

Nº 734

BOLETIN



REPUBLICA ARGENTINA



SADELA y ARGENCARD



ofrecen todas las posibilidades

porque una tarjeta de crédito que cubre SADELA,
es más que una mera tarjeta de compras:

- Con la sola presentación de la tarjeta puede comprar en más de 30.000 comercios adheridos en el país.
- Una vez por mes recibe el detalle exacto de sus compras, en la liquidación que le envía SADELA.
- La liquidación le sirve además, de control de sus gastos.

La decisión de como y cuando pagar es suya:

- Al contado o a crédito (de SADELA)
- Sin ningún trámite previo (crédito preotorgado)
- Con un crédito de renovación automático mensual.

y si viaja al exterior,
nada mejor que
MasterCard

la tarjeta internacional que cubre más de 150 países y 3.600.000 comercios.

**Viaje sin dinero
y con seguridad**

SADELA CENTRAL:
RECONQUISTA 555
BUENOS AIRES
Tel: 393-5500/5650
5700/5800/5928



SADELA MENDOZA:
SARMIENTO 242
MENDOZA
Tel: 24-7348
24-7105/4038

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Enero-Marzo 1983
N° 734
VOL. CI
AÑO CII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque durante el conflicto del Atlántico Sur (1982), por el Capitán de Corbeta RODOLFO ALBERTO CASTRO FOX.....	1
Un fusil es un fusil. (El pensamiento y las armas), por el Teniente de Navío DANIEL OMAR CAVALIERI.....	11
La teoría de la relatividad en la física sin matemáticas, por el Contraalmirante REMO JULIO TOZZINI.....	23
El “Alcón” Estudio sobre el tamaño y arreglo de la nave comandada por Hipólito Bouchard en el año 1815, durante la campaña de corso en el Pacífico, por el Capitán de Navío JUAN CARLOS SIDDEERS.....	63
Crónica Nacional	79
Crónica Internacional.....	87
Asuntos Internos.....	91

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Los autores son responsables del contenido de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval respecto de los temas tratados.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 181.472

CORREO ARGENTINO	Central (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4830
		TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

**Clasificación Internacional
del Boletín:**
AG ISSN
0009-0123

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI

Vicepresidente 1º: Contraalmirante I.M. GUILLERMO J. DICKSON

Vicepresidente 2º: Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ

Secretario: Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI

Protesorero: Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO

Vocales titulares:

Contraalmirante SALVIO O. MENENDEZ

Capitán de Navío JOSE J. SARCONA

Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ

Capitán de Navío Odontólogo OSVALDO R. ALTIERI

Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH

Capitán de Navío ADOLFO M. ARDUINO

Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE

Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA

Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA

Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE

Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA

Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO

Capitán de Navío JUAN CARLOS MARENGO

Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA

Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO

Capitán de Fragata JUAN C. SILVA

Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI

Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO

Capitán de Corbeta HECTOR A. TEBALDI

Capitán de Corbeta JUAN A. IBÁÑEZ

Vocales suplentes:

Capitán de Corbeta RICARDO E. GUERELLO

Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK

Capitán de Fragata Médico HORACIO C. CORRADI

Capitán de Fragata I.M. CARLOS S. CIUDAD

Capitán de Navío I.M. JORGE R. SANTO

Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA

Capitán de Fragata EDUARDO J. PELAYO

Capitán de Navío JORGE M. PEREZ PERRI

Capitán de Fragata Contador JUAN C. VARESINI

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de Corbeta ORLANDO GUTIERREZ DEL BARRIO

Capitán de Corbeta Contador LUIS A IZ AGUIRRE



EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.

Av. Corrientes 369 C.P. 1327 Tel. 312-4861/8111 República Argentina

PROXIMAS SALIDAS DE NUESTRA FLOTA

leo
aviso elma c. naval
leo003

LINEA NORTE DE EUROPA

RIO CALCHAQUI 18-8-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel.
LEIXOES-AMBERES-ROTTERDAM-BREMEMERHAVEN (EV.)-
LENINGRADO.

Dr. ATILIO MALVAGNI 27-8-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel.
USHUAIA 31-8-83 al 2-9-83 - PTO. MADRYN 6 al 7-9-83-FLUSHING-
BREMEN-HAMBURGO.

SERVICIO EXCLUSIVO DE PORTACONTENEDORES

TIERRA DEL FUEGO II 5-9-83 ROTTERDAM 23-9-83-HAMBURGO 26-9-83-BREMEN 27-9-83-LE HA-
VRE 29-9-83 - BILBAO 3-10-83.

LINEA MEDITERRANEO

ALTE. STEWART 29-8-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel.
PTO. MADRYN (EV.) 1 al 2-9-83-DESEADO 3-9-83-USHUAIA 5 al 6-9-
83-BARCELONA SETE (EV.)-GENOVA-LIVORNO (EV.)-RIJEKA (EV.)-
PIREO.

RIO GUALEGUAY 7-9-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel.
BARCELONA-GENOVA-LIVORNO-NAPOLES-MALTA (EV.).

LINEA PACIFICO

ALTE. STORNI 23-8-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Contenedores.
PTO. MADRYN 25-8-83-VALPARAISO (EV.)-CALLAO-GUAYAQUIL
(EV.)-PTO. CALDERA-LOS ANGELES-SAN FRANCISCO-PORT-
LAND-VANCOUVER (EV.)-OAKLAND.

SANTA CRUZ II 14-9-83 CARGA: General-Liquida-Granel-Contenedores.
PTO. MADRYN 16-9-83-VALPARAISO (EV.)-CALLAO-GUAYAQUIL
(EV.)-ACAJUTLA-LOS ANGELES-SAN FRANCISCO-SEATTLE-VAN-
COUVER (EV.)-OAKLAND.

LINEA COSTA ESTE DE EE.UU.

RIO LIMAY 10-9-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Contenedores.
MAR DEL PLATA (EV.) 12-9-83-FILADELFIA-NEW YORK-NEW
BEDFORD-ST. JOHN-BALTIMORE.

ELMA CINCO 17-9-83 CARGA: FULL CONTAINER.
PTO. MADRYN 19-9-83-BOSTON-ST. JOHN-NEW YORK-FI-
LADELFA-BALTIMORE-NORFOLK-CHARLESTON-SAVANNAH-
JACKSONVILLE.

LINEA CARIBE GOLFO

RIO ABAUCAN 19-8-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Contenedores.
SAN JUAN DE PUERTO RICO-ARUBA-TAMPA (EV.)-MOBILE-NEW
ORLEANS-HOUSTON-VERACRUZ-TAMPICO.

FORMOSA 8-9-83 CARGA: General-Liquida-Granel-Contenedores.
SAN JUAN DE PUERTO RICO-TAMPA (EV.)-MOBILE-NEW
ORLEANS-VERACRUZ-TAMPICO-HOUSTON.

LINEA ORIENTE

LA RIOJA 3-9-83 CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Contenedores.
DURBAN-SINGAPORE-KOBE-NAGOYA-YOKOHAMA-BUSAN-
KEELUNG.

Telam

La
**TERCERA ESCUADRILLA
AERONAVAL
DE CAZA Y ATAQUE**
*durante
el Conflicto
del Atlántico Sur
(1982)*



Por el Capitán de Corbeta
Rodolfo Alberto Castro Fox (1)

1. Antecedentes

Los aviones A-4Q "Skyhawk" se incorporaron a la Armada a principios de la década del setenta, constituyendo la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora.

Ha sido preocupación permanente de sus comandos la preparación de la unidad para el combate, y es así como alcanzó en muy poco tiempo niveles de adiestramiento que le permitieron operar con la máxima capacidad desde a bordo del portaaviones ARA "25 de Mayo" y desde las bases aeronavales a lo largo del litoral marítimo.

Durante esta preparación y sobre la base de conocimientos adquiridos en el extranjero, así como la transferencia de experiencia propia de unidades de ataque de la Aviación Naval reunida a lo largo de muchos años de operar en ejercitaciones con la Flota de Mar, se fue formando una doctrina de ataque a unidades navales dotadas de defensas antiaéreas convencionales y de área.

La incorporación a la Armada de los destructores misilísticos tipo 42 llevó a la optimización de la doctrina de ataque.

Primero con el destructor ARA "Hércules" y luego con el destructor ARA "Santísima Trinidad" se realizaron distintos tipos de aproximaciones para determinar los perfiles más adecuados para el ataque, y con la colaboración de un grupo de investigación operativa de la Universidad Nacional del Sur, dirigido por el capitán de navío (RE) Gerardo Syl-

vester, se establecieron las maniobras a realizar durante la aproximación para reducir el riesgo de ser derribado antes de lanzar las armas. El estudio se efectuó con las computadoras instaladas a bordo de esas unidades.

No existían dudas sobre la eficacia de tales unidades en aguas abiertas para la defensa de área; se llegó así a la conclusión de que había escasa probabilidad de vulnerar a una fuerza naval defendida por sistemas de armas semejantes.

En cuanto al lanzamiento de la munición de combate, dado que el A-4Q posee sistemas de armas convencionales y debe pasar por sobre el blanco, se determinaron las maniobras necesarias para evitar la zona de esquivas producidas por el atacante anterior, además de los retardos de armado y graduación de las espoletas necesarias, para no sufrir los efectos de los lanzamientos propios, asegurando una alta probabilidad de impacto y un efecto de explosión inmediata al penetrar el casco.

Para seleccionar el armamento adecuado se tuvieron en cuenta publicaciones extranjeras de países de amplia experiencia de guerra y la propia de los lanzamientos anuales con munición de ejercicio y de combate.

El ataque en aguas abiertas era guiado por aviones que mantenían la exploración en contacto, ya sea operando desde a bordo con aviones SE-E "Tracker" o desde bases costeras con aviones P-2 "Neptune".

El conflicto Malvinas encontró a la Tercera Escuadrilla con una doctrina de ataque a unidades navales desarrollada y actualizada y una selección de armamento profesionalmente determinada. Esta doctrina fue transferida a unidades de ataque de la Fuerza Aérea Argentina cuando se iniciaron las acciones bélicas en el Atlántico Sur.



Aviones A-4Q en configuración de aloque con bombas de ejercicio MK-86.



Aviones A-4Q enganchando en el portaaviones ARA "25 de Mayo".

2. Historia de las operaciones

Pocos días antes del 2 de abril la unidad recibió la misión de apoyar con sus aviones A-4Q la recuperación de las islas Malvinas, operando desde el portaaviones ARA "25 de Mayo".

Esta tarea la cumplió sin llegar a entrar en acción, y al regreso a su base de asiento inició el alistamiento de aviones y tripulaciones para las operaciones venideras.



Avión A-4Q en el instante previo al catapultaje desde el portaaviones ARA "25 de Mayo".

Durante ese período realizó ejercicios de reabastecimiento en vuelo con aviones KC-130 de la Fuerza Aérea Argentina y optimizó los sistemas de navegación y las armas de los aviones.

A mediados del mes de abril la Escuadrilla embarcó en el portaaviones y cumplió ejercitaciones de ataque a unidades de superficie, guiados por aviones "Tracker"; también coordinó ejercitaciones de interceptación de los aviones de la Fuerza Aérea Argentina, que operando desde bases en tierra realizaron ataques simulados a unidades navales.

Cuando la fuerza naval enemiga se aproximó al teatro de operaciones, la Unidad inició una guardia permanente de interceptores que cumplieron misiones sin entrar en contacto con el oponente; también mantuvo aviones a la orden listos a atacar unidades navales de superficie, lo cual no se concretó por encontrarse los contactos establecidos fuera del radio de acción de los aviones.

A comienzos del mes de mayo y ante el cambio de la situación táctica, la Unidad se trasladó a operar desde las bases en tierra del teatro de operaciones; muy pocos días después estuvo lista para entrar en acción.

La Escuadrilla contaba con ocho aviones y doce pilotos cuando recibió su bautismo de fuego el 21 de mayo y realizó su último ataque el 12 de junio, cumpliendo en total treinta y nueve salidas.

Durante las acciones fueron derribados tres aviones propios por acción de la aviación enemiga. Así perdió la vida en combate el teniente de fragata Marcelo Márquez y falleció el segundo comandante de la Escuadrilla, capitán de corbeta Carlos M. Zubizarreta al accidentarse en la Base Aeronaval Río Grande al regresar de una misión de ataque.

Los daños causados al enemigo fueron desproporcionados con res-



Aviones A-4Q en plataforma de estacionamiento.

LA TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL.

pecto a la magnitud de la Unidad: el hundimiento de dos fragatas tipo 21 y averías a un destructor tipo "County" y a otro del tipo 21, fueron acreditados a la Escuadrilla, de acuerdo con los análisis de inteligencia.

Las misiones cumplidas fueron de ataque a blancos navales, reconocimiento armado y apoyo aéreo directo.

Estas misiones se realizaron en un teatro de guerra de características muy especiales, y la mayor desventaja para nuestra aviación de ataque fue la carencia del dominio del aire.

Los aviones de combate de la aviación argentina, que debieron operar desde el continente por no existir instalaciones adecuadas para aviones de alto rendimiento en las Malvinas, llegaban al área de combate con escaso remanente de autonomía y el esfuerzo necesario en cantidad de vuelos para cubrir las horas del día, era de una magnitud de imposible cobertura con los medios disponibles.

A esta situación se sumó la falta de un buen control positivo radar, ya que en misiones a baja cota se perdían las comunicaciones con Puerto Argentino, debiéndose recurrir a aviones retransmisores situados fuera del alcance de la aviación enemiga.

También fue temible la eficacia del misil "Sidewinder AIM 9L", de origen estadounidense, que utilizaban los aviones "Harrier". Operando desde portaaviones a menores distancias, ellos disponían de tiempo de combate adecuado en la zona y de un excelente control radar desde las unidades de superficie, factores que les permitían buscar las posiciones relativas favorables para el ataque; fue así como el 21 de mayo la sección integrada por el capitán de corbeta Alberto Philippi, el teniente de navío José Arca y el teniente de fragata Marcelo G. Márquez, que en el estrecho San Carlos atacaron con éxito a una fragata tipo 21 (HMS "Ardent") en cuya popa hicieron impacto dos bombas de 500 libras, fue interceptada inmediatamente después del ataque, siendo alcanzado su líder por un misil que le hizo perder el dominio del avión y le obligó a eyectarse; su numeral, el teniente Arca, recibió impactos de 30 mm en su avión, obligándolo a dirigirse a Puerto Argentino, donde tuvo que eyectarse por las condiciones en que se encontraba el avión, que le imposibilitaban el aterrizaje (*).

En esa oportunidad desapareció el teniente Márquez; al avistar los aviones enemigos se dispuso para el combate y eyectó sus cargas exteriores; presumiblemente fue abatido por un misil.

Otro inconveniente en el teatro de operaciones fue la desactualización de la información que inicialmente se obtenía, ya que la navegación hasta el avión-tanque, la maniobra para reaprovisionarse en vuelo y la navegación hacia el blanco insumían más de una hora.

() El capitán Philippi, luego de la eyección, cayó con su paracaídas y equipo en el estrecho de San Carlos y debió nadar hacia la costa; una vez en la isla Soledad, luego de tres días de lucha por sobrevivir, llegó a un establecimiento administrado por "kelpers" que lo auxiliaron y fue evacuado más tarde. El teniente Arca al eyectarse sobre Puerto Argentino, cayó en la bahía y dado que existían campos minados, hubo de ser rescatado por un helicóptero del Ejército. A falta de guinche para izarlo, éste hundió un esquí en el agua para que el teniente Arca pudiese trepar al helicóptero; de esta manera fue conducido a tierra.*

Fue así como el día 21 de mayo la sección integrada por los tenientes de navío Benito I. Rótolo, Roberto G. Sylvester y Carlos A. Lecour, luego de atacar con éxito una fragata tipo 21 en el estrecho San Carlos, que inteligencia dió como operando sola al sur del estrecho, durante la maniobra de escape debió sortear el fuego antiaéreo de otras unidades de superficie que se encontraban próximas y de las cuales carecía de información.

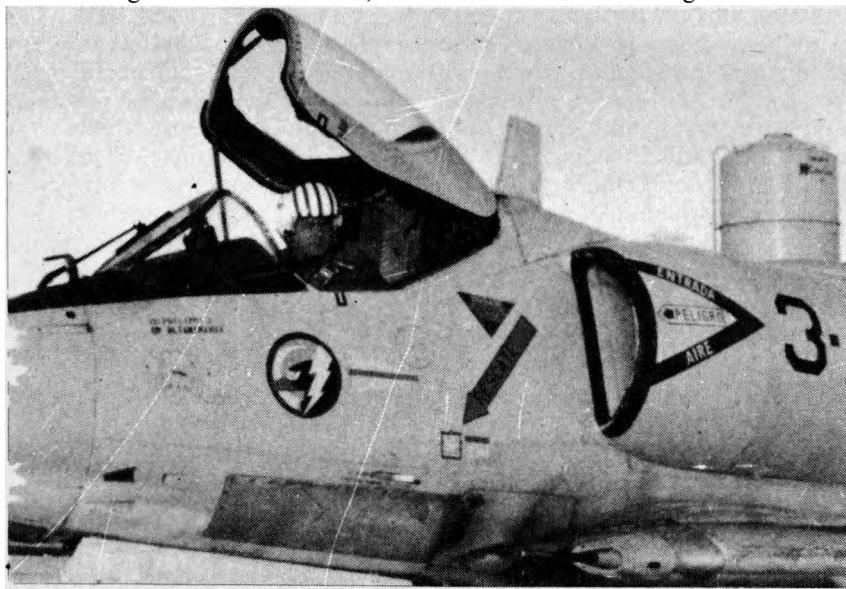
Una vez en tierra, las defensas antiaéreas establecidas por el enemigo ofrecieron una fuerte oposición.

El día 23 de mayo, en un ataque que conduje a Puerto de San Carlos, llevando como numerales al capitán de corbeta Carlos M. Zubizarreta y al teniente de navío Marcos A. Benítez, no sólo recibimos fuego cruzado de artillería antiaérea (Sea-Cat, esquivables con bruscas maniobras al poder observar su motor en ignición) desde las unidades de superficie, desplegadas en un arco orientado en la dirección probable de ataque, sino también desde tierra, con fuego de artillería y misiles.

Quizás el escaso preaviso de los ataques de que disponían los buques enemigos, al estar en aguas restringidas y nuestra navegación rasante sobre el terreno, ocultándonos tras sus elevaciones y exponiéndonos apenas un poco más de un minuto, no les permitía una mayor efectividad en sus sistemas de defensa antiaérea, pero la cantidad de granadas en el aire daban cuenta de las muchas bocas de fuego que tiraban.

Durante este ataque se lanzaron bombas sobre un destructor tipo "County" (posiblemente HMS "Antrim") y una fragata tipo 21 (HMS "Antelópe").

Al regreso de esa misión, las condiciones meteorológicas en Río



El autor de la nota, en momentos previos a iniciar su misión sobre las islas Malvinas (21 de mayo).



Enmascaramiento utilizado para la operación sobre las islas Malvinas (ta partir del 23 de mayo).

Grande, con pista húmeda y fuertes vientos cruzados en la pista, le ocasionaron problemas en el aterrizaje al capitán Zubizarreta, quien falleció al eyectarse cuando el avión se iba de pista.

El estado del tiempo presentó graves problemas para las operaciones, pues desde el 1º de mayo al 14 de junio, el 40 por ciento de los días presentaron condiciones adversas para las mismas. Teniendo en cuenta la restricción de horas luz por la latitud y la altura del año, la diferencia de una hora en la puesta del sol sobre las Malvinas con respecto al continente, la necesidad de mantener las pistas operables debiendo continuamente despejarlas del hielo, los requerimientos que imponía el tipo de armamento y las necesidades de los aviones de atacar en condiciones que les permitieran ver los blancos, se tendrá una idea de las reales dificultades que hubo que afrontar.

Los pilotos cumplían sus misiones conscientes de la imposibilidad de recate una vez alejados más de 150 millas del continente (mitad de camino) debido a que los medios previstos inicialmente para esa tarea habían sido puestos fuera de servicio (caso del helicóptero abatido al tratar de recoger los naufragos del pesquero "Narwal" o el ataque al ARA "Alferez Sobral" durante su misión de rescate de los tripulantes de un avión "Canberra" de la Fuerza Aérea Argentina).

La supervivencia en el mar en esas latitudes, aunque se cuente con traje antiexposición y bote individual equipado, es sumamente improbable.

La distancia a los blancos y los perfiles de ataque aplicados exigían las más de las veces el reabastecimiento en vuelo y navegación muy precisa para concretar las misiones; por ello se instalaron a bordo de los A-4Q sistemas de navegación modernos, gracias a un gran esfuerzo del

Taller de Electrónica de la Base Aeronaval Comandante Espora, que lo concretó en unos pocos días.

Una vez asentado el enemigo en las islas y ante el requerimiento de misiones de apoyo aéreo directo de reconocimiento armado, se enmascararon los aviones con el apoyo del Taller Aeronaval Central, para operar sobre tierra, tarea que se realizó de noche para poder tener los aviones en servicio de día.

En estas misiones se encontró mayor oposición contraaérea; era significativo que luego del despegue desde el continente el radar de Puerto Argentino daba las más de las veces un aumento en el número de PAC's (patrullas aéreas de combate) enemigos hacia la hora de arribo de los aviones. Eso también lo observaron en el escuadrón de aviones "Dagger" de la Fuerza Aérea Argentina que operaba en el mismo aeródromo y



Piotos que intervinieron en las acciones. Foto del 20 de mayo en la Base Aeronaval Río Grande. De pie, de izquierda a derecha: teniente de fragata Marcelo G. Márquez, tenientes de navío Carlos A. Lecour y Carlos Oliveira, capitanes de corbeta Carlos M. Zubizarreta, Alberto Philippi y Rodolfo Castro Fox, tenientes de navío Benito I. Rótolo y Marco A. Benítez. En cuclillas, de izquierda a derecha: teniente de corbeta Félix Médici, tenientes de navío Roberto G. Sylvester y José Arca y teniente de fragata Alejandro Olmedo.

LA TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL..

con cuyos integrantes nos ligaba una camaradería más allá de lo formal y un permanente intercambio de informaciones, experiencias vividas, alegrías compartidas por los triunfos y pesares sinceros por los caídos.

Algunos ataques no se concretaron, al entrar en contacto con el enemigo y tener que lanzar cargas exteriores para disminuir la gran desventaja que le representaba a un avión en configuración de ataque, el verse envuelto en combate aéreo con un avión interceptor dotado con misiles y de superior rendimiento. Otras misiones tuvieron que ser anuladas ya en las proximidades del blanco debido a condiciones meteorológicas adversas, cuando era común encontrar techos de nubes bajos y escasa visibilidad ocasionada por chubascos de nieve.

El esfuerzo logístico tuvo que ser desarrollado en horas nocturnas, cuando se cambiaban las partes averiadas por esquirlas (parabrisas y tanques de alas), se artillaban los aviones y se reparaban las fallas de estas aeronaves viejas pero fieles y queridas.

Además de los pilotos mencionados, intervinieron en misiones de combate el teniente de navío Carlos Oliveira, el teniente de fragata Alejandro Olmedo y el teniente de corbeta Félix Médici.

El adiestramiento permanente y bien orientado hacia la misión de la Escuadrilla durante tantos años de preparación, hizo posible que con pocos aviones y tripulaciones, en condiciones de operación muy desfavorables, se causara un enorme daño al enemigo, con pérdidas propias relativamente bajas, pero no por ello menos sentidas. El capitán Zubizarreta y el teniente Márquez estarán siempre en nuestro recuerdo como ejemplos de entrega total en el combate; a ellos mi más profundo homenaje.

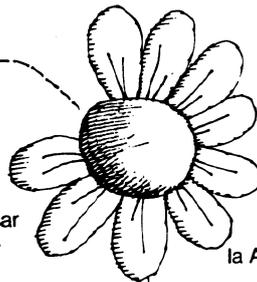
(1) El capitán de corbeta Rodolfo Alberto Castro Fox fue comandante de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque durante el conflicto del Atlántico Sur. Recibió la condecoración "Honor al valor en combate". Actualmente es comandante de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

ESTE AÑO ELIJA BIEN.

Elija el país

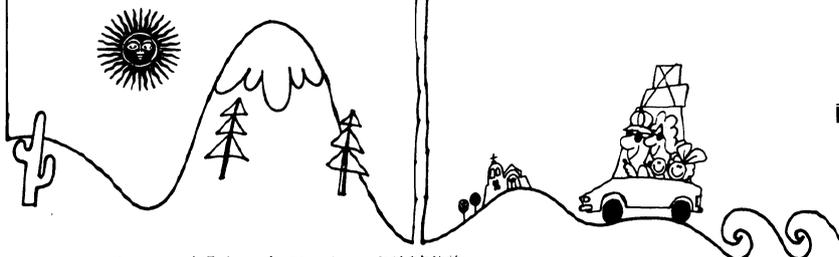
Para conocerlo mejor
Para pensarlo bien
Para construirlo siempre

Este es un buen año
para empezar a pensar
qué hacer con él...
en él...



Viva la Argentina

En la Argentina
Por la Argentina
Por sus puertas premonitorias
Por sus caminos transversales
Por sus lugares convocantes
Deténgase en su gente
Reconfortese en su pan
Redescubra su cielo
Reencuéntrese
con su amor de siempre...
la Argentina... sin ir más allá...



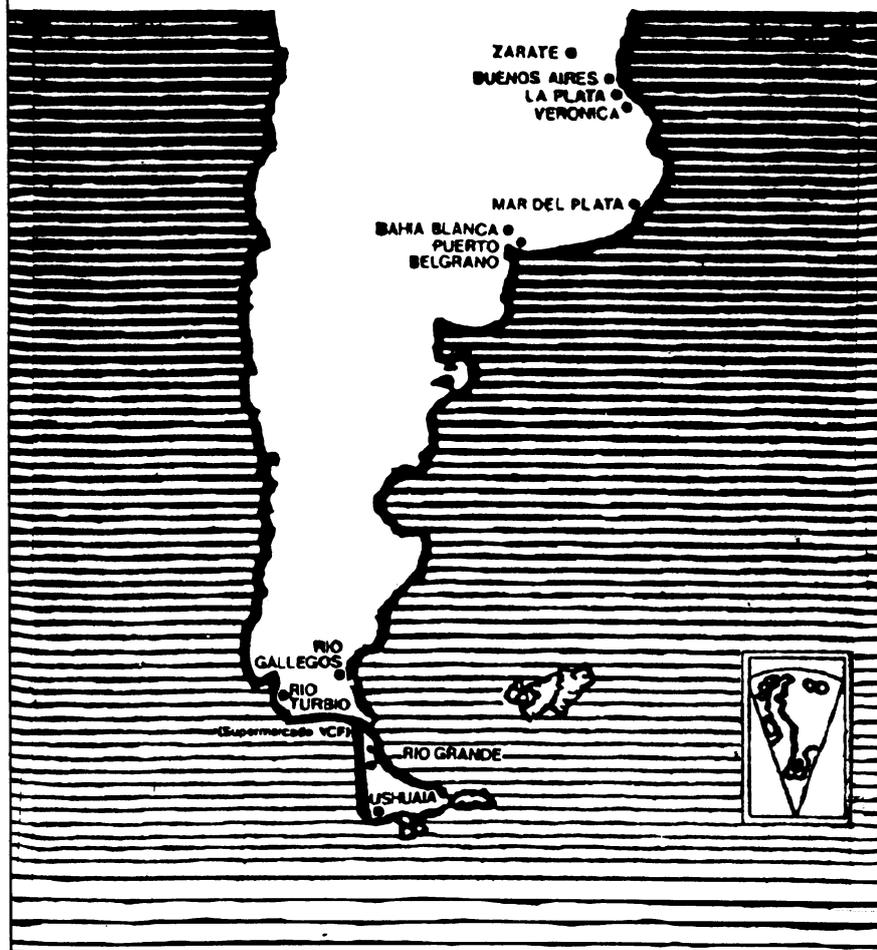
**LA
BUENA
MANERA DE
COMPRAR
ESTA
EN**

Una organización
con criterio de servicio

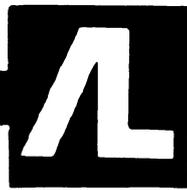
Sados

Dirección de Bienestar
de la Armada.

Antártida Argentina 1160
Buenos Aires



**Estamos
donde
la Industria
nos
necesita**



LA OXIGENA

SAIC

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires - T. 87-6616
Telex "LAOXI" 22764 y Sucursales en todo el País

UN FUSIL ES UN FUSIL

(El pensamiento y las armas)

Por el Teniente de Navío
DANIEL OMAR CAVALIERI

“ .Considerando que si ignora no puede mandar...”

CREDO DEL OFICIAL DE MARINA

PROLOGO

Ya sea para la compra o para el uso, errar en la apreciación de la utilidad de un arma implica pérdidas; en el primer caso, de dinero, y en el segundo, hasta de vidas y material.

La tecnología se ha desbocado y, para comprobarlo, basta comparar la diversidad y frecuencia de los temas tratados en las revistas de publicaciones navales de principios de siglo y en las actuales.

Si conjuramos incorrectamente a la tecnología militar puede ocurrirnos lo que al aprendiz de brujo, sólo que las escobas estarían representadas por los vendedores de armas, quienes en su interminable ir y venir volcarían montañas de equipo a nuestros pies presentado con envolturas atrayentes, pudiendo llegar a confundirnos en nuestra condición de compradores.

La conclusión obtenida no es que “hay que ser brujo” para tomar decisiones en este campo, sino que el hechicero de la fábula tiene que sustituirse por el pensamiento *filosófico*, único capaz de lograr que fines y medios ocupen sus respectivos lugares.

Este artículo está dirigido a los oficiales subalternos a quienes aguarda un futuro complejo (y nada envidiable), pero al cual con tiempo, dinero y la voluntad de emplearlos, unido a un fuerte espíritu de estudio y planificación, podrán afrontar exitosamente.

Estos esfuerzos deberán perseguir un único e indeclinable objetivo: *obtener victorias para la Nación.*

1. LA TOMA DE DECISIONES

Tomar una decisión es, en alguna medida, doloroso, pues implica adoptar un solo modo de acción por vez, cuando nada nos garantiza que entre los modos descartados no se halle la solución correcta.

El ser humano aprende desde niño que decidir es sufrir un poco,

cuando comienza a advertir que no puede “comer la torta y conservarla al mismo tiempo”.

Ahora bien, si no se adoptan decisiones no se actúa, no se influye en el entorno ni se logran cambios, en otras palabras no se usa la libertad y, por lo tanto, no se crece.

Todas las leyes del Universo nos enseñan que hay que “gastar” o “pagar” para obtener algo. Y el ser humano no escapa a estas leyes; es más, está hecho para decidir. ¿Quién puede decidir entonces?

En primer lugar todo aquel que esté dispuesto a hacer un “gasto de sí mismo”.

¿Quién puede decidir correctamente?

Aquel que, además, haya reflexionado profundamente sobre el tema que lo ocupa, para actuar con conductas inteligentes.

2. LAS IDEAS VAGAS, ENEMIGAS DE LA TOMA DE DECISIONES

Para elegir un arma debo saber *claramente* para qué la quiero. Y en este orden de cosas, aquel viejo dicho naval utilizado habitualmente con fines humorísticos que “*Un fusil es un fusil*”, encierra una enseñanza y una trampa:

- a) En primer lugar les está diciendo a quienes creen que un arma puede ser usada casi para todo, que la misma es solamente una herramienta diseñada y construida para un fin específico y no para otro (al menos no con el mismo rendimiento).
- b) Por otra parte, confunde más aún a aquellos que piensan que “todos los fusiles son iguales”, y puede inducir a errores de concepto en la apreciación de las capacidades de armas de un mismo tipo.

Si sustituimos “fusil” por “misil” o “buque misilístico”, obtendremos idénticas conclusiones.

Los vicios señalados son tendencias inconscientes que buscan en la simplificación excesiva una forma de no sufrir ante la decisión.

Hay muchas ideas vagas que atentan contra ese “saber claramente para qué quiero el arma”, y esas ideas anestesian toda voluntad de profundizar un tema, pues provocan la ilusión de que no hace falta adentrarse más en el análisis del mismo.

Ya desde la Escuela Naval se nos enseña que nos preparamos para *la* guerra y, sin embargo, las páginas de la Historia Militar indican que las Fuerzas Armadas de una Nación terminan siempre afrontando *una* guerra determinada.

El detalle del artículo podrá parecer insignificante, pero *una* implica hablar de *un* enemigo concreto, que posee aviones, misiles y buques asociados a una filosofía de diseño, una performance y una probabilidad

UN FUSIL ES UN FUSIL

de impacto también concretos y es hablar también de hombres organizados y adiestrados para un fin específico.

Ese enemigo no sirve para todo ni lo puede todo, tiene una “*medida*”.

Otra idea vaga que acecha permanentemente es aquella de no meterse demasiado en detalles, por el tan conocido árbol que impide ver el bosque.

Como todo, esta afirmación tiene su parte de verdad pero depende de qué tema estemos encarando y no puede atribuírsele un carácter universal.

Porque esta idea extendida como una plaga a todo nivel puede ocasionar que nadie se ocupe del árbol y como de ciertas decisiones dependen el prestigio de la Nación y vidas humanas, cuanto más bajo es el nivel de decisión no sólo hay que ver el árbol, sino la corteza y las raíces.

A veces hojeamos catálogos de armas y de buques admirando los equipos que se muestran allí, por su aspecto letal o quizá por la belleza de sus contornos, tal cual lo haríamos frente al escaparate de una ferretería en esos días en que quisiéramos comprarlo todo, hasta que una voz sensata nos preguntas: *¿Para qué?*

¿Nos preguntamos *para qué* sirve tal o cual arma?

¿Intentamos imaginar en qué enemigo particular estaba pensando quien la concibió?

Las preguntas filosóficas básicas nunca fallan, pues examinan despiadadamente nuestra mente colocando las cosas en su lugar, iluminando desapasionadamente, aniquilando impulsos y emotividad. ¿Cuáles son?, simplemente las que formulan los niños: ¿por qué?, ¿para qué?, ¿con qué?, ¿cómo?, ¿dónde?, ¿cuándo?, etcétera.

Estas preguntas son las únicas capaces de arrinconar a las ideas vagas con su pernicioso neblina, y nos conducen a “saber claramente para qué quiero el arma”.

Analícemos dos frases;

a) “Necesito un misil AA de moderna tecnología”.

Esta frase, en un nivel muy alto de decisión, podrá llegar a ser casi correcta (aunque incompleta), pero en un nivel más bajo sólo provocaría ambigüedades del tipo de “todos los misiles son iguales”.

Notemos la diferencia con esta otra frase de alguien que sabe lo que quiere:

b) “Necesito un misil AA de moderna tecnología que permita batir aviones con perfil de ataque bajo-bajo, de velocidad de ataque 500 nudos a 50 pies, que portan misiles tipo N de alcance máximo efectivo de 5.000 yardas y de probabilidad de impacto simple de un 60%, considerando que la aceleración lateral de esos aviones es de tantos G. y que su táctica habitual de ataque reúne grupos de 4 aviones. El misil AA deberá tener una P.I.S. (probabilidad de impacto simple) no inferior al 85% a 50 pies y a una distancia no menor de 20 millas,

teniendo en cuenta todo el proceso previo de búsqueda, detección, etcétera...”.

En otras oportunidades oímos frases como: ¿Qué tal es este cañón?, que obliga a la respuesta algo incómoda de: ¿Contra qué blancos y a qué distancia y altura?

En resumen, luchar contra las ideas vagas se logra formulando las preguntas *filosóficas* y por supuesto haciendo un gran esfuerzo de estudio para responderlas, buscando el perfeccionamiento del lenguaje técnico para lograr claridad y circuitos de pensamiento que se cierran sobre sí mismos, sin dejar “cabos sueltos”.

La voluntad de análisis y de estudio debe ser una cualidad intrínseca del que toma decisiones, una cualidad de “perro de presa” que tienda a disminuir la incertidumbre al máximo posible.

De esta forma, “gastando” nuestro esfuerzo lograremos decidir correctamente sin caer en simplificaciones “criminales”, en las cuales pensaba Gavet cuando concibiera aquella ruda frase de que “El oficial ignorante es un asesino de sus subalternos” (“Máximas Militares”, del capitán de fragata V. Rentzell), concepto expresado de otra manera en nuestro Credo del Oficial de Marina (“...considerando que si ignora no puede mandar...”).

3. EL PROCESO LOGICO QUE CONDUCE A DETERMINAR QUE ARMAS SE NECESITAN PARA CUMPLIR LA/LAS MISION/ES

Se parte de la base de que las hipótesis de guerra, con sus potenciales enemigos, son bien conocidas por una Nación.

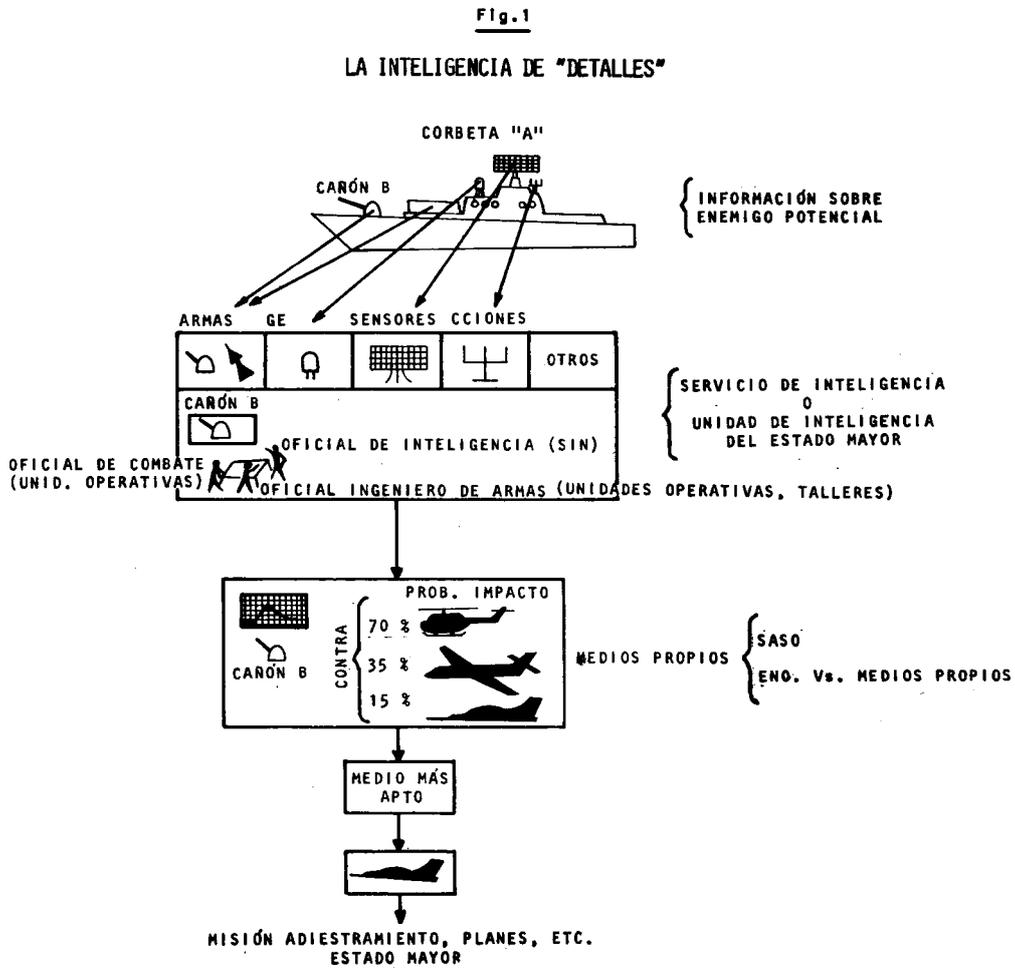
Supongamos que los planificadores del Estado Mayor Conjunto, han elaborado una estrategia contra el enemigo analizado.

Dentro de ese esquema la *Armada* se formulará la siguiente pregunta: ¿Qué misión debería cumplir la Armada en esta hipótesis de guerra adoptada? A la cual seguiría: Con los medios que dispongo actualmente ¿puedo esperar una probabilidad de éxito razonable? De esto se deduce claramente que quien intenta planificar la guerra a *su* enemigo no puede estar divorciado de esa tajante conexión con la realidad que es la respuesta a la pregunta *¿Con qué?*, comenzando así un proceso de mutua influencia entre lo que deseo obtener y lo que tengo para obtenerlo.

3.1 — LA INTELIGENCIA “DE DETALLES” (Fig. 1)

Conocer la “medida” de un enemigo requiere disponer de una Inteligencia de Detalle, entendiendo por tal a una recolección de datos no globalista, sino aquella que permita evaluar hasta la probabilidad de impacto de un batallón de artillería de campaña o las características del autodirector del misil que deseo interferir.

Estamos hablando de Inteligencia Operativa minuciosa.



En ella deberían trabajar aquellos oficiales subalternos de comando (sean o no de Inteligencia) e ingenieros que más experiencia tengan en la operación y técnicas en las áreas de sensores, armas, guerra electrónica, etcétera.

Dicho personal, por medio de una política de pases adecuada, sería trasladado de las unidades operativas y talleres al Servicio de Inteligencia Naval o unidades de Inteligencia del Estado Mayor, en donde ayudarían a determinar la "medida" a que se aludía anteriormente.

Si alguno de esos oficiales fue capacitado, además, como analista de operaciones, se lograría un mayor aprovechamiento en la evaluación, de la información obtenida.

Hablar de un anexo SIN-SASO vía CON, incrementaría aún más el rendimiento total.

Se dijo anteriormente que todo proceso sufre un “costo” o “gasto” para obtener algo diferente. Si no puedo pagar una Inteligencia “de Detalles” comienzo a falsear la “medida” y lo que no pueda pagar en una forma, tendré que hacerlo en alguna otra; llámese ésta incertidumbre, tasa de riesgo elevada, o resignación de objetivos político-militares.

Los “detalles” son pues una realidad ineludible; el enemigo tiene el avión A, el buque B, el obús C y no solamente (expresado como ideas vagas) “...aviones, buques y obuses...”.

3.2. EL ESTUDIO PREVIO

“No se va a la guerra a ensayar”, decían en el antiguo Estado Mayor alemán de fines de siglo pasado.

Para eso se requiere un estudio profundo de las situaciones de guerra que podrán presentarse para “estar tranquilo”. (Como expresa Foch, aunque las situaciones reales puedan ser algo diferentes).

Si el planificador estratégico concibe, por ejemplo, un movimiento envolvente sobre el pueblo A, que sólo puede lograrse a través del valle B, que tiene un terreno, un clima y armas tipo C que lo defienden: ¿puede superar al enemigo con los blindados D? El enemigo tiene allí al 4º Batallón equipado con misiles antitanque tipo C, ¿qué probabilidad de impacto y horas de adiestramiento?, ¿cuántos misiles tiene el batallón?

Aquí la Inteligencia de Detalles tiene que auxiliarme junto a la Investigación Operativa. ¿Puedo obtener una probabilidad de éxito razonable habida cuenta del poder de fuego, blindaje y cantidad de mis vehículos?

Probabilidad contra probabilidad. Si necesito que al pueblo A lleguen al menos 30 blindados, ¿cuántos tengo que enviar?

Si la probabilidad de éxito es escasa, ¿tendré que comprar blindados tipo D que se perfilan como mejores? ¿Para que lleguen 30, tengo que enviar 40, pues espero un 25% de bajas? Pero, ¿puedo comprar esos blindados o debo recurrir a otro tipo de medios?

Si una lancha misilística amenaza un área determinada, ¿qué envío para presionarla en tiempo de crisis? ¿un destructor?, ¿una corbeta?, ¿un helicóptero artillado?, ¿aviación de ataque?, ¿otra lancha?

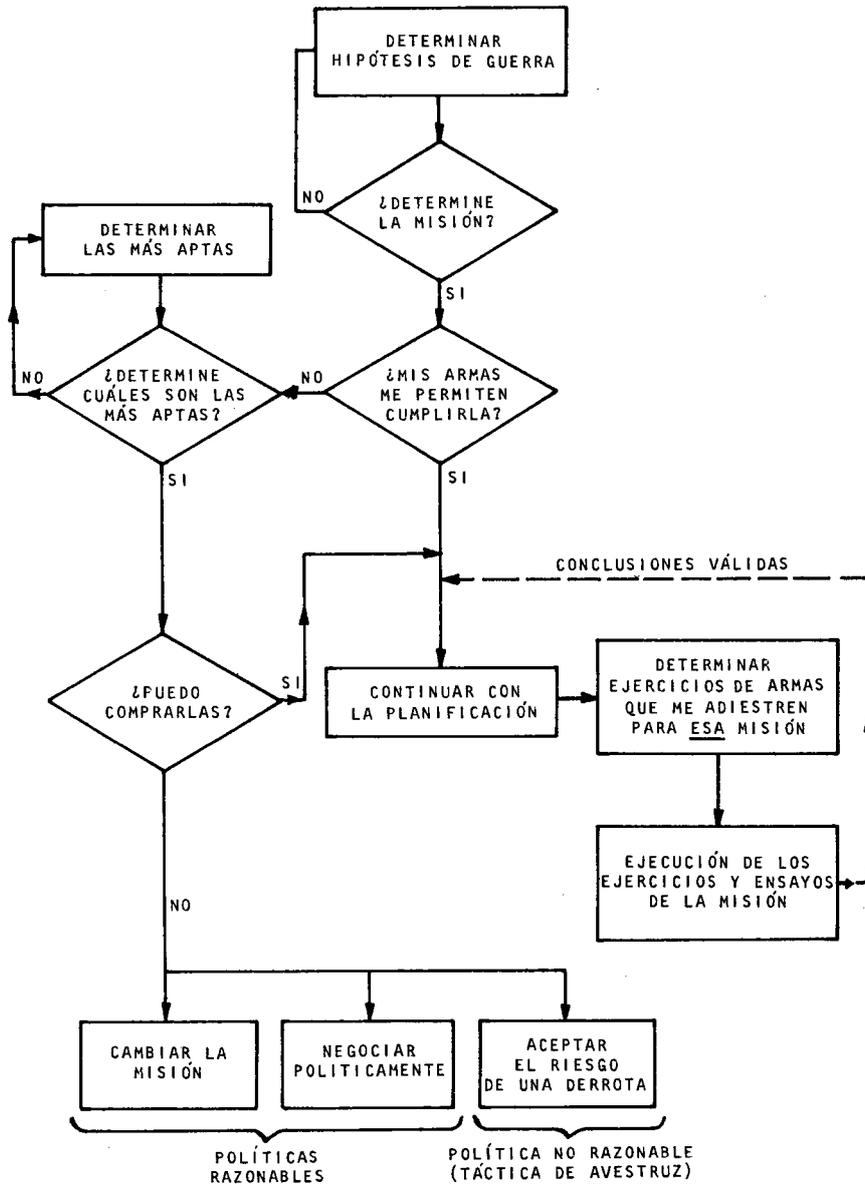
Análisis y estudio, equivalen a “edificar sobre roca en lugar de hacerlo sobre arena”, para cuando llegue el temporal.

Estos procesos de análisis deben contar con el auxilio de técnicas de estudio y simulación que permitan asignar coeficientes de ponderación realistas a cada unidad enemiga, sea ésta submarino, tanque o batallón.

Hay quienes piensan con escepticismo que sólo se logran así elementos de juicios probabilísticos pero ¿existe otra forma racional de disminuir al mínimo esos 2/3 de tinieblas a que alude Clausewitz en su análisis de la naturaleza de la guerra?

Las conclusiones obtenidas a raíz de estos estudios, en la práctica

Fig. 2



quedan supeditadas a las restricciones legales que las leyes nacionales sobre compra de armamento y el presupuesto de defensa establezcan, pero hay que hacer una aclaración: Si se efectúan los estudios correspondientes a los medios que se necesitan y no se los puede adquirir, *nunca se dejará de saber qué es lo que se quiere y por qué no se tiene.*

Pero si los estudios no se efectúan y la economía no permite adquirir medios idóneos, con el correr del tiempo pueden *olvidarse los principios básicos* y consecuentemente no saber *qué es lo que se quiere ni por qué se carece de ello.*

Y esto último, otra vez, le dará el triunfo a las ideas vagas.

Supongamos que el planificador ha determinado correctamente los objetivos que podrían surgir de una hipótesis de guerra.

Se verá entonces ante el siguiente interrogante:

Con los medios actuales, ¿puedo cumplir exitosamente las misiones que surjan o debo adquirir otros?

Si no puedo adquirirlos, entonces tendré que cambiar los objetivos, negociar sin el apoyo de las armas o correr el riesgo de una derrota.

En síntesis, el planificador deberá efectuar los pasos indicados en la Figura 2.

El profesional competente, luego de prolijos estudios, podrá entonces afirmar: *“Con lo que tengo, puedo hasta “aquí”, con “tal probabilidad de éxito.”* (El proceso lógico descrito en la Fig. 2, como todo proceso de esa índole, logrará resultados correctos a la salida siempre que haya introducido datos correctos en la entrada (en este caso “hipótesis de guerra”) y además no me garantizará certeza, pero evitará subjetividades peligrosas y obligará a fundamentar decisiones).

Supongamos que somos afortunados y pudimos adquirir el equipo que necesitamos para *esa* misión y que dichos medios tienen una flexibilidad que me permite cubrir posibles renovaciones de material del enemigo

Sé entonces *cuál es* la misión y *para qué* quiero el arma. Ahora me corresponde *ensayar* la ejecución de la *misión* y esto implica entre otras cosas *adiestrar* al usuario del arma para la/s misión/es que deberá afrontar.

ARMAS “DE CONFECCION”

Por mucho tiempo deberemos disponer de una “logística de consumidor”, es decir, dependeremos de compras en el extranjero.

El arma normalmente es adquirida “de confección” y nunca exactamente “a la medida”.

Ella trae una personalidad particular, dado que fue construida a requerimiento de un Estado Mayor extranjero y siempre para la medida de *sus* enemigos.

Se debe entonces armonizar el empleo del arma para nuestras posibles misiones, ya que lo usual es que se venda el arma pero no su doctrina.

UN FUSIL ES UN FUSIL

El arma pasará entonces por el “sastre” y los “retoques” serán tan pocos, como tan bueno haya sido el estudio del planificador que concibió su adquisición.

El papel del “sastre” lo desempeñarán los ejercicios de armas.

4. LA MISION Y LOS EJERCICIOS DE ARMAS

Adiestrarse es el equivalente de entrenarse para un atleta. Y si voy a correr 100 metros no puedo entrenarme para una maratón de 42 kilómetros.

Por razones análogas, el ejercicio de armas no puede estar desligado de las misiones que debo cumplir, so pena de estar hablando de guerras diferentes.

Adiestrarse es una especie de experimento de laboratorio, en el cual rectifico mis cálculos del papel. Ajusto la ideas a la realidad.

Adiestrar implica tiempo y dinero; si cualquiera de estos dos factores escasea, habrá que incrementar el otro para obtener un mismo rendimiento aceptable.

Todo ejercicio de armas presenta un problema lamentable: *tiende a consumir armas o munición y éstas son caras.*

Por dicha razón, el ejercicio de armas se repele con el presupuesto. Y aquí surgen muchos interrogantes: ¿qué porcentaje de mi presupuesto tengo que invertir para dichos ejercicios?, ¿cómo sé en qué prioridad los coloco, por ejemplo, respecto de un plan de construcción de liceos navales?

Si el arma no puede ser evaluada, tampoco tiene sentido consumirla. ¿Qué decido? ¿Cuál es mi conducta inteligente? ¿Y si los test de mantenimiento no cubren todas las posibles fuentes de falla alterando la confiabilidad contractual? ¿Y si la degradación del material presenta probabilidades de impacto menores que las que asegura el fabricante? ¿Saldrá el misil del lanzador?

¿Puedo mandar un buque a combatir sin haber lanzado jamás un arma, aceptando ciegamente los datos del fabricante?

¿No existirán vicios de operación, producto de la falta de uso?

Estos interrogantes no deberán ser analizados exclusivamente con un criterio monetario, sino a la luz de la tremenda responsabilidad que acarrea decidir sobre vidas humanas que dependen de esas armas.

Debo decidir; otra vez surge el problema de la torta, algo tengo que “gastar” para obtener otra cosa en un mundo diseñado para “ganarse el pan con el sudor de la frente”. No puedo usar y conservar. La decisión correcta depende de la reflexión y ésta me conducirá a colocar las prioridades donde deben estar, esto es, al lado de la *misión*.

Volvamos a las ideas básicas: ¿*Para qué* sirve un ejercicio de armas?

a) Para *adiestrar* al personal que empleará las armas con vistas a la *misión*.

b) Para medir reacciones, tiempos, ajustar el cálculo de la probabilidad de impacto; en definitiva: *evaluar* el sistema.

¿Para qué?

Para obtener conclusiones realistas y válidas que realimenten al planificador y lo conecten con la realidad de lo que dispone: es decir, capacidad de aprendizaje, mantenimiento y reacción de su personal (“con lo que tengo puedo hasta aquí...”).

Ahora bien, conclusiones válidas y realistas implican aproximarse a la realidad todo lo que se pueda, pero *¿qué* realidad?

La realidad de la *misión* contra *ese* enemigo en particular.

Parecerse todo lo posible significa tener blancos que simulen lo mejor posible las condiciones de los *medios de nuestro enemigo particular*, velocidad, maniobras y (mediante la Inteligencia de Detalle) tácticas más habituales en las peores condiciones posibles (vuelo rasante, mínimo pre-aviso, azimutes sorpresivos, etcétera).

Si por ejemplo una armada hipotética se adiestrara siempre con mangas remolcadas a 150 nudos y 4.000 pies de altura en los ejercicios de artillería AA y un cañón A obtiene a 10.000 metros una P.I. medida del 70 %, sus planificadores asignarán un orden de mérito a los buques que posean ese cañón para colocarlos en un lugar determinado de la formación.

Pero el hecho real es que *su* enemigo particular lo va a atacar con aviones que vuelan a 50 pies y 500 nudos, por lo cual (aunque el planificador lo ignore) la probabilidad de impacto de ese cañón es del 15% .

¿De qué sirvió entonces ese ejercicio de armas si no proveyó un dato de valor?

Porque si ese avión que cuesta 10 pesos y es tripulado por un sólo hombre y lleva un arma de P.I.S. del 80% puede hundir al buque que lleva el cañón A con sus 300 hombres y que cuesta 200 pesos, entonces el enemigo tendrá una matriz de pagos mejor que la mía.

Si aquellos planificadores hubieran sabido que la P.I. de los buques con cañón A era del 15%, quizás esos buques podrían haberse empleado opuestos a medios que les garantizaran una probabilidad de éxito mayor, y además con ese dato se podrían haber adoptado decisiones para el futuro, tales como:

- a) *Modificar el sistema de armas del cañón A.*
- b) *Complementarlo con otro sistema B.*
- c) *Cambiar o adecuar la misión de los buques que poseen cañones A.*

Resumiendo entonces más globalmente lo expresado hasta ahora, los grandes pasos han sido:

- 1) *Determinar la misión.*
- 2) *Determinar qué armas sirven para esa misión.*
- 3) *Planificar ejercicios de armas que adiestran para esa misión.*

5. LA FORMACION Y LA PRACTICA DEL QUE TOMA DECISIONES

Combatir las ideas vagas, aprender a decidir evitando simplificaciones apresuradas y analizar todos los factores en juego, es nada menos que disciplinar la mente (la cual, por naturaleza, tiende a la dispersión).

UN FUSIL ES UN FUSIL

Lograr esto requiere un severo proceso de formación y estudio, pero debe ser complementado por conductas de la vida cotidiana que armonicen con ese estudio.

Por ejemplo, es bien conocido que el manejo de la estadística y las probabilidades constituyen un arma básica para aprender a ponderar; pero si diariamente procedo en forma desordenada no planificando mis actividades semanales, e ignorando los tiempos que insumen las órdenes que voy a impartir, existe un contrasentido entre mi formación y la práctica.

Hay que ser, pues, una especie de historiador de datos útiles, medir tiempos y esfuerzos, “hacer estadística”, para derrotar a las ideas vagas.

Si un jefe de Cargo Material Naval registrara en una carpeta todos los datos de interés que caracterizan a su cargo, podrá decir con seguridad que para pintar el buque “necesita 30 días, 30 hombres y 540 litros de pintura”, y que la pluma levanta “3 toneladas a 70° de elevación en 70 segundos operando con 3 hombres, insumiendo el armado de la maniobra 40 minutos con 5 hombres”. La precisión en el lenguaje contribuye a ordenar las ideas.

En definitiva, no es sólo importante lo que se estudia para disciplinar la mente, sino “vivir” lo estudiado y aplicarlo.

En las escuelas de formación y aplicación se debería dar más énfasis a las técnicas de Administración, Organización, Investigación Operativa.

Asimismo se deberían resolver los problemas de tomar decisiones ante situaciones de incertidumbre, riesgo o información parcializada (criterio de optimismo y pesimismo, matrices de pagos, teoría de los juegos, etcétera).

Un mayor conocimiento, por ejemplo, del FUNA 20 y la resolución de problemas operativos y logísticos simples de la vida real, podrán despertar toda una mentalidad de decisiones que son vitales para un oficial si se permite arriesgar que las dos únicas cosas que realmente debería saber hacer muy bien son: *Conducir* y *Planificar*, porque todo lo demás, al decir bíblico, se le “dará por añadidura”.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

- 1) Tomar decisiones es difícil pero ineludible y éstas requieren un período previo de reflexión y estudio.
- 2) Se deben detectar y combatir las *ideas vagas* que atentan contra las decisiones correctas; eso se logra con el pensamiento filosófico.
- 3) Las armas que se necesitan, surgen de la *misión* y para elaborar un plan adecuado la *inteligencia de detalles* me permitirá conocer la “*medida*” de mi enemigo.
- 4) La “*medida*” debe ser confrontada en técnicas de simulación o estudios con las capacidades propias.

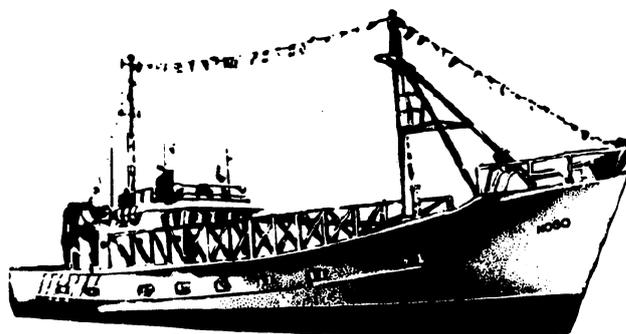
- 5) Los ejercicios de *armas* deberían ser un *ensayo de la misión* que sirvan, entre otras cosas, para obtener conclusiones válidas que realimenten los objetivos de la *misión*.
- 6) Tanto la planificación como la práctica de la toma de decisiones deben comenzar desde las más bajas jerarquías a fin de crear una mentalidad, empleando las técnicas de Administración e Investigación Operativa que hicieran falta.

Todo esto logrará un plantel de buenos profesionales y una organización que, aunque la Historia no dote de un “genio estratégico”, pueda absorber esa falla con la fuerza del conjunto.

**SANYM ABRE
LA PUERTA
DE AFRICA**

**Buque pesquero tipo S-92/L
“KOGO”**

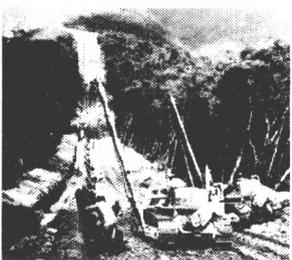
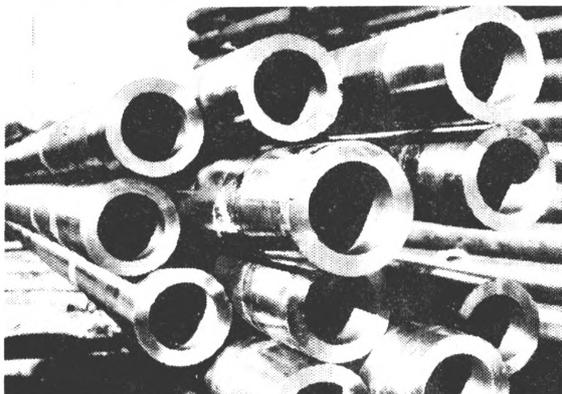
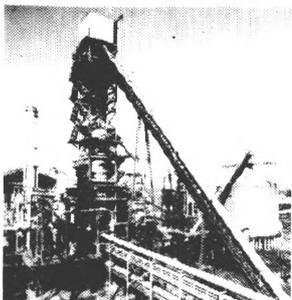
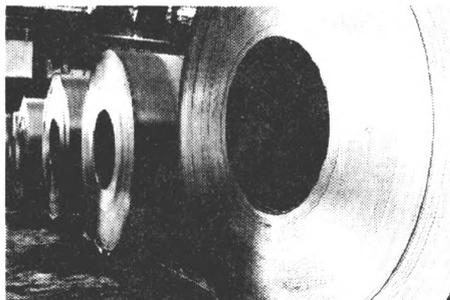
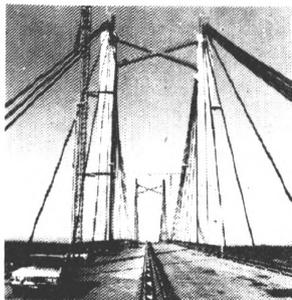
**para el Gobierno de
Guinea Ecuatorial.**



Leandro N. Alem 424 - 8º Piso - 1003 - Buenos Aires - ARGENTINA
T.E. 3 11-171 3/7536/0205 - 3 12 14 52/0364/5485
TELEX 17407 SANYM AR Dirección Telefónica: SANYMBUE



Capacidad realizadora de la Organización Techint.



En la ingeniería, en las construcciones
y en la industria productora
y elaboradora de acero.
En todas las obras y productos,
realizadas y conocidas en el mundo entero.
Con la permanente vocación en sus hombres
de aceptar todos los desafíos.

Organización Techint

TECHINT: ingeniería y construcciones
DAI.MINE SIDERCA: acero y tubos de acero sin costura
COMETARSA: grandes construcciones metálicas
PROPULSORA SIDERURGICA: chapas de acero laminadas en frío
LOSA: materiales para la construcción
SERVIACERO SIDERCOLOR: chapas prevestidas.





Italia

DI NAVIGAZIONE S.p.A.

AGENCIA MARITIMA **Italmar** S.R.L.
Av. Córdoba 629 - Piso 10
Tel.: 392-5325/5425/5465/5525

MEDITERRANEO Y AFRICA

SERVICIO REGULAR DE CARGA GENERAL Y REFRIGERADA ENTRE EL RIO DE LA PLATA Y LOS PUERTOS DEL MEDITERRANEO (ESPAÑA, FRANCIA E ITALIA) CON EVENTUALES ESCALAS ADICIONALES EN DAKAR, ISLAS CANARIAS, MARRUECOS, AFRICA DEL NORTE Y MALTA.

SERVICIO COMBINADO

SERVICIO REGULAR DE CARGA EN CONTENEDORES CON CONOCIMIENTO DIRECTO A PUERTOS DEL MEDIO Y LEJANO ORIENTE

IRAK - JORDANIA - LIBIA - OMAN - ARABIA SAUDITA - KUWAIT - PAKISTAN - INDIA
PORTUGAL - MARRUECOS - SENEGAL

ASOCIACION MUTUAL
CUERPO DE PRACTICOS
DEL PUERTO DE LA CAPITAL
CAPITANES DE LA
MARINA MERCANTE ARGENTINA
AL SERVICIO DEL PAIS.

Pto. de Buenos Aires
Pto. de La Plata
Río Uruguay
Canal Moat
Canal Beagle
Pto. de Ushuaia

Venezuela 110 - Piso 18 - Capital Federal

La teoría de la relatividad en la Física sin matemáticas

Por el contraalmirante
REMO JULIO TOZZINI

Introducción y generalidades

En mis conversaciones con profesionales universitarios de nuestro país, aprecio que la palabra relatividad en la física suena a misterio, misterio profundo y además desinterés por aclararlo.

A la pregunta: ¿qué es la teoría de la relatividad en la física?, algunos responden apresuradamente diciendo: Einstein, y nada más.

Naturalmente, el nombre del físico notable no es la ciencia a la que se dedicó.

Con ello los interrogados nos demuestran que no tienen idea (representación de la cosa en la mente) sobre lo que se les ha preguntado.

El tema puede encararse sin aplicaciones matemáticas, que son precisamente lo que ahuyenta a los profanos. Trataré de explicarme comentando ciertos conceptos fundamentales.

Las aplicaciones matemáticas en la física se hacen una vez que se han aclarado los aspectos filosóficos rectores y cumplido los experimentos de los fenómenos en estudio, como lo recomendaba Galileo con su característica frase: "*Provando e riprovando*".

La matemática, en singular, surge de la lógica aristotélica, escuela escolástica como teoría filosófica, cuyo método silogístico orienta los procesos matemáticos con el fin de conferir generalidad al estudio, consiguiendo una fórmula o expresión matemática que interpreta analíticamente el comportamiento físico visualizado del fenómeno, en su tránsito por el espacio y el tiempo.

Las propiedades de los entes abstractos, como Las figuras de la geometría, los números de la aritmética y demás relaciones que establecemos entre ellas, comprenden a la aplicación matemática.

Matemática es ciencia que tiene por objeto las propiedades de la cantidad calculable, que se rige con principios y teoremas (gr. théorém): proposición que requiere demostración.

Para las matemáticas, teorema es conclusión de un análisis matemático. Galileo (1564-1642) fue el fundador de la física y creador de su método de investigación.

En Inglaterra solía atribuirse el método galileano a su contemporáneo Bacon, barón de Verulan (1561-1626), autor del libro “*Novum Organon*” (1), en el cual combate los principios de la filosofía aristotélica como medio de investigar las ciencias naturales.

El método propuesto por Bacon —empirismo— difiere del de Galileo, que es el método de la física. Bacon despreciaba la matemática, mientras que Galileo la empleaba constantemente.

En cuanto al “*Discurso del método*”, de Descartes (1637), suele considerarse como fundamento de la ciencia física moderna. Descartes intentó el último sistema racionalista y sintético (2) para investigar a la naturaleza.

Galileo fundó el método experimental en la física, como indica en su famosa obra: “*Discorsi e dimostrazioni matematiche intorno a due nuove scienze, attenenti alla meccanica e i movimenti locali*”, texto que tradujo José San Román Villasante, cuyo prólogo lleva un comentario del recordado profesor doctor Teófilo Isnardi, editado por Librería del Colegio, en Buenos Aires, 1945.

El profesor Isnardi nos dice: “En Galileo se aúnan Bacon y Descartes, superándose la ceguera del puro empirismo y los extravíos del puro racionalismo cartesiano, lo que es verdad si se aclara que la obra científica de Galileo fue anterior a las publicaciones de Bacon (1561-1626) y de Descartes (1596-1650)”.

“Cuando Galileo inició su estudio del movimiento, la dinámica conocida y aceptada podía resumirse en algunas frases de la física de Aristóteles. Este cometió graves errores al exponer que un cuerpo al que se le aplicaba una fuerza constante le imprimía un movimiento uniforme, afirmación errónea como lo demostró Galileo.”

Toda fuerza aplicada a un cuerpo le imprime una aceleración, luego el movimiento correspondiente no es uniforme, su velocidad no es constante. La gran contribución matemática a la física clásica se debe a los genios de Isaac Newton (1642-1727) y de Gottfried W. Leibnitz (1646-1716), que crearon contemporáneamente el análisis infinitesimal y el cálculo integral.

Las personas egresadas de la universidad pueden sin mayor esfuerzo informarse suficientemente sobre el tema que planteó la física, al asimilar su crisis de madurez. Muchos dirán que les tiene sin cuidado lo que le pasa a la física, alegando que no disponen de tiempo suficiente para distraerlo en algo que dicen no cultivar, y que no les interesa.

Cada uno es dueño de su cultura, y los que renuncian de entrada a informarse sobre un estudio tan trascendental como es la física relativista lo tomamos sencillamente como una confesión de ignorancia.

Cultura, desde su aspecto intelectual, es desarrollo artístico y ac-

(1) Título de una de las obras de Aristóteles: *Organon*, término que significa instrumento.

(2) *Síntesis* (gr. *synthesis*). Método que procede de lo simple a lo compuesto, de los elementos al todo, de la causa a los efectos, del principio a las consecuencias.

La síntesis, es operación inversa al análisis.

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD..

ción de cultivar las ciencias y las letras, estudios que se cursan con el mayor rigor en los bachilleratos europeos, escuelas medias propedéuticas para el ingreso en la universidad.

Mientras que nuestro desvirtuado bachillerato es notablemente inferior al europeo, sin valor de comparación. Ello se debe a la orientación establecida con planes de estudios preferentemente técnicos en reemplazo de estudios de las gramáticas, las letras y las ciencias.

Consecuentemente, de ello se advierten, en la clase profesional universitaria de nuestro país, grandes limitaciones en sus conocimientos que hacen a la cultura intelectual. Entre esos deficientes instruidos me incluyo yo, porque no tuve la suerte de cursar mi bachillerato en Europa.

Mi amargura resultó por haber convivido durante un quinquenio de mis estudios universitarios en el extranjero, cuyos compañeros de curso dominaban las lenguas muertas, griego y latín, amén de los conocimientos filosóficos que habían adquirido en el bachillerato, llamado allá: *Licea Liceale*; Liceo proviene de la escuela antigua de Aristóteles, así como la escuela de Platón se llamaba Academia.

Las técnicas son parte de las correspondientes ciencias y las artes, por lo tanto los estudios técnicos son limitaciones del conocimiento que repercuten, más tarde, en la Universidad como deficiencia de conocimiento intelectual debida a un bachillerato empobrecido, sin ciencias ni letras.

Ciencia es filosofía y es teoría. Una idea sobre la importancia y seriedad que se asigna a los estudios clásicos sobre las lenguas muertas y las ciencias en los bachilleratos europeos la tenemos en el aplazo que sufrió el joven Alberto Einstein, cuando se presentó a examen de sus estudios medios o secundarios en el politécnico de Zurich (Suiza).

Más tarde Einstein regresó a esa misma escuela para asumir la cátedra titular de física.

Ahora nos formulamos la siguiente pregunta: ¿qué necesitamos saber para enterarnos sobre lo acontecido en la física en el año 1905?, precisamente por mérito personal de Einstein, fecha de crisis de madurez en la física.

Contenido

Con el fin de exponer con la mayor claridad la teoría de la relatividad en la física trataré una introducción a los estudios siguientes:

1— Principios filosóficos aplicados a la física clásica de los antiguos, y en la física moderna o relativista.

2— Las teorías relativistas de Galileo y de Einstein, particularmente a la especial o restringida, calificativo que se aclara en el texto.

Los temas que tratamos se comentan y analizan con lenguaje claro, sin matemáticas, y son destinados para las personas no especializadas que deseen informarse.

Algunos párrafos de estos artículos son reiteraciones de otros prece-

dentes, redundancia conocida, cuyo objeto es aclarar los principios y conceptos mediante la necesaria insistencia, debido a que esos temas son poco conocidos por sus destinatarios.

Como recomendación para el lector le indicamos que una vez que haya leído estos estudios, si no se sintiera satisfecho, por falta de claridad de las exposiciones, le aconsejamos releer aquellos párrafos que no le parecieron suficientemente claros y convincentes; comprobará así que la niebla se disipará.

Naturalmente cuento con el trabajo intelectual u "*otium*" del lector, a quien le pedimos cierta meditación sobre las oraciones que exponemos.

La física clásica de Galileo y Newton fue escrita sobre referencias coordenadas cartesianas, con movimientos relativos y velocidades constantes, o sea con movimiento uniforme.

Los sistemas coordenados mencionados se dicen también *galileanos*, porque en ellos se cumple la ley de inercia de Galileo, como se verá. Galileano o inercial son pues sinónimos. La teoría de la relatividad einsteiniana comprende dos partes, la restringida o especial y la general.

Nosotros nos ocuparemos solamente de la primera, la restringida o especial, cuyo significado es la limitación a los sistemas coordenados galileanos, que se consideran con movimientos relativos uniformes, con velocidades constantes.

La teoría de relatividad general se refiere en cambio a sistemas coordenados con movimientos acelerados, que tiene aplicación en la astronomía.

Prólogo

La extraordinaria revolución científica cumplida por la teoría de la relatividad einsteiniana en la física, vino a solucionar notablemente el problema que había planteado el electromagnetismo de James Clerk Maxwell (1831-1879) que formuló en el año 1864, cuyas ecuaciones matemáticas no resultaron invariantes mediante las transformadas de Galileo.

Las mencionadas ecuaciones de transformación clásicas de Galileo fueron obtenidas con el concepto aristotélico del *absolutum*, para el espacio y el tiempo, como aclaramos a continuación, impuesto para la física.

El *absolutum* se refiere a los mismos valores, tanto para el espacio como para el tiempo, sobre referencias diferentes galileanas. Mentalidad que fue de gran utilidad para la física antigua, y cuyo caso resultó casual, pero chocó violentamente con el electromagnetismo.

Naturalmente en la física matemática de la relatividad hay principios filosóficos que interesa dilucidar para los lectores de estos artículos.

Al conocer los problemas que motivaron el cambio fundamental en la física, mediante la renovación de los principios antiguos, se abre el co-

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD...

nocimiento de manera tal que la nueva física puede ser entendida cabalmente sin el riguroso auxilio de las matemáticas superiores, que son imprescindibles para una profunda y extensa generalización de los conocimientos de la ciencia exacta.

Los principios fundamentales de las ciencias, como los de la física, son parte importante de la cultura intelectual de los profesionales de las diferentes carreras universitarias, así como también para los estudiosos y autodidactas.

En el texto exponemos los criterios mediante los cuales se analizaron los problemas de la física a lo largo del tiempo y al incorporarse nuevos descubrimientos, tanto clásicos como modernos o actuales, como los que se relacionan con la mecánica, la óptica y el electromagnetismo de Maxwell.

Por lo expuesto, este estudio que hacemos lo calificamos como de tipo cualitativo, conceptual, filosófico e ilustrativo, necesario para una primera información.

En general, los que no pudieron entender la teoría física relativista presentada con el auxilio de las matemáticas lamentan y se resignan pensando que la comprensión de la ciencia física tiene que quedar en el ámbito exclusivo de los especialistas.

Tal creencia es un error, porque la ciencia física puede verse desde otro perfil, como es la filosofía, o sea con el auxilio de la cultura intelectual abonada con los estudios filosóficos y científicos.

El importante aporte y contribución de Galileo a la física fue la observación de los fenómenos a los que confirió generalidad mediante "*Giudicate, signore Rocco, qual dei due modi di filosofare cammini piu a segno, o il vostro fisico puro e semplice bene, o il mio condito con qualche spruzzo di matematica*" (Opere, II, 329).

En realidad las matemáticas se aplican en la física, como método lógico, con el objeto de lograr las generalidades contenidas en las fórmulas matemáticas, de las cuales se desprenden conceptos y valores interesantes para los fenómenos físicos observados experimentalmente.

Esta presentación de introducción a la física no es completa, ni mucho menos, puesto que en el deseo de clarificar ideas básicas y principios filosóficos, los estudios completos son inconvenientes, porque complican y fatigan la atención que se les exige a los lectores.

Preferimos quedarnos con pocos temas, de la extensa y grandiosa teoría, por estimar que es más conveniente para nuestro objetivo. Pocas y sencillas palabras y debidamente reiteradas son suficientes para comprender el tema.

Lo importante es tomar debido conocimiento de los principios filosóficos con los que se fundó la física a lo largo del tiempo, desde la clásica a la actual de Einstein. Lo que falte se lo dejamos para los especialistas en la materia.

I— La filosofía de Aristóteles

Aristóteles, célebre filósofo griego, nació en Estagira (Macedonia)

384-322 a.J.C.). Preceptor de Alejandro Magno y fundador de la escuela filosófica peripatética, del griego “*peripatos*”, que significa paseo, porque Aristóteles enseñaba a sus discípulos mientras caminaba por el jardín de su casa.

Fue Aristóteles una de las inteligencias más vastas que se haya conocido. Escribió: El Organon, Física, Poética, Política, Metafísica, Ética a Nicómaco, Moral a Eudemo, etcétera.

Durante toda la Edad Media —tiempo transcurrido desde el siglo V hasta el siglo XV de nuestra era—, fue el oráculo de los filósofos y de los teólogos escolásticos.

Su escuela era el Liceo (gr. *lykeion*) situada fuera de Atenas. Murió en Calcis (Eubea). El maestro de Aristóteles fue Platón, filósofo griego n. en Atenas (428-347 o 348 a.J.C.), discípulo de Sócrates y maestro de Aristóteles.

Platón fue autor de los diálogos: Critón, Fedón, Edro, Gorgias, el Banquete, la República, etcétera, en los cuales presta la palabra a Sócrates. Enseñó en los jardines de la Academia, de “Academos”, en Atenas, exponiendo su filosofía, cuyo método es la *dialéctica* ⁽³⁾ y que sostiene que la verdad radica en las ideas, entidades inmutables y universales; por encima de todo está la idea del bien.

En una palabra, Aristóteles se inclina con respecto al mundo de las sensaciones, mientras Platón defiende la independencia del mundo de las ideas. Aristóteles es el primer filósofo que investiga al mismo razonamiento, tratando de hallar reglas a seguir para que el razonamiento sea correcto y sus resultados nos merezcan fe.

La matemática era ya, en aquel tiempo de los griegos, una ciencia madura, independiente de la filosofía. Aristóteles separa de la matemática las relaciones metafísicas que tenía la filosofía de Platón, y estudia con carácter epistemológico —doctrina de los fundamentos y métodos del conocimiento científico—.

Aristóteles tomó la matemática como modelo de razonamiento y su lógica, que llamó analítica, fue una ciencia y un arte metodológico, instrumento recomendado para conseguir resultados verdaderos.

Los discípulos de Aristóteles llamaron Organon a la lógica, término que significa instrumento; es una propedéutica o enseñanza preparatoria. Los comienzos de la lógica derivan de la dialéctica mayéutica socrática, como instrumento del pensamiento.

Aristóteles establece un principio de derivación, el silogismo dialéctico. La teoría silogística de los primeros analistas. La función del silogismo, que consta de tres proposiciones, la última de las cuales se deduce necesariamente de las otras dos.

Ejemplo de silogismo: todos los hombres son mortales (mayor) es así que tu eres hombre (menor), luego eres mortal (conclusión).

El principio fundamental de la filosofía de Platón es la oposición entre el mundo de las cosas y el mundo de las ideas, esto supuesto verda-

(3) Dialéctica (gr. *dialelogai*, raciocinio). Arte de razonar metódica y justamente.

deramente real, aquello solamente aparente, este modelo y aquella copia; esto determinante, aquello determinado. Sobre tal base dualística funda Platón todo su sistema: doctrina de la realidad del conocimiento, de la moral, política, física, estética.

II — Introducción a la física

Galileo (1564-1642), a la temprana edad de 19 años había cumplido sus estudios culturales de las lenguas griega y latín; era además un hábil músico.

La nueva ciencia del Pos Renacimiento se halla en la obra de Galileo, titulada:

“Discorsi e dimostrazioni matematiche intorno a due nuove scienze attenenti alla meccanica e i movimenti locali”.

Matemático, físico, filósofo y astrónomo italiano, nació en Pisa, uno de los fundadores del método experimental en la física. Descubrió las leyes de la caída de los cuerpos, enunció el principio de inercia, adoptado posteriormente por Newton y más tarde apoyado por Einstein.

Inventó la balanza hidrostática, el termómetro y construyó el primer telescopio astronómico en Venecia, en el año 1609.

En la obra de Newton tenemos fundamentalmente a la mecánica, parte de la física que estudia el movimiento de los cuerpos y el equilibrio de las fuerzas y de las máquinas, cuya adecuación a los hechos nadie hubiera puesto en duda hasta fines del siglo XIX, a pesar de que no fue al principio sin discusión, que se aceptó el punto de vista newtoniano, su doctrina del *“absolutum”* para el espacio y el tiempo.

Para Newton el espacio es una entidad real que existe con prioridad e independientemente de los cuerpos que contiene.

“Spatium absolutum, natura sua sine relatione ad externum quodvis, semper manet simile et immobile. In spatio quoad ordinem situs locantur universa.” (El espacio absoluto por su naturaleza y sin relación con cosa exterior alguna, siempre igual e inmóvil. En el espacio hasta tanto se ordena el sitio se ubican las cosas).

III — La física clásica o antigua

Se entiende por física clásica o antigua a la de Galileo y Newton. Galileo formuló la ley de inercia para los cuerpos materiales, y Newton la incorporó en su famosa obra: *“Principia mathematica philosophiae naturalis”*, editada en la ciudad de Londres, en el año 1687.

Newton, ilustre matemático, físico, astrónomo y filósofo inglés, nace en el mismo año que muere Galileo (1642). Nació en Wolsthorpe (Lincolnshire); se hizo inmortal por su descubrimiento de las leyes de la gravedad universal y por sus estudios sobre la descomposición de la luz.

Descubrió además, y al mismo tiempo que Leibnitz (1646-1716), las bases del cálculo infinitesimal y el cálculo integral. Estos dos sabios fueron los fundadores de la física matemática.

Galileo analizó las experiencias fenoménicas con cuerpos materiales refiriéndolos a un “*absolutum*” para el espacio y el tiempo, mentalidad de los filósofos de la escuela escolástica o aristotélica.

Los antiguos tenían conceptos subjetivos de los fenómenos físicos, consecuencia del razonamiento de las escuelas escolástica y racionalista o cartesiana. Consideraban innecesarios los experimentos y la observación de los fenómenos físicos.

Como hemos dicho, Aristóteles crea la lógica, completándose con el realismo platónico de las ideas, palabra formada con la raíz griega “*eidos*” que significa visión, queriendo indicar con ello que una idea es la visión intelectual que obtiene la persona que la intuye.

Nos preguntamos: ¿qué se necesita para informarnos y tener un conocimiento de lo acaecido en la física, en el año de su crisis, 1905, de madurez de la ciencia?

IV— Nociones sobre el espacio y el tiempo

Los espacios de la física

Según James Jeans (1877-1946), en la física se cuentan en general cuatro definiciones de otros tantos espacios cuyos nombres son los siguientes: Conceptual, Intuitivo, Físico y Absoluto.

1 — Espacio conceptual

“El espacio conceptual es el de la geometría abstracta, sólo existe en la mente de quien pensando en él lo crea pudiendo hacerlo euclídeo o no euclídeo, tridimensional o polidimensional, como le plazca.”

2 — Espacio intuitivo

“El espacio intuitivo o perceptivo es el espacio de quien experimenta o registra sensaciones del tacto con un cuerpo. El sentido del tacto nos informa que el objeto tiene cierta forma y tamaño. También vemos otros objetos separados del primero, hallamos otras disposiciones arregladas en el conjunto espacial tridimensional. Este espacio es creado por el experimentador físico, y la existencia de tal creación desaparece en cuanto cesan sus sensaciones.”

3 — Espacio físico

“El espacio físico es el de la física y la astronomía. La ciencia crea el modelo de los sucesos del mundo exterior. No sólo es compatible con la suposición de que los objetos materiales están ubicados y que pueden moverse en un espacio público, el mismo para todos los observadores.”

“Cuando nos referimos a todo el espacio podemos significar o bien la totalidad de un universo infinito o la totalidad de un universo finito,

que se encorva sobre sí mismo, como la superficie esférica. Este espacio último es el de la relatividad general de Einstein.”

4 — Espacio absoluto de Newton

“El espacio *absolutum* es el de la física matemática empleado en la obra '*Principia*' de Newton, como base de su mecánica clásica. Concepto que compartieron los físicos antiguos del pasado.”

Con la aparición de la teoría de la relatividad, los conceptos antiguos de *absolutum* y de *a priori* para el espacio y el tiempo se abandonaron por otro módulo relativista acorde con los nuevos principios obligados *a posteriori*, conforme con la experiencia y los cálculos matemáticos.

V — Los tiempos de la física (según James Jeans, loc. cit.)

1 — El tiempo conceptual

“El tiempo conceptual es el empleado en la dinámica teórica y en las tentativas abstractas para el estudio del movimiento. Igual existencia tiene este tiempo que la del espacio conceptual, porque existe sólo en la mente de quien lo piensa.”

“Suele considerárselo con una sola dimensión, según Dirac P. A. Mauricio, físico inglés, que nació en 1902, uno de los creadores de la mecánica cuántica. Premio Nobel 1933. Este tiempo conceptual conviene para medir el tiempo con un conjunto ordenado de “q” números, lo que equivale suponer un tiempo con tantas dimensiones como se quiera.”

2 — El tiempo intuitivo

“El tiempo intuitivo indica el pasar o fluir del tiempo para quien lo percibe. Está relacionado con el estado de conciencia de un individuo particular y pierde su existencia tan pronto como el individuo, que lo percibe, deja de pensar en él”

Es un valor puramente mental.

“La experiencia demuestra que los actos perceptibles de un individuo forman un ordenamiento lineal único, se deducen uno después del otro. Luego el tiempo intuitivo es lineal.”

Lineal quiere decir que la correspondiente expresión matemática, de ese tiempo, es una función de primer grado. La potencia de esa ecuación tiene por exponente a la unidad y su representación gráfica es una recta.

“La filosofía ha hecho notar que son posibles otras opiniones sobre el tiempo. No podemos tener conocimiento sino de lo nuestro, conocemos lo que está en nuestra mente. Lo que está fuera de la mente es pura conjetura.”

“También nuestras conjeturas pueden ser erróneas. Las filosofías espiritualistas e idealistas suponen que no hay estrato alguno exterior a la mente, que tenga existencia propia en el mundo supuesto por los realistas.”

“La consecuencia es lo fundamental en el mundo y los supuestos objetos reales, que producen nuestras percepciones, son creaciones de nuestras propias mentes o de algunas otras. No hay razón para atribuir mayor grado de realidad al espacio y al tiempo, que a los objetos que situamos en ellos, de modo que también el espacio y el tiempo se tornan creaciones mentales.”

“Los espacios conceptual e intuitivo, lo mismo que los tiempos conceptual e intuitivo, resultan tan reales como cualquier otra cosa, mientras que el espacio y el tiempo físicos vienen a ser intentos de generalización mental de esas realidades, con contraste violento con la opinión realista, que hace del espacio y del tiempo físicos a la realidad, mientras que el espacio y el tiempo conceptual, así como los intuitivos, sólo son para ella meras imágenes y abstracciones de esas realidades.”

“Nicolás da Cusa (1401-1464) sostuvo que el espacio y el tiempo eran productos de la mente y por ello inferiores en su realidad a la mente que los creara.”

“Giordano Bruno (1548-1600), discutiendo sobre el espacio y el tiempo en sus aspectos astronómicos, argüía que los términos arriba, abajo, inmóvil y en movimiento pierden su significado en el mundo de los soles y de los planetas que giran eternamente y no conocen un centro fijo.”

“Así, pues, todo movimiento es relativo, como más tarde lo probó matemáticamente Einstein, por lo que el espacio y el tiempo *absolutum* de Newton deben ser ficciones de la imaginación.”

VI — Sobre el pensamiento clásico (4)

Descartes dice: “la única existencia segura de las cosas es la que tienen cuando son pensadas”.

Ortega nos dice: “miren, pues, las cosas como realidades, para renacer sólo como cogitaciones. Pero los pensamientos no son más que estados del sujeto, del yo mismo, *‘de moi même, qui ne suis qu’une chose qui pense’*. Desde este punto de vista, la relación de conciencia tiene que recibir una interpretación opuesta a la antigua”.

“Las cosas no vienen de afuera a la conciencia, sino que son contenidas en ella, son ideas. La nueva doctrina se llama idealismo. En rigor, la conciencia, al darse cuenta, es un nombre genérico.”

“Hay muchas formas especiales de darse cuenta: no es lo mismo el ver u oír, esto es, la percepción, que el fantasear o que el puro pensar. La filosofía antigua destaca la percepción en que el objeto parece, en efecto,

(4) Ensayos escogidos. José Ortega y Gasset. Ed. Aguilar. Madrid, 1960. Las dos grandes metáforas.

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD.

venir hacia el sujeto e impresionarlo. La edad moderna no se fija, por el contrario, en la imaginación. En la conciencia imaginativa, los objetos no parecen llegar a nosotros por su propio pie, sino que somos nosotros quienes los suscitamos.”

“Basta que de ello tengamos el humor para que de la más negra nada saquemos al potro centauro, y en un aire irreal de primavera, cola y cernejas al viento, le hagamos galopar sobre praderas de esmeraldas tras de las blancas ninfas fugaces.”

“Con la imaginación creamos y aniquilamos los objetos, los componemos y descuartizamos. Pues bien: los contenidos de la conciencia, no pudiendo venir de fuera: ¿cómo la montaña puede entrar en mí?, tendrán que emerger del fondo subjetivo.”

“Conciencia es creación; esta preferencia por la facultad imaginativa es típica de la época moderna. Goethe concede la palma del universo a la eterna inquieta, eterna moza, hija de Júpiter, la fantasía.”

“Leibnitz reducirá lo real a la mónada, que consiste puramente en un poder espontáneo de representar. Kant hará girar su sistema, como sobre un gozne, sobre la *Einbildungskraft* (fantasía imaginativa) imaginación.”

“Schopenhauer nos dirá que es el mundo nuestra representación, la gran fantasmagoría, telón irreal de imágenes que proyecta el oculto apetito cósmico. Y Nietzsche joven no acertará a explicarse el mundo sino como juego escénico de un Dios aburrido. Sueño es el mundo y humo a los ojos de un eterno descontento. Entretanto, el yo ha sido favorecido por el más sorprendente cambio de fortuna.”

“Como en las consejas de Oriente, el que era mendigo se despierta príncipe. Leibnitz se atreve a llamar al hombre un *'petit Dieu'*. Kant hace del yo sumo legislador de la naturaleza y Fichte, desmesurado como siempre, no se contentará con menos que condecir el yo es todo.”

VII — La física clásica de Newton (1687)

Hemos dicho que las leyes de la Mecánica, que comprende a la Cinemática y la Dinámica, fueron deducidas partiendo de los principios filosóficos cartesianos, escuela posterior al escolasticismo de Aristóteles, de la antigua Grecia.

Esas escuelas intelectuales y subjetivas: escolástica, cartesiana e idealista, fueron conformándose a lo largo del tiempo para ser aceptadas por los filósofos, de tal manera que las leyes de la física debían resultar de la pura subjetividad, sin la verificación experimental.

Por otra parte, los principios escolásticos eran celosamente impuestos en las ciencias por la iglesia católica, erigida en custodia de la razón, por lo que era, en aquellos tiempos, peligroso poner en duda esas creencias, discutir las o rechazarlas.

Los conflictos entre las ciencias y la religión obstaculizaron evidentemente el natural progreso científico, a lo largo del tiempo. La Iglesia

hacía intervenir la inquisición confesional, como en el lamentable “juicio” que se le hizo a Galileo, quien se vio apremiado a abjurar de sus ideas científicas respecto del sistema planetario solar de Copérnico (1473-1543).

Sistema diferente del oficial propuesto por Ptolomeo (s. II d. J.C.), quien creía que la Tierra era plana como un disco e inmóvil, situada en el centro del sistema planetario con el Sol girando a su alrededor.

Sin embargo, en la más remota época el astrónomo griego Aristarco de Samos (320 a.d.C.) expuso su teoría sobre el sistema solar, en el cual la Tierra esférica giraba alrededor de su eje propio, pasante por el centro de gravedad del planeta, y recorría alrededor del Sol su propia órbita, en su movimiento anual. Con el Sol fijo relativamente en el centro del sistema planetario.

Aristarco de Samos fue duramente combatido y perseguido por su teoría sobre el sistema planetario solar. Agregaba además Aristarco que nuestro satélite, la Luna, giraba alrededor de la Tierra. Este sistema planetario fue anticipado por Aristarco en mil ochocientos años antes de Copérnico.

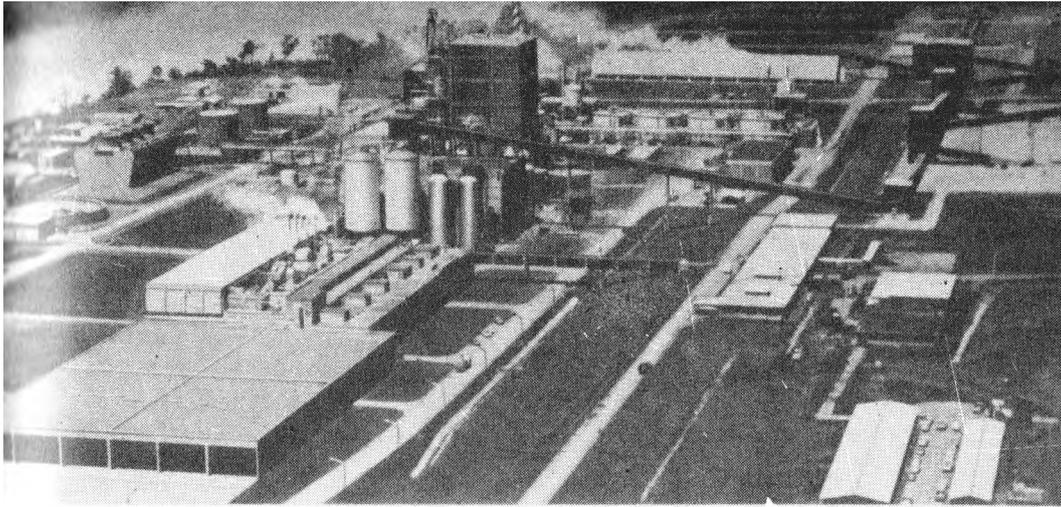
La distancia que nos separa del Sol es de 150.000.000 de kilómetros, y es sabido que todo nuestro sistema planetario solar se desplaza en conjunto con elevadísima velocidad, acercándose relativamente a la constelación boreal de Hércules.

Volviendo a la pregunta referente al significado de la teoría de la relatividad en la física, tenemos que referimos, como ya se anticipó, a los principios filosóficos mediante los que se fundó la Mecánica de Newton, cuya mentalidad ideológica comprende, en general, lo que suele ocultarse o soslayarse en los estudios secundarios de nuestras escuelas medias.

La física clásica o antigua, como la expresada en los “*Principia*” de Newton, agregada con la importante contribución de Galileo quien, sin embargo, recomendaba la observación objetiva de los fenómenos físicos, para interpretarlos luego matemáticamente, con el fin de conformar una ley general de la física.

De las publicaciones científicas de Galileo, como los “*Discorsi e Dimostrazioni*” en tiempos del posrenacimiento, con el surgir de la “*Nuova Scienza*”, Galileo resaltaba la conveniencia de aplicar las matemáticas a los fenómenos físicos para lograr la mayor generalidad de ellos.

En aquel tiempo del escolasticismo, como escuela filosófica, siguió luego el cartesianismo o racionalismo de Descartes, cuyas escuelas tenían como fundamento científico a la pura razón del intelecto humano y con mentalidad más avanzada el idealismo para la razón pura de Kant, cuyos estudios se concretaban “*a priori*”, totalmente ajenos a la necesaria observación experimental de los fenómenos físicos.



Aquí está la fibra de los argentinos

VINCI



Desde ahora, la Argentina producirá su propia fibra celulósica. Alto Paraná S.A. ha inaugurado su planta de producción, en Puerto Esperanza, Provincia de Misiones. Este coloso industrial y forestal está capacitado para proveer al sector papero local y extranjero, de pasta celulósica de fibra larga* a un ritmo de fabricación de más de 500 toneladas diarias. Esto significa para nuestro país un ahorro de divisas, por

medio de la sustitución de importaciones y a través de la exportación, cercano a los 140.000.000 de dólares anuales. Para ello Alto Paraná S.A., cuenta además de su moderno complejo industrial, con un Centro Forestal propio de 20.000 has y demás obras de infraestructura. Sin duda, se ha puesto en marcha un polo de desarrollo económico y social como pocos en el país. Aquí está la fibra de los argentinos.

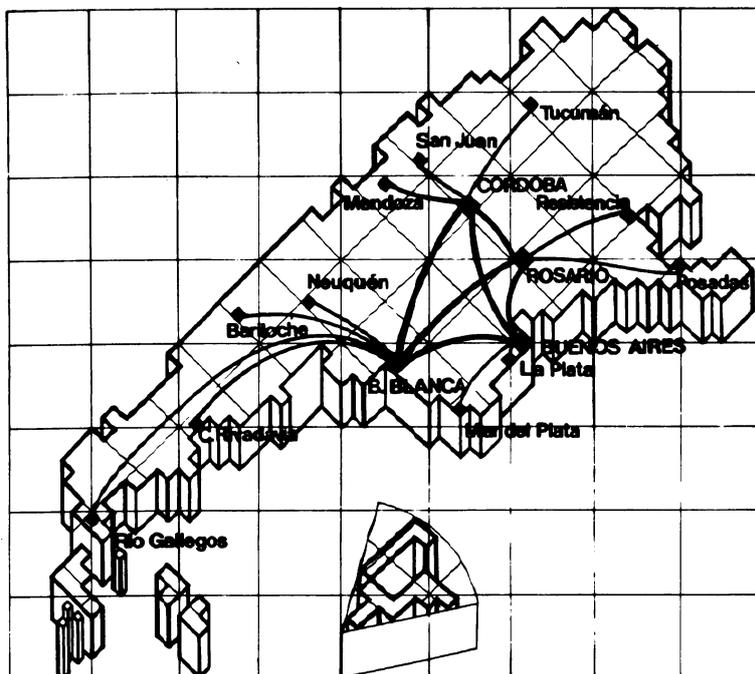
En este digestor, lo que el Obelisco, uno por su diseño en Latinoamérica, la madera es transformada a alta presión y temperatura, en pasta celulósica.

ALTO PARANA S.A.



Fibra de argentinos

* Materia prima básica crítica a nivel mundial, para la fabricación de papel.



ARPAC

RED NACIONAL DE TRANSMISION DE DATOS

LA OPCION PARA TRANSMITIR INFORMACION A DISTANCIA CON UN MAXIMO DE CONFIABILIDAD, PRIVACIDAD, RAPIDEZ Y ECONOMIA.

ARPAC es el nombre de la primera red pública nacional de transmisión de datos, que permite comunicar en forma conmutada, computadores y terminales ubicados a distancia unos de otros, a través de más de 3000 accesos distribuidos en todo el país.

La habilitación de la Red comprende, en su etapa inicial, el área múltiple Buenos Aires-Rosario y Córdoba, y está prevista para comienzos de 1983.

De innumerables aplicaciones para bancos, financieras, compañías de transporte, instituciones educativas, de

investigación y grandes empresas en general, este nuevo e interesante servicio, puede solicitarse ya en la **Sección Servicios Especiales, Rivadavia 618, Capital, de 8.30 a 13 horas.** Solicite allí toda la información referida a este servicio, y consulte sobre las posibilidades y ventajas que mejor convengan a su Empresa.



EN EL AÑO MUNDIAL DE LAS COMUNICACIONES

VIII — La instrucción y la filosofía de las ciencias naturales

En las escuelas secundarias de nuestro país se encara el estudio de la física en su aspecto meramente técnico, sin el imprescindible contenido filosófico, de manera tal que la materia resulta aprendida de memoria, sin su necesario fundamento científico filosófico en que se afirma el conocimiento; por tal motivo, el limitado y elemental conocimiento técnico es prontamente olvidado por los alumnos.

La enseñanza se encara directamente sobre las aplicaciones numéricas, con el objeto de obtener fórmulas matemáticas, para los diferentes fenómenos físicos, con el deseo de que los alumnos puedan, mediante las fórmulas, resolver problemas numéricos.

Resolver materialmente problemas numéricos de Física, mediante la aplicación de fórmulas, para fenómenos catalogados, no es conocer física, ni mucho menos; es cualquier otra cosa, lamentablemente basada en la memoria de los alumnos.

La información técnica, sin el conocimiento previo sobre los principios filosóficos aplicados, es sólo una pobre noción tecnológica de ciencias mucho mayores e importantes, desde los puntos de vista científico y cultural.

El estudio de las ciencias naturales debe ser precedido por un análisis cabal sobre los conceptos y principios teóricos correspondientes, mediante los que se han organizado las ciencias. Esta es la manera como se debe estudiar y así se las estudia, a las ciencias, en los bachilleratos europeos.

Mediante el conocimiento filosófico propedéutico se llega a comprender y entender las razones, los porqué, que reclaman las mentes que razonan y piensan, cuando les falta la información filosófica rectora.

Teoría no es sólo un conjunto de fenómenos debidamente observados experimentalmente; la categoría científica superior, para una teoría, se tiene cuando se elabora una construcción filosófica acorde y correspondiente.

Teoría (gr. *theoría*) es conocimiento especulativo puramente racional (cartesiano), conjunto de conocimientos que dan la explicación completa de cierto orden de hechos.

Estudiar mnemóticamente las aplicaciones de una particular ciencia, sin el conocimiento de sus principios rectores, en que se ha organizado tal ciencia, es perder lastimosamente el tiempo y es contraproducente para alcanzar el real conocimiento de la ciencia.

La mecánica de Newton se fundó, como ya hemos dicho, en los principios filosóficos escolásticos o aristotélicos y también del cartesianismo que sustentaban el *absolutum* para el espacio y el tiempo. Hoy en día sabemos que, esos principios, son inconvenientes para las últimas novedades de la física y cuyo natural progreso impidieron, hasta que apareció en el horizonte de la física el electromagnetismo de Maxwell (1864).

Por otra parte, Galileo había dudado de que la luz se propagara con una velocidad infinitamente grande; tanto es así que trató de medir esa velocidad, pero fracasó por la insuficiencia del método experimental que había ensayado.

En la teoría de la relatividad restringida o especial se menciona una expresión matemática, con el nombre de espacio-tiempo, como una unidad. La fórmula matemática comprende a las variables espaciales y temporales, vinculadas sobre referencias inerciales. Esas cantidades variables se hallan interconectadas entre ellas, algo así como si dijéramos que el tiempo depende del espacio y éste dependiente del tiempo. Además, se ha eliminado el concepto newtoniano del *absolutum*. La dependencia mutua de la fórmula relativista es una función lineal, cuya representación gráfica es, como sabemos, una recta.

La unidad espacio-tiempo, o evento físico, posee cuatro variables, tres de ellas para el espacio y la restante para el tiempo.

IX — Comentarios sobre la Física clásica

A fin de entrar en materia, acercándonos a la Física clásica consideramos justificar los criterios básicos de los filósofos que crearon la ciencia física.

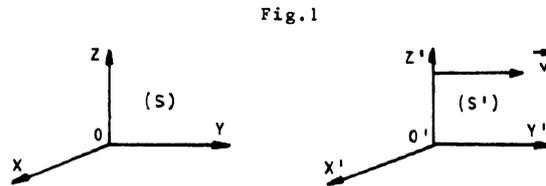
Tanto Galileo como Newton partieron de las premisas indicadas por el escolasticismo aristotélico, como noción subjetiva de un espacio y un tiempo "*absolutum*".

¿Qué quiere significar tal *absolutum*? Se trata de la definición establecida por los primeros filósofos, quienes consideraban erróneamente lo siguiente:

- a) La distancia entre dos puntos de un cuerpo rígido es la misma en dos referencias inerciales⁽⁵⁾ o galileanas.
- b) El intervalo de tiempo entre dos sucesos es el mismo en ambas referencias.
- c) La masa de un cuerpo es constante; la misma en todos los sistemas inerciales de referencia.

En la figura 1 ilustramos los sistemas galileanos, con ejes paralelos y con movimiento relativo con velocidad $v = \text{Cte}$.

(5) Sistemas inerciales son aquellos en los cuales se cumple la ley de inercia de Galileo. Tales sistemas se mueven entre ellos con velocidades constantes.



Las leyes físicas newtonianas del movimiento están vinculadas con esa clase de referencia particular.

X — La ley de inercia de Galileo, clave fundamental de la Mecánica

En la Mecánica de Aristóteles se decía: “El cuerpo en movimiento se detiene cuando la fuerza aplicada, que lo empuja, deja de actuar”.

Esta proposición no es correcta, como lo demostró Galileo. En efecto; según Galileo, la clave del movimiento es la siguiente:

“Un cuerpo en movimiento sobre el cual no actúan fuerzas exteriores, si en movimiento, se desplaza uniformemente, vale decir, con velocidad constante y en línea recta.”

“Si el cuerpo se hallare en reposo continuará quedando inmóvil.”

Este principio galileano fue más tarde formulado matemáticamente por Newton, en sus “*Principia*”.

Esta ley no puede inferirse sólo de la experiencia fenoménica, sino mediante el pensamiento sobre la idea física, sobre lo observado en el experimento.

Vale decir que razonando sobre el fenómeno observado se lo idealiza en su generalidad.

El experimento ideal no puede comprobarse, a pesar de que esa ley nos provee un entendimiento sobre las experiencias reales.

Al referirse Einstein a esta ley de Galileo la llamó “*Clave de la ley de inercia para los cuerpos con masa*”.

Si se analiza la ley de Aristóteles sobre el movimiento de los cuerpos materiales, Einstein dijo al respecto que la ley de Galileo es la correcta y no la de Aristóteles.

Las comprobaciones experimentales de la ley de Galileo no pueden efectuarse para el movimiento uniforme, porque es imposible tener en cuenta las influencias antagónicas, frenantes, como las resistencias del medio, del aire, el frotamiento del plano sobre el que se apoya el cuerpo, y sobre todo, su trayecto rectilíneo ilimitado en su extensión por el espacio.

Sin embargo, la ley de inercia es la que se aplica con éxito en los problemas físicos. Esta ley es, pues, un ejemplo de ley ideal, combinada con razonamiento subjetivo escolástico o *a priori*, con la ayuda de la observación experimental del fenómeno.

Si al cuerpo en movimiento le aplicáramos una fuerza tal que se opusiese a todas las fuerzas contrarias a su movimiento, entonces el cuerpo sobre el cual la resultante de las fuerzas es nula, continuará en movimiento con velocidad constante y rectilíneo, en el caso de que el cuerpo estuviese en movimiento.

En el caso contrario, que el cuerpo no estuviese en movimiento, continuará quedando inmóvil.

Un cuerpo en movimiento lleva consigo energía, es decir, facultad de cumplir trabajo. Trabajo, en física matemática, se representa con el producto interno o escalar de dos vectores; uno de éstos es la fuerza, el otro vector es el trayecto espacial o camino recorrido.

La energía o trabajo es una magnitud escalar, un número, sin dirección ni sentido.

La energía del móvil en movimiento continúa actuando después de suprimidas las fuerzas aplicadas, hasta que prácticamente y después de cierto tiempo, el cuerpo se detiene debido a las fuerzas antagónicas o de oposición, imposibles de eliminar, aplicadas al cuerpo.

Si comparamos este razonamiento con el de Aristóteles, sobre la ley del movimiento, se comprenderá que la ley de Aristóteles es falsa.

XI — El espacio y el tiempo aristotélico

El espacio "*absolutum*" trata de un espacio tridimensional euclídeo, de la geometría de Euclides, como el que se estudia en las escuelas medias o secundarias. Y como lo definió Newton en su obra "*Principia*", cuyo concepto se impuso a partir del año 1686, fecha de publicación de la obra magna: "*Philosophiae Naturalis Principia Mathematica*".

Cabe destacar que Newton advirtió que no se podía, en nuestro orbe, conocer un cuerpo fijo, inmóvil, para tomarlo como referencia de otros cuerpos relativamente móviles, con el objeto de estudiar el movimiento de los cuerpos materiales.

Dijo Newton también que físicamente el espacio carece de propiedades locales, simple vacío en el que están las cosas. Marco insensible a lo que en él se encuentra y a lo que en él ocurre.

Desde el punto de vista de Newton el espacio es euclídeo, infinito y homogéneo, sin que existan en él puntos privilegiados. Esta opinión es contraria a la sustentada por la teoría de la relatividad de Einstein, en la cual se hace mención a un espacio encorvado.

La presencia de cuerpos, en ese espacio curvo, deforma la curvatura matemática natural, lo que causa a su vez la atracción que calculó Newton. El adjetivo euclídeo, para el espacio newtoniano, significa que el espacio se comporta, desde el punto de vista geométrico, conforme con la geometría de Euclides.

La Mecánica de Newton se estudió en un sistema coordinado de referencia ideal, cuyos ejes coordinados están ligados con el centro de gravedad del sistema planetario solar, supuesto fijo, como origen de las coordenadas.

El origen de las coordenadas que se ha considerado fijo en el Sol, se mueve con una gran velocidad acercándose relativamente a una estrella boreal de la constelación de Hércules. Como ejes de coordenadas cartesianos —mutuamente perpendiculares entre sí—, se toma en el conjunto de las direcciones de las estrellas muy alejadas de la Tierra, prácticamente supuestas fijas, que se proyectan desde la Tierra sobre el fondo visible de la bóveda celeste, sin que se les note movimientos apreciables.

A estos ejes coordinados se los denomina de Copérnico. ¿Existen realmente los sistemas coordinados inerciales o galileanos? Estos sistemas son de creación mental subjetiva del ser humano, para facilitar el análisis matemático del movimiento de los cuerpos materiales.

Conforme con la definición dada, un sistema inercial es la referencia en la cual valen las leyes de la Mecánica clásica. Como ejemplo notable, la ley de inercia de Galileo.

Como ya hemos dicho, en la Mecánica de Newton la variable tiempo es una constante para todos los sistemas de referencia.

XII — Breve noción sobre la invariancia matemática de las leyes de la Física

En la Mecánica clásica se estableció un espacio y un tiempo *absolutum* para los cálculos matemáticos, correspondientes a las leyes de la física. El *absolutum* también se lo considera al tiempo, que se mide con un reloj situado en una referencia coordinada, cuyo valor se toma para cualquier otra referencia.

Estas definiciones clásicas son completamente equivocadas, como lo demostraron H. A. Lorentz (1853-1928), Jules Henry Poincaré (1854-1912) y Alberto Einstein (1879-1955), fundadores de la teoría de la relatividad en la física.

El espacio y el tiempo modernos no se los considera absolutos. Cada sistema coordinado de referencia tiene su espacio y tiempo particular.

Como se comprende, la física, como ciencia y filosofía, marcha en su progreso cambiando sus postulados de acuerdo con los avances filosóficos.

De Ortega y Gasset, ¿Qué es Filosofía?(⁶), tomamos los conceptos siguientes: “La física crecía y en los últimos 50 años llegaba a una amplitud y perfección tales, a un grado de precisión y a una esfera de observación tan gigantesca, que fue preciso reformar sus principios.

“Sea esto dicho para quien vulgarmente cree que la modificación de un sistema doctrinal indica poca firmeza de una creencia.

(6) Revista de Occidente. Madrid, 1937.

“La verdad es lo contrario. Porque los principios de Galileo y Newton eran válidos fue posible el portentoso desarrollo de la física, y este desarrollo llegó a un límite que hacía forzoso ampliar —purificándolos— aquellos principios.

“Esto ha traído la ‘crisis de principios’ —la *Grundlagenkrise*— que hoy padece la física y que es una venturosa enfermedad de crecimiento. No se por qué solemos entender la palabra ‘crisis’ con significado triste; crisis no es sino cambio intenso y hondo; puede ser cambio a peor, pero también cambio a mejor, como acontece con la crisis actual de la física (año 1905).

“Nada es mejor síntoma de la madurez de una ciencia que la crisis de principios. Ello supone que la ciencia se halla tan segura de sí misma que se da el lujo de someter rudamente a revisión sus principios, es decir, que les exige mayor vigor y firmeza.

“El vigor intelectual de un hombre, como de una ciencia, se mide por la dosis de escepticismo, de duda, que es capaz de digerir, de asimilar.

“La teoría robusta se nutre de duda y no es la confianza ingenua que no ha experimentado vacilaciones; no es la confianza inocente, sino más bien la seguridad en medio de la tormenta, la confianza en la desconfianza.”

XIII — Los “Principia” de Newton.

La invariancia matemática de la Física

En la física, tanto en la clásica como en la relativista, se tiene un criterio analítico que se explica de la manera siguiente: las leyes naturales, sobre temas coordenadas galileanas, se expresan con ecuaciones matemáticas que son invariantes.

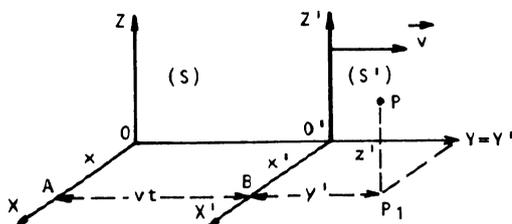
Vale la pregunta: ¿Por qué las leyes de la Física tienen que ser invariantes?

Pregunta que nunca se hace. La experiencia lo confirma y esto es suficiente.

Como esa traducción matemática es muy sencilla y breve, conviene hacerla:

En efecto, en la Figura 2 representamos dos sistemas coordenados galileanos. Tenemos un punto P (x', y', z') con sus correspondientes coordenadas, en el sistema $X' Y', Z'$ sistema que se desplaza con respecto al otro sistema X, Y, Z con una velocidad relativa $\vec{v} = \text{Cte}$.

Fig. 2



El sistema (S') se desplaza con $\vec{v} = \text{Cte.}$ relativa al (S).

En el instante inicial $ot = 0$ los orígenes de las dos referencias coinciden. Refiriendo ahora, el punto P, respecto del sistema supuesto fijo nos resulta

(1)

$$\begin{aligned} y &= \vec{v}t + y' \\ x &= x' \\ z &= z' \\ t &= t' \end{aligned}$$

mientras que si referimos el mismo punto P con el sistema móvil, se tiene

(2)

$$\begin{aligned} y' &= y - \vec{v}t \\ x' &= x \\ z' &= z \\ t' &= t \end{aligned}$$

Estas ecuaciones de transformación se conocen con el nombre de *transformadas de Galileo*.

A continuación, Ortega y Gasset agrega: "Si se compara el contenido de la física con lo que es el mundo corpóreo, no se hallaría apenas similitud. Son como dos idiomas diferentes que permiten únicamente la traducción. La física no es más que correspondencia simbólica."

¿Por qué sabemos que es eso la Física? Porque son muchas las correspondencias igualmente posibles; como es posible, en las formas más diversas, la ordenación de las cosas. Einstein en un discurso en honor de Max Planck, en el año 1918 dijo: "La evolución de nuestra ciencia ha mostrado que entre las construcciones teóricas imaginables siempre hay una en cada caso que demuestra decididamente su superioridad sobre las demás."

“Nadie que se haya penetrado bien del asunto negará que el mundo de nuestras percepciones determina prácticamente, sin equívocos, qué sistema teórico hay que elegir. Sin embargo no hay ningún camino lógico que conduzca a los principios de la teoría.

“Con referencia al experimento se trata de una manipulación nuestra mediante la cual intervenimos en la naturaleza obligándola a responder. No se descubre la naturaleza, lo que el experimento nos revela, sino sólo su reacción determinada frente a nuestra determinada intervención.

“La llamada realidad física es una realidad dependiente y no absoluta, una cuasi realidad, porque es condicional y relativa al hombre.

“Galileo aceptaba, como cosa por sí misma evidente, ineludible, la jurisdicción superior de la geometría sobre la física, creía que las leyes geométricas eran leyes físicas “*ex abundantia*” o en grado eminente.

“Las expresiones matemáticas: (1) y (2) que nos describe una ley de la naturaleza, como deducida sobre sistemas coordenados galileanos, tienen la misma forma sobre ambas referencias, cuando aplicamos las ecuaciones transformadas de Galileo (1) y (2).”

Este resultado, la invariancia de las leyes naturales, sobre referencias galileanas, más que una convención conveniente y cómoda es un axioma de la física, que resultó de aplicar conceptos filosóficos escolásticos sobre la absolutez del espacio y del tiempo.

XIV — El impacto del electromagnetismo

Las investigaciones experimentales y matemáticas sobre la electricidad y el magnetismo cumplidas por Volta, Faraday, Oersted, Coulomb, Gauss y Maxwell, consideraban que las energías de los experimentos eléctricos y magnéticos se ubicaban en el espacio próximo a las cargas eléctricas.

Sus acciones a distancia se las tenía en cuenta con una fuerza específica que se llamó *intensidad del campo* en todo punto del espacio alrededor del cuerpo cargado con electricidad.

La intensidad o magnitud del medio electrizado o intensidad del campo se representa con un vector electricidad \vec{E} , y se define con el cociente obtenido, cuando la fuerza actúa sobre una carga pequeña de prueba colocada en el punto del espacio dividida por la cantidad de carga de prueba: $\vec{E} = \frac{\vec{F}}{q}$ Newton/Coulomb.

En otras palabras, la magnitud de un campo eléctrico es igual a la fuerza en la unidad de carga. El concepto de intensidad del campo, preferido respecto al de fuerza (lat. fortia, defortis = valiente), de origen antropomórfico, se ha desplazado de la física a la palabra fuerza. Cuando decimos campo nos referimos al valor de su intensidad, en dado punto del espacio ambiente.

La intensidad del campo mantiene la característica de la fuerza, que se representa con un vector, dado que tiene un valor modular su intensidad, que ejerce sobre una dada dirección y cierto sentido.

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD.

Las intensidades del campo eléctrico, magnético o gravitacionales, son magnitudes o valores vectoriales.

Dijimos al iniciar este párrafo que el impacto en la física fue producido por el electromagnetismo de Maxwell.

Las conversaciones mantenidas entre Michael Faraday (1791-1867) y James Clerk Maxwell (1831-1879), promovieron a éste, inspirado en el estudio matemático de Luis Lagrange (1736-1813), sobre la Mecánica Analítica, para escribir sus famosas ecuaciones diferenciales, de las cuales se pueden calcular los valores de las intensidades del campo electromagnético en el espacio, y en el vacío, como radiación análoga a la de la luz.

De las ecuaciones de Maxwell se calcula una expresión matemática, en función de las constantes eléctrica y magnética del medio ambiente, correspondiente al valor de la velocidad de tal radiación. Si en esta fórmula, para la velocidad de la propagación, se reemplazan los valores del vacío, nos resulta como velocidad de la radiación electromagnética o de la luz, cuyo valor es $3 \cdot 10^8$ m/s. (300.000 km/s).

La teoría electromagnética de Maxwell fue abandonada durante muchos años por los físicos, que no aceptaban esos estudios y desconocían a la corriente dieléctrica o de desplazamiento por los medios aislantes; la única corriente que se conocía era la de conducción por los conductores.

Después que Maxwell hubo fallecido, sin haber podido presenciar la aprobación de sus colegas a su notable teoría, el joven H. Hertz, mediante experimentos muy sencillos y por eso mismo difíciles de cumplir, comprobó experimentalmente el pronóstico matemático de Maxwell.

La energía electromagnética maxwelliana se propaga con ondas de diferentes longitudes, se transmite sin atenuación por el vacío y con la máxima velocidad de la luz.

Hertz (1857-1894) publicó sus experiencias sobre las ondas electromagnéticas, que sirvieron a G. Marconi (1874-1937) para inventar la telegrafía sin hilos.

El electromagnetismo se impuso en la física por mérito de Maxwell, su creador, y por Hertz, su comprobador. La teoría se extendió e impuso en la Física, en la Astronomía, en la Óptica física, en la Electrónica, etc., prácticamente en los más brillantes capítulos de la ciencia.

Pero a esta nueva teoría le esperaba una gran novedad en la Física; en efecto: la Física clásica de Galileo y Newton se cumplía con la invariancia matemática, conforme con la hipótesis escolástica aristotélica.

Cuando se quiso aplicar esas transformaciones de Galileo a las ecuaciones del electromagnetismo, se comprobó que estas ecuaciones no resultaban invariantes.

Novedad y mérito del electromagnetismo, creador del impase y crisis en la Física.

Este inesperado suceso con resultado negativo promovió, en su momento, una decepcionante duda y una angustia sobre la debida interpretación teórica de la nueva teoría electromagnética.

Además la luz, que es electromagnetismo con altísima frecuencia, resultante de ondas con distintos colores del arco iris, se propaga por el vacío, en los espacios interplanetarios donde no existe aire, posibilidad que no se podía comprender de que la luz se propagaba por el aire y el vacío.

A fin de satisfacer las exigencias de un apoyo para las ondas electromagnéticas, transversales con el rayo, semejante como lo es el aire con las ondas sonoras longitudinales, se creyó conveniente inventarle la existencia desconocida de un medio tenue y muy enrarecido, no resistente, que sirviera de apoyo para las ondas electromagnéticas, al que se le llamó *éter*.

Este invento subjetivo, más que aclarar la situación la complicó grandemente. Los físicos se pusieron en marcha para descubrir ese "éter"; pero: "No hay mal que por bien no venga".

Los físicos inventaron nuevos aparatos para descubrir la posibilidad de existencia de cierto viento de éter, como producido por el *movimiento* de los planetas, incluida la Tierra.

Alberto Michelson (1852-1931), oficial de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica y profesor universitario, ideó un aparato óptico interferométrico destinado a medir el viento del éter, siguiendo las ideas originales de Fizeau (1819-1896). Michelson, con su interferómetro del año 1849, no notó arrastre alguno. Perfeccionó su aparato y cumplió mediciones más precisas, con su colega Morley, llegando a la conclusión de que no se apreciaba viento alguno de consideración.

Cristian Huygens (1629-1695) imaginó un éter como imponderable y elástico.

Einstein, H. A. Lorentz, Voigt y J. H. Poincaré, basándose en los resultados experimentales de Michelson, construyeron una teoría de la relatividad que prescinde de la existencia del éter, ligada a la hipótesis de un espacio y un tiempo absoluto.

Llegado a este estado experimental buscando el éter, Einstein propuso, luego de analizar las mediciones de Michelson, que tanto la geometría y la física deberían adaptarse con los fenómenos corpóreos mediante un principio nuevo, de relatividad, por lo que Einstein estableció lo siguiente:

1) Principio de relatividad del movimiento uniforme.

Las leyes de la física son las mismas para todos los sistemas dotados de un movimiento relativo con traslación uniforme. A consecuencia de esto, un observador situado en cualquiera de estos sistemas no puede detectar el movimiento del mismo, mediante observaciones limitadas al sistema en cuestión.

2) Principio de la constancia de la velocidad de la luz.

La velocidad de la luz, en cualquier sistema de referencia dado, es independiente de la velocidad del manantial o fuente.

Combinando este principio con el 1), significa que la velocidad de la luz es independiente de la velocidad relativa de la fuente y del observador.

H. A. Lorentz propuso que la Física se adaptara a la Geometría. El cuerpo debía contraerse, para que el espacio geométrico siguiera intacto y vigente.

Einstein decide, en cambio, que la Geometría y el espacio se adapten a la Física y al fenómeno corpóreo.

La Física de Einstein se cumple con las ecuaciones de transformación de Lorentz, mediante las cuales la nueva teoría de la relatividad logra la invariancia sobre referencias inerciales, con desplazamientos relativos.

El planteo de Einstein conduce a una teoría única para toda la Física, sobre ternas galileanas. Cuando la velocidad de los cuerpos materiales sea despreciable frente a la velocidad de la luz, las transformadas de Lorentz se reducen a las de Galileo, a pesar de haber desechado la absolutez clásica.

XV — Consecuencias de la teoría de la Relatividad.

Incompatibilidad de la Física clásica.

Einstein dice:

"Observemos ahora cómo, la teoría de la relatividad modifica la concepción de la mecánica clásica.

"Sea, por ejemplo, un cuerpo material con cierta masa en movimiento rectilíneo, al que se le aplica una fuerza exterior en la dirección del movimiento.

"Sabemos que la fuerza es directamente proporcional con la aceleración que asume el cuerpo —es la segunda ley de Newton o ley de inercia—.

"Para la Física clásica es indiferente que un cuerpo material aumente su velocidad con el tiempo, acelere o atrase, por ejemplo pasando de cierto valor de velocidad \tilde{v} m/s a otro valor $(\tilde{v} + 1)$ m/s, el incremento es un metro por segundo, o también de su valor \tilde{v} km/s a $(\tilde{v} + 1)$ km/s, la fuerza que actúa sobre el cuerpo es, para la Física clásica, siempre la misma, porque la variación de la velocidad o aceleración es siempre 1 m/s."

Einstein dijo que: "Esa ley newtoniana sólo puede aceptarse para velocidades pequeñas respecto de la velocidad de la luz. En el caso de que la velocidad sea grande, respecto de la luz, son necesarias fuerzas enormes para poder aumentar las velocidades del cuerpo. Cuanto más la velocidad se acerque al valor de la luz, límite inalcanzable para los cuerpos materiales, tanto más imposible es aumentar la velocidad del cuerpo. Un cuerpo material en reposo tiene una masa bien definida, la masa en reposo, pero esta masa llevada con grandes velocidades aumenta su valor y reacciona con una enorme resistencia al pretender acelerar su movimiento.

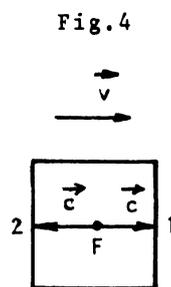
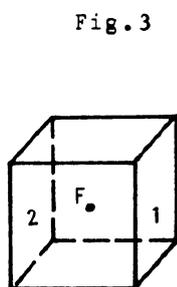
"Para la mecánica clásica la resistencia que ofrece un cuerpo no cambia con su velocidad, lo que no es así, como se comprueba con la experiencia."

XVI — Tiempo - Espacio - Relatividad(7)

Si cumplimos experimentos con la luz, no aplicaremos las transformaciones de Galileo, porque éstas se hallan en contradicción con los principios relativistas.

Tomamos en consideración, por ejemplo, una cámara cúbica en movimiento, con observadores en su interior y en el exterior, Figuras 3 y 4. Desde el centro de la cámara cúbica emitimos una señal luminosa. Para el observador interno la señal que parte del centro de la cámara llega simultáneamente sobre las paredes de la misma, porque esas paredes se hallan equidistantes del centro de la cámara, y porque la velocidad de la luz es independiente de la dirección, propagándose siempre con la misma velocidad en el vacío

$$c = 3.10^8 \text{ m/s}$$



Cámara con el foco F en el centro de su espacio interno.

y hacia todas las direcciones. El observador que se halla fuera de la cámara verá lo mismo que el observador interno, porque la velocidad de la luz es muy grande*. El observador externo ve la pared 1 que se aleja de la señal luminosa, mientras que la pared opuesta 2 se acerca al foco de luz.

Luego la señal llegará sobre la pared 1 un poco después que la luz llegue sobre la pared 2, que se acerca al foco. Es decir, que la señal luminosa no llega al mismo tiempo sobre ambas paredes perpendiculares a la dirección del movimiento.

Si comparamos este resultado con el observador interior, los rayos luminosos que llegan sobre las paredes opuestas son simultáneos, pero no para el observador exterior.

XVII — El tiempo

En la física clásica se tenía un solo reloj, cuyo tiempo continuo era el mismo para todos los observadores sobre diferentes sistemas de refe-

(7) A. Einstein y L. Infeld, loc. cit.

DISPONGA MEJOR DE SU TIEMPO LIBRE

Con la incorporación del sistema automatizado
en las operaciones de Caja de Ahorros y Plazo Fijo,
el Banco Ciudad le brinda la oportunidad
de disfrutar

de la mejor manera su tiempo libre.

Ahora usted ahorra tiempo
y ese tiempo lo puede utilizar
para planificar nuevos negocios
o saborear un sabroso pocillo de café
(o ambas cosas a la vez)



**Banco de la Ciudad
de Buenos Aires**

en la gran ciudad. su banco desde 1878





25

1958-1983

**Cumplimos veinticinco años
y sesenta y siete barcos...**

al contratar con AFNE instalaciones electromecánicas y electrónicas de la corbeta misilística A. R. A. "Rosales".

Agradecemos a nuestros clientes privados y estatales que nos hayan brindado la oportunidad de volcar nues-

tra creatividad y experiencia en obras de alto nivel tecnológico para unidades militares, científicas, mercantes, de apoyo, y otras modalidades operativas que contribuyen a los intereses marítimos de nuestra Patria.



W. Villafane 61 67 Tel. 362-1201
(1160) Buenos Aires 362-9682
362-4097

LA TEORÍA DE LA RELATIVIDAD.

renda galileanos. La teoría de la relatividad no comparte ese punto de vista clásico.

Dos sucesos simultáneos vistos en un sistema coordinado, pueden no siempre resultar simultáneos sobre otro sistema del mismo tipo. Para medir los tiempos empleamos relojes, que nos hacen objetivo el tiempo, como concepto. Si tenemos dos relojes separados por una apreciable distancia, se crea la duda de que esos relojes han de marcar siempre y exactamente la misma hora.

Para la teoría de la relatividad los conceptos clásicos son arbitrarios y equivocados, como por ejemplo el flujo "*absolutum*" del tiempo igual para los observadores de cualquier referencia coordinada.

Otro concepto equivocado en la física clásica es el de las longitudes entre puntos de un cuerpo supuesto rígido, que se consideran siempre iguales en todo sistema galileano.

La física relativista no acepta el concepto de cuerpo rígido, o indeformable. No hay cuerpos rígidos para la teoría de la relatividad. La relatividad produce un cambio trascendental en las concepciones filosóficas que afirma el racionalismo, y comprende además a toda la Física.

La mentalidad idealista del subjetivismo intelectual perdió hoy en día su predicamento científico, porque ahora en las ciencias naturales se tiene en cuenta especialmente la realidad observada de los fenómenos, con un análisis "*a posteriori*"

XVIII — La falacia o engaño de la contradicción o paradoja del reloj (8)

En los sistemas inerciales de referencia, sobre los cuales se cumple la ley de inercia, las *unidades* de medida, para el espacio y el tiempo, son las mismas en diferentes sistemas de coordenadas.

Esta declaración es importantísima por la necesidad de que tales sistemas de referencia resulten *recíprocos*.

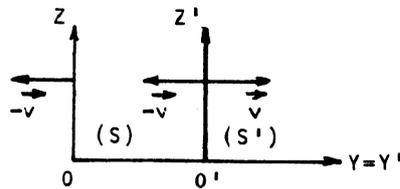
¿Qué significa esa reciprocidad, para los sistemas de referencia? La explicación es la siguiente: Sean dos sistemas galileanos de referencia (S) y (S') en movimiento relativo entre ellos.

Tomamos uno de ellos, el (S'), cuya velocidad constante es \tilde{v} respecto del otro sistema (S). Si consideramos el sistema (S) respecto del (S'), el (S) se desplazará con la misma velocidad y pero con signo contrario, o sea $-\tilde{v}$. En la Figura 5 se aclara lo expuesto:

Si al conjunto de los dos sistemas (S) y (S') le aplicamos una velocidad $-\tilde{v}$ nos resulta (S') quieto y el (S) alejándose del (S') con velocidad

(8) E. G. Cullwick. Electromagnetism and relativity. Longmans, Green and Co. London-New York-Toronto. 1957.

Fig. 5



Los valores obtenidos sobre estos dos sistemas se dicen *recíprocos*. Las unidades de medida de ambos sistemas son las mismas que se asignaron para el espacio y el tiempo.

En cambio, el sistema que empleó H. A. Lorentz, en su teoría antigua electromagnética, consideró como fijo un sistema (S) para el éter, y el otro sistema (S') con movimiento relativo para la referencia fija (S).

Estos dos sistemas de Lorentz no son recíprocos, porque (S) queda siempre inmóvil en el éter; además, las unidades de medida para el espacio y el tiempo empleadas en el sistema (S') se tomaron diferentes de las del sistema (S) fijo, lo que desde el punto de vista de la reciprocidad invocada, por la teoría de la relatividad, es un error.

Einstein declaró que todos los sistemas de referencia inerciales son igualmente válidos. La referencia al éter carece de todo significado, razón por la que se la eliminó de la física.

Tenemos un ejemplo clásico muy ilustrativo del mal entendido, respecto a las unidades de medida, conocido con el nombre de la paradoja —engañó— del reloj.

El mal entendido reside en suponer que pueden emplearse diferentes unidades de medida, en los dos sistemas (S) y (S'), para los valores del espacio y del tiempo.

Este criterio anula la *reciprocidad* exigida para los dos sistemas, como lo exige la teoría de la relatividad. En cuanto a los valores de espacio y de tiempo, para un dado acontecimiento físico son, en general, diferentes sobre ambas referencias. Pero sus *unidades* de medida tienen que ser iguales.

La teoría de la relatividad de Einstein es la correcta, porque comprueba todos los pronósticos, conforme con la precisión del instrumental de medidas empleado.

Veamos, con un ejemplo sencillo, el error de la física clásica, con la paradoja del reloj.

En la Figura 6 representamos dos sistemas de referencia inerciales con sus relojes, medidores del tiempo objetivo y ambos sincronizados. La referencia (S') se desplaza con una velocidad constante \hat{v} respecto de la otra referencia (S).

Fig.6



Sistemas, (S') con velocidad v respecto del (S).

El reloj de (S') que se mueve, visto desde (S) supuesto fijo, parece marchar más despacio o sea que atrasa respecto del reloj de (S).

Los valores medidos sobre estos dos sistemas se dicen recíprocos, las unidades de medida sobre ambas referencias se dicen recíprocas, y esas unidades de medida sobre ambas referencias son las mismas que se asignaron para el espacio y el tiempo.

El mal entendido reside en suponer que pueden emplearse unidades de medida diferentes en ambos sistemas, para el espacio y el tiempo.

¿Por qué?

La razón del atraso o disminución del tiempo sobre la referencia en movimiento relativo, descende de las ecuaciones de transformación de Lorentz, que se aplican en la teoría de la relatividad de Einstein.

Se concluye que el tiempo del reloj que se mueve relativamente con el sistema (S), indica un tiempo menor que el leído en el sistema fijo (S). Conforme con este resultado decimos, equivocadamente, que la duración de cierto viaje prolongado por el espacio, con un móvil con elevada velocidad constante y su regreso al punto de partida sobre la Tierra, resultaría el tiempo leído en el reloj del móvil, menor que el indicado en el reloj de Tierra, entre los instantes de partida y de regreso.

Este problema tiene su explicación y es la siguiente: El observador de la tierra se halla fijo en su sistema (S), posición que se mantiene durante todo el viaje. Mientras el sistema (S) de la Tierra no cambia de posición, el viajero espacial tiene que cambiar de sistema referencial, pasando a otro igual, para después regresar a tierra al cumplir su viaje.

Planteado de esta manera el problema se desprende que no se cuenta con la requerida *reciprocidad*, como la exigida por la teoría de la relatividad, para los sistemas de referencia que intervienen en este problema.

Está claro que un sistema de referencia (S) vinculado a la Tierra es inmóvil, relativamente con el sistema (S'), mientras este sistema del móvil o viajero (S') es un sistema con movimiento relativo y velocidad constante v .

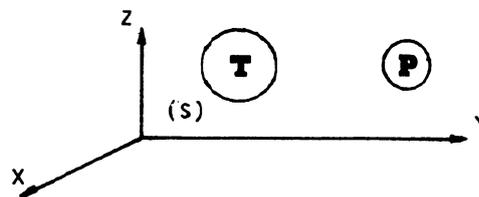
Se ha dicho que un hombre viviría más despacio durante un viaje le-

jano por el espacio, aunque el viajero no se daría cuenta de ello hasta su regreso a la Tierra o punto de partida.

Para este viaje suponemos dos relojes iguales y sincronizados sobre la Tierra, antes de emprender el viaje al espacio, con elevada velocidad constante. Acto seguido, el viajero espacial acelera su móvil durante un breve tiempo, pequeña fracción del viaje completo, de una duración de algunos años. Alcanzada la alta velocidad de crucero sigue el móvil su desplazamiento rectilíneo y velocidad constante, sin aceleración respecto de la Tierra.

Cuando el móvil se acerca a su destino, en su viaje de ida, desacelera para posarse sobre el planeta espacial P elegido. Estando sobre el planeta y con la Tierra, ambos sistemas fijos ahora, se los supone en un mismo sistema fijo de referencia (S). (Ver la Fig. 7).

Fig. 7



El viajero espacial en P, con la Tierra ambos en reposo sobre un sistema de referencia.

El reloj del móvil espacial, después de su reposo sobre el planeta elegido, tiene que marchar con más lentitud que el reloj fijo en la Tierra, porque en movimiento respecto de la Tierra.

El retardo es una cantidad de tiempo igual a la mitad de la diferencia del tiempo total para el viaje completo: ida al planeta espacial y regreso al punto de partida sobre la Tierra.

Las mismas consideraciones valen para el viaje de regreso desde el planeta a la Tierra, con igual velocidad constante de crucero. Se pretende que el tiempo registrado y vivido por el viajero espacial es reducido por una fracción de tiempo registrado y vivido por los habitantes de la Tierra.

La pretensión implica que los sistemas de referencia (S) y (S') *no son recíprocos*, aun para el solo viaje de ida al planeta lejano, y si el reloj espacial marcha con cierta lentitud, después que el viajero se detiene en el planeta espacial P, cosa que podría solamente deberse a un efectivo cambio en la marcha de la máquina cronométrica.

O sea que debe haber ocurrido un cambio físico en el reloj, más bien que por la velocidad relativa del observador. Tenemos dos causas posibles

de ese efecto físico: aceleración o movimiento absoluto a través del éter como un punto fijo de referencia.

Aun si la aceleración afecta la marcha de un reloj ideal, ese cambio no permanecerá al cesar la aceleración, por lo que no puede tenerse en cuenta como diferencia horaria significativa.

Quienes se apoyan en esa suposición se basan en la concepción antigua de Lorentz, referente a un efecto debido por un movimiento absoluto en el éter.

Concluimos que tanto la “paradoxa” —contradicción— como la solución alegada son falacias engañosas.

Agregamos que los dos relojes, de la Tierra y del móvil espacial, si son idénticos, seguros y bien sincronizados, registrarán el mismo tiempo, aparte de cualquier posible pero despreciable efecto, durante los breves intervalos de aceleración y desaceleración, cuando ellos se juntan al final del viaje.

Resumen. Sean dos sistemas de referencias inerciales y recíprocos (S) y (S'), ver Figura 8 (a). El sistema (S') tiene una velocidad relativa, respecto de (S), igual a \tilde{v} . Los tiempos $t = t' = 0$, cuando los orígenes de los sistemas coinciden con $O = O'$.

Mientras (S') se desplaza por el espacio alejándose de (S), su reloj atrasa con respecto del reloj de (S).

Este atraso se calcula con la ecuación transformada de Lorentz, siempre que la velocidad \tilde{v} sea apreciable respecto de la velocidad de la luz.

Cuando (S') regresa hacia (S), en el viaje de regreso con velocidad $-\tilde{v}$, Fig. 8 (b), o lo que es equivalente (S) se acerca relativamente a (S') con la misma velocidad \tilde{v} , siendo *recíprocos* ambos sistemas, el tiempo de (S), visto desde (S') atrasa. Ver las Figuras 8 (a), (b) y (c).

XIX — La marcha de los relojes (9)

En la física clásica o antigua el tiempo y los conceptos de simultaneidad: antes, después, tenían un significado “*absolutum*”, iguales para todos los sistemas de referencia.

En lo concerniente a los sucesos o eventos físicos, para la física newtoniana, dos sucesos producidos en un mismo instante sobre un sistema de coordenadas se cumplían siempre en el mismo instante, en todos los sistemas relativos o galileanos.

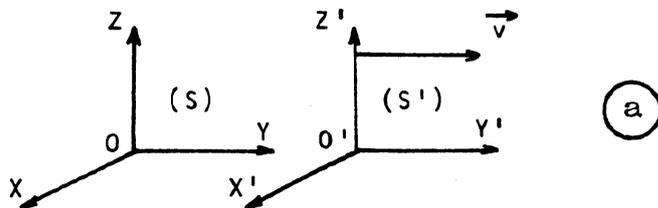
En cambio, para la teoría de la relatividad de Einstein, dos sucesos que tienen el mismo tiempo o instante sobre un sistema de coordenadas no son simultáneos, en general, sobre otros sistemas.

¿Qué sucede cuando dos relojes, en puntos separados del espacio, se mueven con movimiento relativo entre ellos?

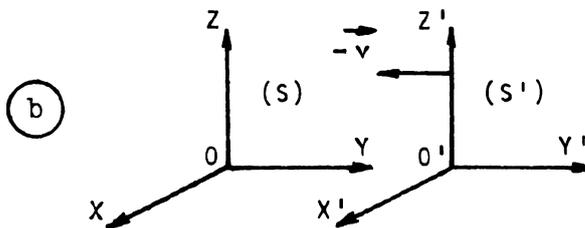
Debido a la distancia de separación y para cerciorarnos de que dos

(9) A. Einstein y L. Infeld. “La física, aventura del pensamiento”. Editorial Losada. Buenos Aires, 1945.

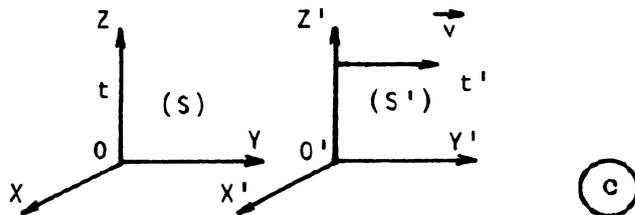
Figs. 8



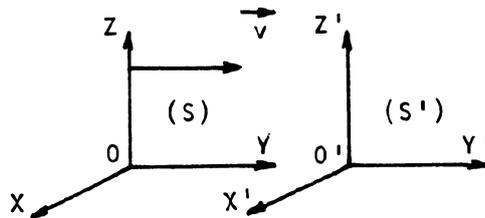
El reloj de (S') visto desde (S), atrasa.



Regreso del viajero a la Tierra.



El reloj de (S), visto desde (S') atrasa



El reloj de (S) visto desde (S') atrasa.

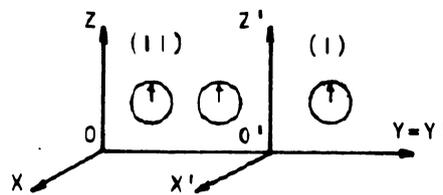
LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD.

relojes distantes marchan siempre exactamente al mismo tiempo, disponemos del siguiente experimento:

Si tenemos dos relojes con igual marcha, iguales, los observadores desde un punto de vista equidistante, mediante señales radioeléctricas, que se propagan con la velocidad de la luz por el espacio, llegan al punto equidistante en el mismo instante, por lo que los relojes pueden emplearse para indicar el tiempo de dos sucesos producidos en puntos lejanos.

Se plantea la duda de si un reloj en movimiento relativo modifica su marcha. Del libro citado de Einstein e Infeld, tenemos la comparación de las horas indicadas por relojes fijos sobre referencias, que se mueven relativamente entre ellas; ver la Fig. 9. Suponemos que en un sistema inercial tenemos un reloj (I). Sobre otra referencia, de igual tipo (II), tenemos dos relojes o varios de ellos, con igual marcha y que marcan la misma hora, estando en reposo inicial, antes del movimiento relativo, cuando los orígenes O y O' de ambos sistemas coinciden.

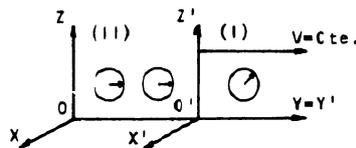
Fig. 9



Posición de reposo para los dos sistemas I y II.

En otra posición, cuando el reloj (I) se desplaza con movimiento relativo y velocidad constante, respecto del otro sistema (II). Más tarde, ver Fig. 10, tenemos en cuenta la importante velocidad respecto de la luz, por tanto la marcha del reloj (I), en movimiento respecto de los relojes (II), atrasa en su hora, cuyo atraso se calcula con la transformada de Lorentz.

Fig. 10



Atraso del reloj I, por desplazarse con velocidad V respecto del sistema II.

Al mismo resultado llegaría un observador sobre el sistema (I), al mirar un reloj en movimiento relativo, en este caso harían falta muchos relojes en el sistema (I) y uno sólo en el sistema (II), pues las leyes de la naturaleza deben ser las mismas en ambos sistemas coordinados en movimiento relativo.

La velocidad de la luz es la misma en todos los sistemas de referencia galileanos. Si la teoría de la relatividad es válida debemos admitir que los relojes modifican sus marchas, así como las barras o reglas en movimiento relativo cambian sus longitudes.

En uno de los sistemas hemos empleado dos relojes; podría haberse tomado más relojes. Un reloj era suficiente, pero nadie objetaría el empleo de muchos mientras todos se comportaran como deben hacerlo los buenos relojes sincronizados.

XX — El viajero de Langevin ⁽¹⁰⁾

Paul Langevin (1872-1946), físico francés, planteó el problema siguiente: Un viajero espacial parte de la Tierra con una velocidad aproximadamente de 15 km/s. Se aleja durante un año y regresa al cabo de dos años de su tiempo propio, con sus relojes registradores.

Al regresar a la Tierra, punto de partida, hallaría que la Tierra envejeció 200 años. Es decir que el viajero dio un salto en el futuro sin retorno posible al pasado.

Sabemos que mediante la *transformada* de Lorentz tenemos la contracción del tiempo propio, pero si atacamos el resultado indicado, con el principio de *reciprocidad* la velocidad es la relativa para (S'), alejándose de (S), y recíprocamente (S) se aleja de (S') con velocidad $-\tilde{v}$, igual y de signo contrario.

Conforme con esto se puede afirmar para (S) lo dicho de (S') y la Tierra habría permanecido joven, con el viajero enormemente envejecido.

Para el viajero (S') el tiempo t' que ha vivido, desde su partida de (S) es, en relación con el tiempo en (S) menor, como resulta de su cálculo mediante la *transformada* de Lorentz.

Repetimos: la velocidad \tilde{v} es relativa, si (S') se aleja de (S), recíprocamente (S) se aleja de (S'), con la misma velocidad pero con signo cambiado. Es decir, para (S) lo dicho para (S'), y la Tierra habría permanecido joven y el viajero habría envejecido enormemente.

Entre estas dos conclusiones tenemos una contradicción. En realidad la objeción carece de valor. Un habitante de la Tierra (S) que salta a (S') sufre al partir una aceleración violenta, y demás aceleraciones en el curso de la media vuelta, frenado y sucesivas aceleraciones; finalmente, sufre una desaceleración al regresar a la Tierra.

El parámetro tiempo t de la relatividad no es una ficción, es tiempo que se mide, el otro tiempo "*absolutum*" es el que transcurre uniforme-

(10) Paul Couderc. loc. cit.

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD.

mente y es una ficción. El eje OX de (S) sigue siendo galileano, sus habitantes no se hallan sometidos a ningún cambio.

Paul Couderc, loc. cit, nos dice que es fácil calcular el beneficio práctico que se podría tener del viaje al espacio. Supone análogo problema de un viajero que se aleja de la Tierra con una velocidad igual a 1.000 km/s durante 60 años de su vida, no ganaría más que un milésimo de segundo. El cálculo es el siguiente:

el tiempo t' dado por la transformada de Lorentz es

$$t' = t \sqrt{1 - (v/c)^2}$$

de esta fórmula relativista, para v/c despreciable, resulta que $t' = t$ es un monto muy pequeño.

El cálculo es fácil empleando la transformada de Lorentz, para dos acontecimientos o eventos para los diferentes observadores en movimiento relativo, miden tiempos que son todos verdaderos, reales. Suponer que una de las mediciones es preferible a las demás, es volver inconscientemente a la noción del tiempo “*absolutum*”.

XXI — La adición de las velocidades

Las velocidades se representan como vectores y se suman vectorialmente en la física clásica.

En la física relativista restringida, sobre referencias galileanas, el vector resultante de dos velocidades es una representación vectorial diferente de la clásica, es un poco menos sencilla.

En la teoría de la relatividad las velocidades figuran en un quebrado, cuyo numerador contiene la simple suma vectorial de las velocidades componentes —como en la física antigua o clásica—, en el denominador se tiene otro tipo de suma, con dos términos, uno de ellos es la unidad o uno, el otro adendo es un quebrado cuyo numerador es el producto interno de dos vectores, y cuyo denominador es la velocidad de la luz al cuadrado o segunda potencia.

La suma relativista de dos velocidades se expresa matemáticamente de la manera siguiente:

$$\vec{v}'' = \frac{\vec{v} + \vec{v}'}{1 + \vec{v} \cdot \vec{v}' / c^2} \text{ m/s}$$

si $\vec{v} \cdot \vec{v}' / c^2 \sim 0$ se cae en la suma del numerador solamente, es decir, en la física clásica.

$c = 3 \cdot 10^8$ m/s velocidad de la luz en el vacío.

XXII — La masa de los cuerpos materiales

En la física clásica o newtoniana la masa de un cuerpo es un valor constante, invariable, esté el cuerpo en reposo o en movimiento relativo.

En la teoría de la relatividad la masa del cuerpo aumenta su valor con la velocidad del cuerpo; ver el capítulo XV. Naturalmente tal incremento en la masa se aprecia cuando la velocidad del cuerpo es considerable o no despreciable respecto de la velocidad de la luz.

Cuando el tiempo era absoluto, como en la física de Newton, la masa era un valor constante para cada cuerpo.

En la física relativista el tiempo es relativo y las masas son variables con la velocidad relativa. Paul Couderc, loc. cit., nos informa sobre experiencias cumplidas con tubos de rayos X o catódicos o de Roentgen (1845-1923). Esos rayos se dicen catódicos porque los electrones salen del cátodo o electrodo negativo. Se trata de rayos compuestos con electrones negativos que son atraídos por el ánodo o electrodo positivo, al que se le aplican altas tensiones. Esta atracción confiere a los electrones altísimas velocidades.

Por ejemplo: Si se aplica al tubo de rayos X una tensión o diferencial de potencial eléctrico igual a 100 Volt, la velocidad de salida de los electrones, desde el cátodo, llega a un valor aproximado de 165.000 km/s, un poco más de la mitad del valor de la velocidad de la luz por el vacío.

En estas condiciones y conforme con la correspondiente fórmula matemática (11), la masa del electrón aumenta en un 15% respecto de la masa m_0 en reposo.

Con una tensión eléctrica mayor, por ejemplo con un valor de 200.000 Volt., los electrones alcanzan una velocidad entre los electrodos del tubo de rayos X, igual a 210.000 km/s y la masa electrónica se incrementa en un 40%.

XXIII — La velocidad de la luz

El fenómeno luminoso ha adquirido en la ciencia física moderna una importancia notabilísima, porque su valor interviene como criterio para estimar la aplicación de las teorías físicas; la clásica de Newton y la relativista de Einstein.

Cuando las velocidades relativas de los cuerpos materiales son pequeñas o despreciables, respecto de la velocidad de la luz, la física se desarrolla conforme con los resultados clásicos de Galileo y Newton, mediante su filosofía del "*absolutum*".

En cambio, si las velocidades relativas de los cuerpos materiales no son despreciables respecto de la velocidad de la luz, entonces la física se explica, toda ella, mediante la teoría de la relatividad especial de Einstein.

Los movimientos materiales son relativos con sistemas coordenados de referencia, desplazándose con velocidad constante.

$$(11) m = \frac{m_0}{\sqrt{1-(v/c)^2}} \quad \text{donde } m_0 = \text{masa en reposo}$$

$$c = 3 \cdot 10^8 \text{ m/s para la luz.}$$

LA TEORÍA DE LA RELATIVIDAD.

Tanto la física clásica como la relativista especial se expresan sobre referencias coordinadas inerciales o galileanas. Hemos dicho que las velocidades son relativas, porque no conociendo punto fijo alguno en el universo, al cual referir un movimiento, nos queda la única posibilidad de referir un movimiento a un sistema de coordenadas ideado de manera tal que en él se cumple la ley de inercia de Galileo; por tanto, el estudio del movimiento está condicionado al sistema relativo elegido.

XXIV — La inercia de la energía (12)

Los resultados experimentales demuestran que la energía de movimiento o cinemática posee masa. La teoría de la relatividad demuestra que *toda energía tiene masa*. Por ejemplo: la energía radiante, como el calor, la luz, las ondas hertzianas o electromagnéticas, tienen sus correspondientes masas.

Todo cuerpo que irradia calor o luz disminuye su tamaño en función de la energía que pierde. Una chapa metálica es más pesada cuando está caliente. En cambio, la mecánica clásica concebía masas invariables.

Para calcular la variación de la masa es necesario dividir la variación de la energía por el cuadrado de la velocidad de la luz; la fórmula es

$$W = mc^2 \text{ Jule}$$

Por ejemplo, un litro de agua que pasa de los 0° C a los 100° C, aumenta su masa en 5.000 millonésimos de gramo solamente (= 0,005 g)-

Una energía de 25 millones de kW-hora pesa un gramo masa. El Sol vuelca en el vacío, en forma de luz, 4 millones de toneladas de energía por segundo o sea potencia, ya que la potencia es la energía en la unidad de tiempo, segundo.

La masa de un cuerpo en reposo representa la inercia de su energía interna. Toda masa tiene un valor energético igual al producto de la masa por el cuadrado de la velocidad de la luz por el vacío.

La materia es así un depósito de energía extraordinario. Un kilogramo de una sustancia cualquiera puede producir centenas de miles de millones en dinero o pesos ley, de energía.

Hemos visto la influencia que tiene la velocidad de la luz en los diferentes párrafos de la teoría de la relatividad, que interviene en todos los cálculos relacionados con las transformadas de Lorentz.

Razón por la que algunos físicos dicen que la teoría de la relatividad es un himno de grandeza y gloria para la velocidad de la luz.

Para terminar con esta exposición abreviada sobre la teoría de la relatividad especial, agregamos a continuación las famosas ecuaciones de transformación de H. A. Lorentz que se emplean en los cálculos de la física relativista.

Exponemos esas ecuaciones a título informativo y para ilustración

(12) Paul Coudeic, loc. cit.

de los lectores. Tales transformadas son conocidas con los nombres de Lorentz-Poincaré y son las siguientes:

$$x' = \frac{x - \vec{w}t}{\sqrt{1 - B^2}} ; y' = y ; z' = z$$

$$t' = \frac{t - (\vec{w}/c^2)x}{\sqrt{1 - B^2}} ; B = \vec{w}/c$$

w es la velocidad del movimiento relativo entre sistemas coordenados inerciales. Las letras con primas: x' , y' , z' , t' son las coordenadas en el sistema X' , Y' , Z' . Las letras x , y , z , t son las coordenadas en el sistema X , Y , Z .

Como siempre, la letra c representa a la velocidad de la luz, inicial de "celerita"

Cuando la velocidad relativa es despreciable respecto de c , las ecuaciones transformadas de Lorentz-Poincaré se reducen a las de Galileo.

En efecto: si es despreciable, la expresión para el tiempo se reduce a $t' = t$ "absolutum", que es el resultado de la física clásica.

Mediante la otra ecuación, si ponemos en ella w/c despreciable, nos resulta para la física clásica

$$x' = x - \vec{w}t$$

que es la transformada de Galileo de la física clásica.

Como se observa, la teoría de la relatividad comprende a toda la física, o sea la clásica, y a la relatividad de Einstein.

XXV — Nuestro orbe (13)

"El cosmos donde se hallan los astros es físicamente observado como en un estado de violentísima explosión, con temperaturas que, si bien muy elevadas, bajan con el tiempo. Los cuerpos celestes que observamos en el cielo durante las noches sin Luna se hallan en rápido movimiento relativo."

"Las galaxias —Vía Láctea u otra nebulosa análoga— también se mueven con velocidades enormes, próximas a la de la luz. No existe, para nosotros, un punto fijo en el universo para tomarlo como referencia, que pudiera servirnos para estudiar los movimientos de los cuerpos materiales por el espacio o ya sobre la superficie de la Tierra."

"Esto ya era conocido por los físicos y filósofos de la más remota antigüedad. Por eso la física se construyó con el apoyo de los movimientos relativos y con sistemas coordenados cartesianos y recíprocos, con el ob-

(13) Universo, galaxia, vía láctea u otra nebulosa. Steven Weinberg, loc. cit.

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD

jeto de satisfacer al principio de la invariancia de las leyes naturales, estudiadas sobre referencias galileanas.”

De una obra titulada “Los tres primeros minutos del universo”, del profesor Steven Weinberg, titular de la cátedra Higgins de Física, de la Universidad de Harvard, “Senior Scientist” Observatorio Astrofísico de la Smithsonian Institution, premio Nobel de Física 1979, extraemos algunos párrafos sumamente interesantes, para la concepción más real de nuestro universo.

“Se conoce una teoría sobre el universo que nos dice que las estrellas están acumuladas sobre una especie de losa plana de espesor finito, pero que se extiende a grandes distancias en todas las direcciones, en el plano de esa losa”

“El sistema solar está dentro de tal losa, de modo que como es natural, vemos mucha más luz cuando miramos desde la Tierra a lo largo del plano de la losa, que cuando miramos en cualquier otra dirección.”

“Esto es lo que se ve como Vía Láctea. Hace tiempo que esta teoría de Thomas Wrigh ha sido confirmada. Ahora se piensa que la Vía Láctea es un disco plano estelar, con un diámetro de unos 80.000 años luz —distancia que recorre la luz durante ese tiempo— y un espesor de 6.000 años luz. Como ilustración calculamos esa distancia:

En el tiempo de un segundo la luz recorre 300.000 km.

En el tiempo de 1 hora recorre 300.000×3.600 km.

En el tiempo de un día recorre $300.000 \times 3.600 \times 24$ km.

En el tiempo de un año recorre $300.000 \times 3.600 \times 24 \times 365$ km.

Y en el tiempo de 80.000 años, recorre la distancia

$300.000 \times 3.600 \times 24 \times 365 \times 80.000 = 756.864 \times 10^{12}$ km.

o sea 756.864.000.000.000.000 km, distancia enorme recorrida por la luz durante 80.000 años.”

“La Vía Láctea posee además un halo esférico de estrellas con un diámetro de casi 100.000 años luz. La masa total se estima habitualmente en unos cien mil millones de masas solares”

“El sistema solar está a unos 30.000 años luz del centro del disco y un poco al norte del plano central del disco. El disco rota con velocidades que llegan hasta los 250 km/s y presenta gigantescos brazos en espiral.”

“El conjunto es un espectáculo impresionante, glorioso. Todo ese sistema es llamado galaxia, y en una perspectiva más vasta, nuestra galaxia.”

Epílogo

La teoría de la relatividad en la física de Einstein surgió como consecuencia natural, como madurez científica. La causa dominante fue el electromagnetismo matemático de James Clark Maxwell en el año 1864.

Las ecuaciones diferenciales de Maxwell no satisficieron a la exigencia de la física clásica de Galileo y Newton, sobre la invariancia de las leyes sobre los sistemas de referencia convencionales.

La teoría de Maxwell planteó la necesidad de un medio físico como apoyo para la propagación de la luz por el vacío. Ese medio se llamó éter. Suponiendo la existencia de tal medio hipotético, la Tierra al girar alrededor de su eje propio, así como en su revolución anual alrededor del Sol, debía producir un viento, debido al arrastre del éter.

Idea que los experimentadores, como Alberto Michelson, trataron de descubrir, mediante aparatos interferómetros originales. Esas investigaciones experimentales acusaron resultados con valores comprendidos dentro de la sensibilidad de los aparatos empleados. Algo se observó, pero se lo consideró despreciable.

Durante ese afanoso tiempo cumplido en perfeccionar los instrumentos de investigación, Einstein recomendó tener en cuenta lo siguiente:

1 - Abolición del *absolutum* clásico para las nociones de espacio y de tiempo.

2 - Idem para el empleo de las transformaciones de Galileo, reemplazándolas por las transformadas de Lorentz-Poincaré, como adoptadas en la teoría de la relatividad.

3 - Tomar en la nueva física un solo valor absoluto, la velocidad de la luz, con valor independiente de la movilidad o inmovilidad del foco luminoso.

Mediante estas premisas se elaboró la nueva física de la relatividad, como propuesta por Einstein. La relatividad restringida o especial, utiliza los mismos sistemas de referencia galileanos de la física clásica.

Además, en la nueva física no se tiene el concepto clásico de cuerpo rígido.

La velocidad de la luz tiene un valor límite, al que tienden los demás cuerpos, sin conseguir el valor límite.

Cuando los cuerpos materiales se mueven por el espacio con una velocidad despreciable, en comparación con la velocidad de la luz, las ecuaciones de transformación de la física relativista se reducen a las de Galileo, apareciendo el absoluto de la física clásica.

De esta manera, la teoría de la relatividad contempla todos los casos de la física antigua y la nueva relativista.

BIBLIOGRAFIA

- Albert Einstein y Leopold Infeld, *La física, aventura del pensamiento*. Ed. Losada S.A. Buenos Aires, 1945.
- P. W. Bridgman, *La naturaleza de la teoría física*. Ed. Iberoamericana. Buenos Aires, 1948.
- James Jeans, *Física y filosofía*. Ed. Librería del Colegio. Buenos Aires, 1948.
- Emanuel S. Cabrera, *Los elementos de Euclides como exponente del "milagro griego"*. Librería del Colegio. Buenos Aires, 1949.
- P. W. Bridgman, *The logic of modern physics*. Ed. McMillan Co. New York City, 1949.
- E. Terradasy R. Ortiz, *Relatividad*. Ed. Espasa Calpe Argentina S.A. Buenos Aires, 1952.

LA TEORIA DE LA RELATIVIDAD.

E. G. Cullwick, *Eletromagnetism and relativity*. Ed. Longmans, Green and Co. London-New York-Toronto, 1957.

José Ortega y Gasset, *El tema de nuestro tiempo*. Revista de Occidente. Madrid, 1958.

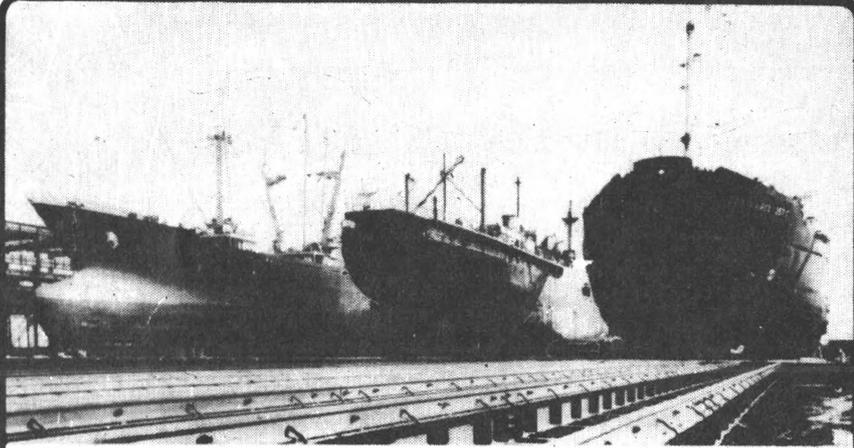
Landau et Lifchitz, *Théory du champ*. Ed. de la Paix, Moscou.

Pierre Bricourt, *Ondes et éleciros*. Collection Armand Colin. París, 1950.

Marc Jouguet, *Le chcmp électromagnétique*. Lib. Armand Colin. París, 1935.

J. M. Bochenski, *Los métodos actuales del pensamiento*. Ed. Rialp S.A. Madrid, 1979.

Steven Weinberg, *Los tres primeros minutos del universo*. Ed. Alianza S.A. Madrid, 1980.



TANDANOR
prestigio internacional en reparaciones navales

2 DIQUES SECOS • 6 DIQUES FLOTANTES • 1 SYNCROLIFT
PARA 45.000 T P B CON 680 METROS DE VARADA

CARPINTERIA	COBRERIA	ELECTRICIDAD	MOTORES
PINTURERIA	HERRERIA	CALDERERIA	FUNDICION



Antártida Argentina 555
Dársena Norte
(1104) Buenos Aires
Tel. 31-5271/76
Télex : 22888 AR TARNA

En Conarco creamos profesionales en soldadura.

CONARCO, empresa líder en capacitación, forma verdaderos profesionales en el arte de soldar. Para cumplir con este objetivo, cuenta con una Escuela de Soldadura donde personal capacitado técnica y pedagógicamente, enseña esta especialización altamente requerida en nuestro medio.

La escuela ofrece una moderna e importante infraestructura: 10 cabinas para soldadura eléctrica provistas de 4 transformadores y 6 rectificadores (estos últimos adaptables a TIG), 1 equipo para repelado con electrodo de carbón y aire comprimido, un pantógrafo, amoladoras, y equipos accesorios.

Si Ud., quiere convertirse en un profesional, acérquese a CONARCO e inscribese en su Escuela de Soldadura.

- No existe límite de edad para la inscripción.
- Los cursos son tanto para particulares como para personal de empresas.
- Servicios adicionales de calificación y selección de soldadores en procesos manuales, semiautomáticos y automáticos.
- Cursos especiales para soldadura de tuberías, acero inoxidable, fundición, etc.
- Cursos especiales dictados en las empresas que lo soliciten.



ESCUELA DE SOLDADURA
Calle 18 (Ex-Murature) 4113 - Villa Lynch
Tel. 755-1268

TIMKEN

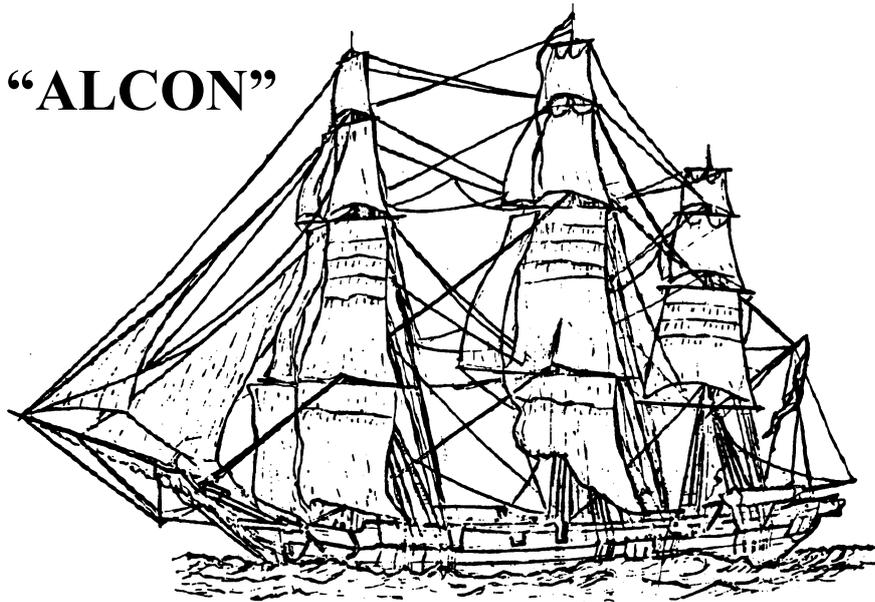
MARCA REGISTRADA
RODAMIENTOS DE
RODILLOS CÓNICOS

TIMKEN ARGENTINA S. R. L.

Pichincha 680

1219 Buenos Aires

EL “ALCON”



*Estudio sobre el tamaño y arreglo de la nave
comandada por Hipólito Bouchard
en el año 1815, durante
la campaña de
curso en el
Pacífico*

Por el Capitán de Navío
JUAN CARLOS SIDDEERS

El “Alcón”, un nombre legendario para un corsario de leyenda. Sólo seis meses duró la aventura impulsada por el viento romántico de la Libertad; seis meses de tenacidad, privaciones y sangrienta bravura. El “Alcón” de Bouchard, la *corbeta francesa* de la que nos hablan las crónicas de la época... Nos parece verla capeando las furias del cabo de Hornos o, con sus *alas* desplegadas, sobrevolando entre toninas la espuma alegre del Pacífico en calma. Numerosos historiadores se ocuparon de los hechos que ella protagonizó, pero cabe preguntarse cómo fue este buque inolvidable. Los datos necesarios están disponibles; sólo falta interpretarlos y ese es nuestro propósito.

ANTECEDENTES

Adquirida por el gobierno en mayo de 1814, fue provista de cañones descomunales para su porte e incorporada a la escuadra bajo el mando

de Juan Handel. Su actuación resultó breve. Considerada la más *velera* de la escuadra, no pudo sin embargo dar caza al queche “Hiena” cuando rompió el bloqueo; quizás ello se debió al excesivo peso de su artillería, aunque también debemos considerar que el “Hiena” había sido alijado de la propia. Finalizado el sitio de Montevideo, pasó a desarme en Barracas, de donde saldría para convertirse en corsario.

Tasada en 13.000 pesos, fue vendida a Vicente Anastasio de Echevarría en sólo 8.000. Puesta bajo el mando de Hipólito Bouchard, el 29 de octubre zarpó de Buenos Aires en conserva con la goleta “Constitución” (Uribe), quince días después de que Brown lo hubiese hecho con la “Hércules” y la “Sma. Trinidad”. Según Angel J. Carranza, el “Alcón” salió “provista del armamento necesario, 18 cañones, y todos los enseres correspondientes”, lo que condice con su patente de corso. Este documento, cuyo original se exhibe en el Museo Naval de la Nación, la describe así: “... Corbeta nombrada El Alcón del porte de Doscientas toneladas estructura Extrangera y la dotación de diez y ocho piezas de Artillería de los calibres: a saver doce cañones de a ocho y seis carronadas de a diez, con ciento diez hombres de tripulación...”

Los realistas, para quienes *el gobierno insurgente de Buenos Aires* carecía de autoridad para conceder patentes de corso, consideraron a este conjunto de buques como una *escuadrilla pirática del Río de la Plata*. Sin embargo, las *Instrucciones reservadas* entregadas a Bouchard, hablan bien a las claras del carácter oficial de su misión: atacar al tráfico español y difundir las ideas revolucionarias en las costas del Pacífico. El siguiente párrafo de dichas Instrucciones, no requiere comentarios:

“Si se trabare algún combate, se tremolará al tiempo de él el Pabellón de las Provincias Unidas: asaver, blanco en su centro y celeste en sus extremos al largo”.

Dos meses después de la zarpada y tras un tremendo temporal en el que desapareció la “Constitución” recargada de cañones, Bouchard y Brown, reunidos en la Isla de la Mocha, convinieron en actuar conjuntamente y bajo el comando superior del último nombrado. El acuerdo se firmó el último día de 1815, y con el Año Nuevo se inició una serie de legendarias aventuras que habrían de terminar antes de lo supuesto. La duración de la campaña estaba prevista en un año. pero el estado de los buques y las tripulaciones no lo permitió. El 25 de marzo de 1816, cinco meses después de la zarpada de Buenos Aires, los corsarios se reunieron para convenir el reparto de las presas, tocándole a Bouchard el pailebote “Carmen” y la fragata “Consecuencia” (“La Argentina”) valuada en 30.000 pesos, y a Brown la corbeta “Alcón” tasada en 10.000. Según Arguindeguy, el reparto tuvo lugar en Punta Arenas; según Carranza, la partición se efectuó en la isla de San Carlos, una de las Galápagos, ubicada a 500 millas del continente, sobre el Ecuador; el original del convenio, firmado por Brown y exhibido en el Museo Naval, está fechado en *la isla de Charles*, el 25 de marzo de 1816. De allí zarpó Brown el 10 de abril de 1816 y catorce días después fondeó en San Buenaventura; el 2 de mayo, mientras se trataba de hacerle dar la quilla para carenarlo, falló la maniobra y el “Alcón” se perdió definitivamente. Su campaña había durado seis meses.

En la Isla de Charles a veinte y cinco de Marzo de mil ochocientos diez y seis. Por quanto ha convenido al Comandante Gral Sr. D. Guillermo Brown, y al Cap.º de la Corbeta Alcon; por contrata cerrada a seguir su cruzero juntos en lo que le han permitido sus Patentes, han apresado la Fragata Consequencia, y p.º venta y avaluo ha quedado con ella el Capitan de Dha Alcon D.º Hipólito Buchard; y el Gral Brown ha quedado con la Alcon en su tasacion de diez mil p.º, y la Consequencia en treinta mil p.º. Convenido p.º los dos p.º parte y a nombre de sus interesados.

W. Brown

Si comparamos los \$ 13.000 que valía el “Alcón”, con los \$ 25.000 pagados por la “Hércules” y también por la “25 de Mayo”, además de los \$ 30.000 en que fue valuada la “Consecuencia”, podremos tener una idea de su tamaño e importancia relativa. También es significativa la comparación con el precio del bergantín “La Santísima Trinidad”, aunque debemos considerar que su valor verdadero no fue el de \$ 15.370 pagados por el Sr. White a Juan Thwites, por orden de Larrea, el 15 de marzo de 1814, sino el de \$ 9.000 pagados por Thwites a Fernández Blanco, su anterior dueño, el 11 de febrero del mismo año, es decir, sólo 32 días antes; el escribano actuante en ambos casos, se llamaba Echevarría. Los valores a comparar serían, por lo tanto: “Consecuencia” (futura “La Argentina”) 30.000 pesos; “Hércules”, 25.000 pesos; “25 de Mayo” (10 años después), 25.000 pesos; “Alcón” 13.000 pesos; “La Santísima Trinidad”, 9.000 pesos.

Para completar el resumen de la información disponible, diremos que el almirante Arguindeguy da las siguientes medidas del “Halcón” : “Datos del buque: eslora, 36 m. Manga: 6 m. Puntal: 5,9 m. Calado medio: 2,5 m. Tn: 240”

La relación eslora-manga igual a 6, y el puntal sólo 10 centímetros menor que la manga, parecen poco verosímiles si se los compara con las medidas de otras corbetas de la época, y las del bergantín “Trinidad”.

Tipo:	Eslora	Quilla	Manga	Puntal	E/M	M/P	Porte*	Artillería
“Astrolabe”	30,80	27,60	8,50	4,84	3,6	1,8	380	14/18 lbs.carr.
“Mercurio”	31,58	—.—	8,34	4,17	3,8	2,0	426,6	18/8 + 8/18 obuses
“Babet”	33,38	31,25	9,26	4,54	3,6	2,0	419	—
“Atrevida”	33,36	29,82	8,75	5,42	3,8	1,6	521	18/6
Tipo 250	37,03	33,33	9,26	4,55	4,0	2,0	451	20/6
“Halcón”	36,00	—.—	6,00	5,90	6,0	1	240	6/18 + 16/12lbs**
“Trinidad”	25,07	21,54	7,24	2,78	3,46	2,6	162,8	2/24 + 8/6 + 4/4lbs.

* El porte está dado en toneladas de 20 quintales.

** Según Arguindeguy, todos estos cañones estaban en una sola cubierta y también pudo montar 2/9 lbs, largos, y 20/12 carronadas.

ANALISIS DE LAS MEDIDAS

Las medidas de todos los buques incluidos en el cuadro que antecede están debidamente documentadas. De su comparación con las del “Alcón”, dadas por Arguindeguy, surge que además de las inusuales relaciones entre su eslora, manga y puntal, la cantidad y calibre de los cañones que habría embarcado durante el sitio de Montevideo era desconocido para una corbeta de 200 o a lo sumo 300 toneladas de porte. Ambos aspectos merecen un análisis.

LA ARTILLERIA

A falta de mejores datos, el conocimiento de la cantidad y calibre de

EL “ALCON”

los cañones que una nave podía montar permite establecer un valor razonablemente aproximado de su eslora y, en base a las proporciones normales de la época, deducir de ella las medidas de la manga y el puntal. Estos valores, introducidos en la fórmula de arqueo entonces vigente, deben dar como resultado el porte conocido.

Existen normas claras que, en función del calibre de las piezas, daban el tamaño de las troneras correspondientes, la distancia que debía existir entre ellas para permitir su eficiente servicio, y la distancia que debía quedar libre en las proximidades de la roda y el codaste. También existían normas que establecían el calibre y ubicación de los cañones asignados a los distintos tipos de buques; el problema es que, frecuentemente, los nuestros no eran buques de guerra artillados con cañones *de ordenanza*, sino mercantes armados ad hoc, con las piezas disponibles en el momento, para cumplir un propósito especial en un escenario tan particular como lo fue el Río de la Plata.

Normalmente, una corbeta montaba 18 o 20 cañones de a seis u ocho libras; a veces, parte de estas piezas eran sustituidas por carronadas cuyo menor peso y tamaño permitían un mayor calibre y velocidad de fuego, a la vez que requerían menos sirvientes: por ejemplo, una carronada de a doce media sesenta y seis centímetros de largo y pesaba seis veces menos que un cañón de a nueve cuya longitud era de 2,74 metros.

Según las crónicas de la época, el “Alcón” habría sido una corbeta francesa de 20 cañones; sin embargo, de acuerdo con su patente de corso, sólo montaba 18 piezas en total: doce cañones de a ocho y seis carronadas de a diez libras. Es posible que por razones de habitabilidad, o por alguna debilidad estructural, las dos portas de la “Grand chambre” quedasen sin artillar, pero la eslora debió corresponder a un buque de 20 cañones de a seis: Bouchard los usó de a ocho, pero reemplazó a seis de ellos por carronadas más livianas.

De acuerdo con las fórmulas de Duhamel du Monceau para el cálculo de la *portería*, la eslora requerida para montar 20 cañones de a seis podía variar entre un valor deseable de 34,91 metros y un valor restringido de 25,65 metros. Si consideramos que, según Arguindeguy, el “Alcón” llegó a contar con 22 cañones de a doce y dieciocho, todos en una sola cubierta, es dable suponer que su eslora debió ser la máxima que podría lograrse en una corbeta de su porte. En el título siguiente veremos que, usando una eslora cuatro veces superior a la medida de la manga, una proporción poco común entonces, el valor de dicha eslora para una corbeta *del porte de doscientas toneladas* es de 30,69 metros.

Resulta significativo que el promedio entre las esloras artilleras extremas (30,28 m) difiera en sólo 41 centímetros de la calculada en base al porte (30,69 m), pero esta coincidencia no es casual sino el resultado de un detenido estudio matemático en el que abundaba el cálculo diferencial y cuyo fin era obtener lo que ahora podríamos llamar una optimización del diseño.

EL PORTE

Según su patente de corso, el “Alcón” era una corbeta *del porte de doscientas toneladas*, dato este que, convenientemente evaluado y comparado con la *eslora artillera*, nos permitirá sacar importantes conclusiones sobre el tamaño del buque.

¿Qué significaba la expresión *porte de 200 toneladas*, en el año 1815? Como sabemos, el *porte* era el resultado del *arqueo*, una operación mediante la cual se determinaba la capacidad de carga de la nave en cuestión. Dicha capacidad *se* medía en las llamadas toneladas de arqueo, cuyo volumen estaba directamente relacionado con el peso de la carga que podía contener: un buque podía embarcar tantas toneladas de 20 quintales, como toneladas de arqueo midiese su bodega. La “tonneau”, o tonelada de arqueo francesa, medía 1,44 m y sus 20 quintales pesaban 978,78 kilos; la tonelada española medía 1,52 m y pesaba 920 kilos. La comparación es simple, pero sucede que según decía un marino de entonces, *El arqueo de los buques está cubierto en España de una densa niebla que apenas lo alcanza o posee un corto número de sugetos*. El resultado de esta niebla es que, mientras unos daban como porte el número de toneladas resultantes de la fórmula de arqueo, un valor comparable al de las “tons” y “tonneaux”, otros, partiendo del principio general para los barcos de la época, según el cual podía portear una carga igual al doble de su propio peso vacío, consideraban que, del desplazamiento total producido por el volumen de la bodega medido en “toneladas” de 1,52 m, un tercio era *consumido* por el peso propio de la nave, quedando los dos tercios restantes disponibles para la carga. Como se ve, el porte así expresado en toneladas de arqueo también llamadas de volumen o de antiguo uso, daba un número de “toneladas” igual a dos tercios del correspondiente a las verdaderas toneladas de 20 quintales, comparables con las de otros países y por eso llamadas *demostrativas*.

Frecuentemente, como en el caso del “Alcón”, se daban las *toneladas* sin aclarar a qué tipo pertenecían, lo que ha motivado numerosos errores. Tratándose de un buque francés, las 200 toneladas de porte pudieron ser las registradas en su puerto de origen, es decir, 200 “tonneaux” equivalentes (en peso) a 213 toneladas *demostrativas* de 20 quintales, pero una rápida comparación con las medidas de las corbetas cuyos datos dimos más arriba, permite descartar esta suposición. Un buque de 200 toneladas habría tenido una eslora de 25,38 o, a lo sumo, 28,20 metros, valor demasiado restringido para 18 cañones, más aún si consideramos que en Montevideo habría montado 22 piezas y que durante la campaña del Pacífico se la describió reiteradamente como una corbeta de 20 cañones, llegando un testigo a considerarla *de más pies* que la “Hércules”.

En base a lo expuesto debemos suponer que, como parte de la tasación pericial en la que se le asignó el valor de 13.000 pesos, el “Alcón” debió ser arqueado de acuerdo con las normas españolas entonces vigentes, y que las 200 toneladas resultantes de tal operación debieron ser de las llamadas *de arqueo, volumen* o *carga*, correspondiéndole en tal caso,

EL "ALCON"

según O'Scanlan, un porte *demostrativo* (comparable) de 300 toneladas de 20 quintales y un *buque* de $300 \times 1,52 = 456$ metros cúbicos.

Por razones de construcción, el *buque* o volumen de la bodega era un valor representativo del desplazamiento máximo, que se obtenía aplicando un coeficiente de afinamiento al paralelepípedo circunscrito a la misma. El coeficiente implícito en las fórmulas españolas era de 0,50, pero el de las corbetas francesas de entonces apenas llegaba a 0,45. Esto significa que una corbeta francesa, arqueada por el método español, habría tenido un desplazamiento real menor que el calculado; en nuestro caso, los 456 m del "Alcón" sólo serían en realidad $456 \times 2 \times 0,45 = 410 \text{ m}^3$.

Partiendo del dato anterior, calcularemos a continuación qué medidas habría tenido el "Alcón" si su casco hubiese sido en un todo semejante al de las tres distintas corbetas elegidas como prototipos, aunque desplazando sólo 410 m^3 .

Según Jorge Juan, si dos navios fueran semejantes, y de medidas proporcionales en un todo, sus volúmenes y pesos, habían de ser como los cubos de sus mangas. Por lo tanto, si llamamos V y M al desplazamiento y manga del "Alcón", y V', M', a los del buque tipo considerado, la manga M del "Alcón" mediría:

$$M = \left(\frac{M'^3 \times V}{V'} \right)^{1/3}$$

Calculada la manga y aplicando las proporciones del buque tipo, podremos obtener sus otras dimensiones, pero previamente deberemos hacer un ajuste en el volumen de 410 m^3 asignado al "Alcón" en primera aproximación. Los 410 m^3 surgen de la fórmula de arqueo española en la que se aplica una disminución del 5%, al resultado, por el espacio que ocupan árboles y bombas, y un aumento del 14 % *por lo que tiene de entrepuentes*. Como ambas correcciones son ajenas al verdadero desplazamiento, que es el dato que necesitamos comparar, deberemos eliminarlas de la siguiente manera:

$200 \times 1,5 = 300$ toneladas de 20 quintales correspondientes al porte.

$300 + 5\% = 315$ toneladas, sin descuento por lo que ocupan árboles y bombas.

$315 - 14\% = 271$ toneladas de desplazamiento.

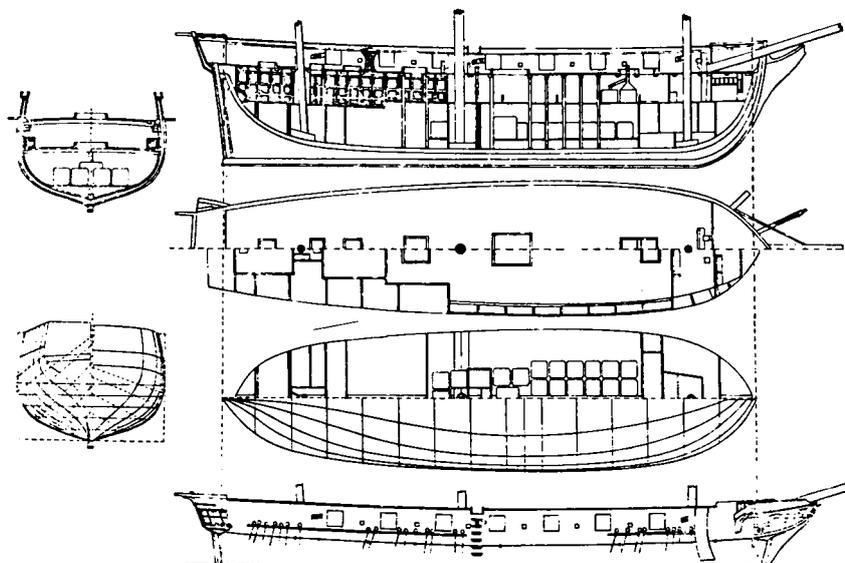
$271 \times 2 \times 0,45 = 244$ toneladas de desplazamiento corregidas por afiné francés.

$244 \times 1,52 = 370$ metros cúbicos de desplazamiento comparable.

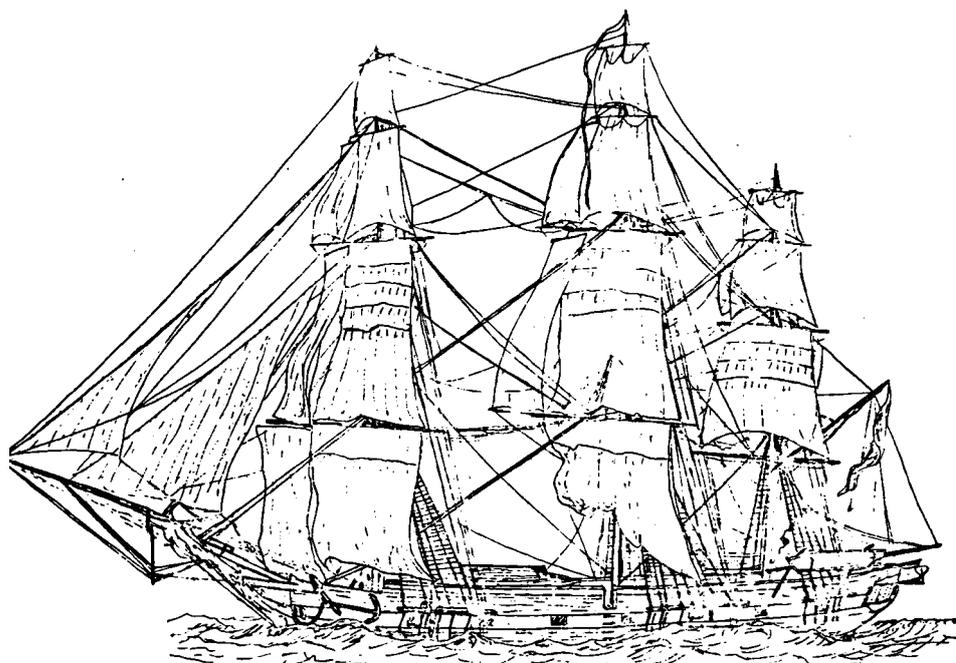
Aplicando el volumen de 370 m^3 a la fórmula de Jorge Juan, obtenemos los siguientes resultados correspondientes a las medidas que habría tenido el "Alcón", si hubiese sido semejante y de medidas proporcionales en un todo, a cada una de las corbetas francesas tomadas como prototipo:

Tipo	Eslora	Quilla	Manga	Puntal	Porte*
"Astrolabe"	28,11	25,19	7,80	4,33	320
"Babet"	28,32	26,51	7,87	3,93	302
T. 250	30,69	27,62	7,67	3,83	305

* Toneladas de 20 quintales españoles.



CORVETTE L'ASTROLABE 1811-1845



CORVETTE L'ASTROLABE - 1811

EL "ALCON"

El valor del *porte*, incluido en el cuadro que antecede, lo hemos calculado, a modo de verificación, resolviendo la fórmula de arqueo española con los datos obtenidos para cada tipo por el método de Jorge Juan. La concordancia es casi perfecta para el "Alcón", tipo "Babet" y "Tipo 250"; en el caso del "Astrolabe", hay un 7% de discrepancia atribuible a alguna anomalía en el registro de las medidas originales.

A continuación evaluaremos los resultados obtenidos, describiendo los antecedentes de los buques usados en la comparación.

BUQUES COMPARABLES

Buscando antecedentes sobre corbetas francesas de la época, encontramos en *Souvenirs de marine conservés*, la magnífica obra del almirante París, los planos de tres de ellas que ofrecen particular interés. Esas corbetas eran la "Astrolabe", la "Babet", y la que hemos denominado "Tipo 250".

Corbette "L'Astrolabe" (*Souvenirs de marine conservés. Part. IV. Lám. 198*).

CORVETTE TIPO 250 - 1793

Corbete de 20 cañones de a 6 construída en el Havre en Julio de 1793
(*Souvenirs de Marine-Lámina N° 251*)

Eslora en la flotación de la roda al cocaste (interior): 37,03 m.

Manga: 9,26 m.

Puntal: 4,55 m.

Desplazamiento a proa 368 metros cúbicos

Desplazamiento a popa 282 " "

Total 650 " "

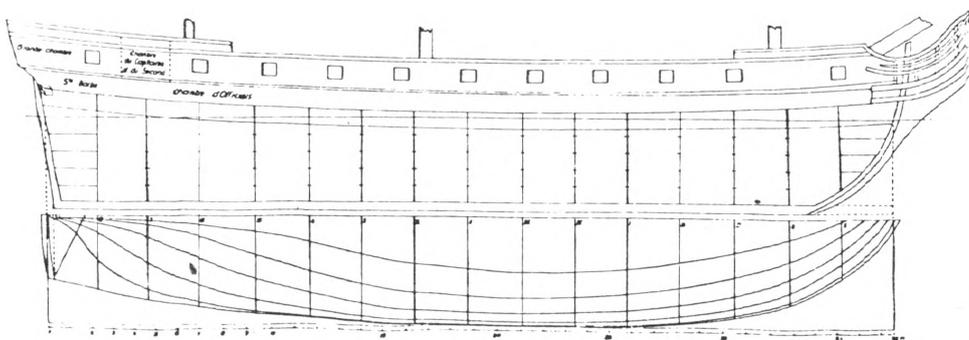
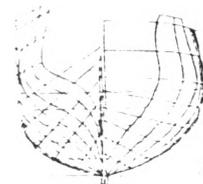
Diferencia 86 " "

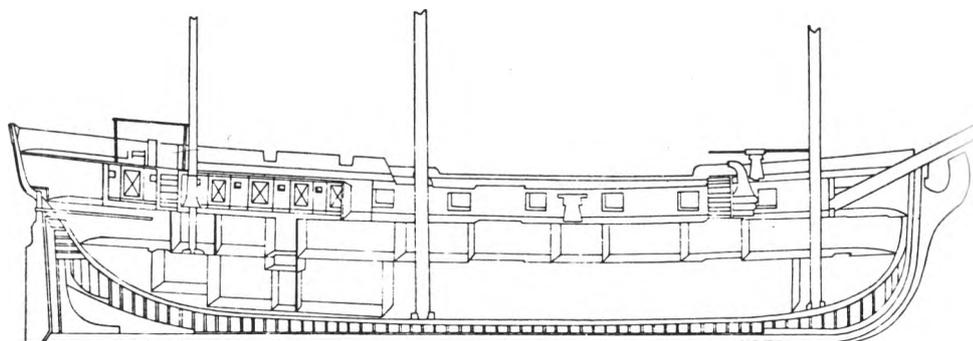
Altura de la batería 2,15 m.

Altura de troneras 0,90 m.

Distancia " 3,00 m.

Peso de una andanada 32,3 k





CORBETA ATRFVIDA

Construida en Toulon en 1811, tuvo a su bordo a Mr. Durville y navegó hasta 1845, interviniendo en famosos viajes de descubrimiento. Su desplazamiento era de 477 metros cúbicos y su porte de 380 "tonneaux", montando 14 carronadas de a 18 libras. Es poco probable que el "Alcón" fuese de este tipo porque, debido a su baja relación eslora-manga (menor que la de las corbetas españolas), la artillería no habría tenido el espacio deseable. Pese a ello, es un elemento de estudio muy interesante porque sus planos completos incluyen las líneas de agua, arreglo general interno y externo, detalles de la arboladura y el velamen, etcétera; además, en la lámina siguiente (N° 199) se agrega una vista de ella, navegando, dibujada por Roux. Su porte español habría sido de 375 Tq. (sin corrección por entrepuente).

Corvette "Babet" (*Souvenirs de marine conservés. Part. V. Lám. 251*).

Construida en el Havre, en 1792, era un buque de proporciones parecidas a las del "Astrolabe" aunque de menor puntal. Por tal razón, tampoco un "Alcón" de este tipo hubiese tenido la eslora requerida por su artillería.

Corvette "Tipo 250" (*Souvenirs de marine conservés. Part. V. Lám. 250*).

Se trata de una *Corvette de 20 canons de 6*, es decir, de una corbeta de guerra a la que, por carecer de nombre propio, la hemos designado con el número de la lámina en la que se encuentra. Es el mayor y más alargado de los tres tipos, llegando su relación eslora-manga al valor de 4. Este buque de 37 metros de eslora tenía 11 troneras por banda, la primera de ellas destinada a portaespía. La separación entre cañones era de 3 metros y, por lo tanto, un buque semejante pero de sólo 9 cañones por banda, habría tenido una eslora de 31 metros. Esta simple observación confirma nuestros cálculos, según los cuales, si el "Alcón" hubiese sido de este tipo, pero de 203 toneladas de porte, su eslora habría medido 30,69 metros; recordemos que la eslora deseable teóricamente, para 18 cañones de a 6, era de 32,10 metros.

Por las razones expuestas, creemos que los planos de este buque, construido en el Havre en 1793, podrían ser una buena guía para cons-

EL "ALCON"

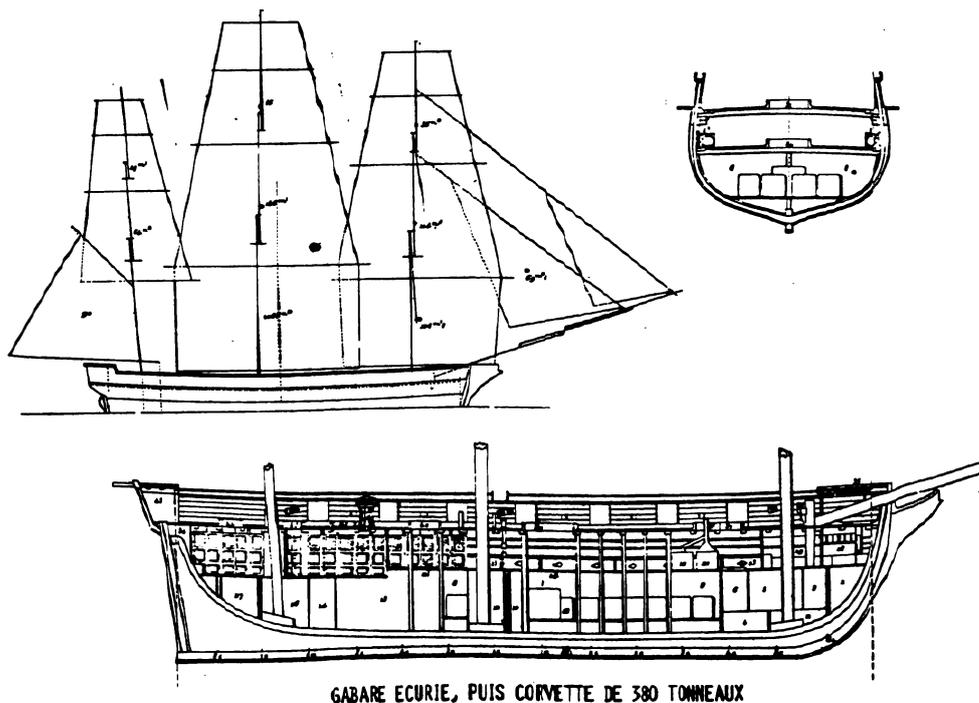
truir un modelo verosímil del "Alcón", aprovechando los detalles referidos al "Astrolabe". Las láminas originales pueden consultarse en el Museo Naval de la Nación.

Corbeta "Mercurio" (*Boletín del Centro Naval N° 661*)

En un estudio sobre *Las naves de la campaña naval de 1814*, publicado por el almirante Destéfani en el citado Boletín, aparecen perfectamente documentadas las medidas de esta nave, usadas por nosotros en el cuadro comparativo. La "Mercurio", de 31,58 metros de eslora y 426,6 toneladas de 20 quintales, era una corbeta de 18 cañones de a 8 y 8 obuses de a 18; cabe aclarar que los obuses eran pequeños y su peso aproximado la mitad del de un cañón de a 8, razón por la cual podían montarse en el castillo o la toldilla. Cuando fue apresada por los patriotas, después de la caída de Montevideo, dice Destéfani que estaba armada con 20 cañones de a 8, dos carronadas de a 16, y dos obuses de a 18. En definitiva, como vemos, se trataba de un buque de 9 a 10 cañones por banda, como el "Alcón".

Corbeta "Atrevida" (*Boletín del Centro Naval N° 725. Estudio del autor*).

Las medidas y hasta el arreglo interno de esta corbeta, gemela de la "Descubierta", han sido prolijamente detallados por su comandante, el famoso Malaspina. Concebidas con un propósito científico, estos buques



de 33,36 metros de eslora, eran capaces de montar 18 cañones de a seis libras.

Bergantín “La Santísima Trinidad” (*Rodolfo A. Muzzio*).

En su documentado estudio sobre la fragata “Hércules” y bergantín “La Santísima Trinidad”, publicado en 1955 por el Instituto Browniano, el capitán de fragata Muzzio da toda la información usada por nosotros en relación con este pequeño buque. Las medidas corresponden a un registro efectuado el 6 de mayo de 1803, y fueron reproducidas en el “Registro de Zumacas y Bergantines 1810/1814”, con la siguiente aclaración: “Este buque no está matriculado con arreglo a ordenanza, y deberá verificarlo cuando se presente a viaje”. El número de toneladas allí registrado (162.6/7), es el mismo que surge de la fórmula de arqueo de 1742, sin corrección alguna. Con una eslora de 25,07 metros, montaba 14 cañones (2/24; 8/6; 4/4), lo que indica que su separación era la óptima para cañones de a seis libras (26,48m). El buque *calzaba* 7 pies (Ob. cit. pág. 164).

Ship “Hércules” de Haverhill (*Marine Roon, Peabody Museum*).

Este buque de Salem, construido en 1805 y representado en un cuadro pintado en 1809, fue un “full rigged ship” de 290 “tons” que lucía 18 troneras. Su porte, tan parecido al del “Alcón”, hace especialmente interesantes sus medidas: eslora, 29,18 metros; manga, 7,90; puntal, 3,95.

Esta “Hércules” efectuó numerosos viajes al Mediterráneo, Batavia, Río y Buenos Aires. La razón de no haberla incluido en el cuadro comparativo, es la de evitar confusiones con nuestra fragata “Hércules”; sin embargo, su tamaño puede darnos una buena idea de el del “Alcón”.

CONCLUSIONES

Del estudio efectuado pueden extraerse las siguientes conclusiones, fundadas y suficientes a nuestro juicio, para guiar la construcción de un modelo verosímil del “Alcón”.

El “Alcón” fue una corbeta francesa de 200 toneladas de antiguo uso, equivalentes a un porte demostrativo de 300 toneladas de 20 quintales, valor español comparable, con suficiente aproximación, al de los buques franceses e ingleses, expresados en “tonneaux” y “tons”.

El “Alcón” habría dispuesto de 20 troneras para cañones de a 6 libras; al zarpar para su campaña de corso sólo montó 12 cañones de a 8 y seis carronadas de a 10 libras, pero generalmente se aludía a ella como a una corbeta de 20 cañones. El espacio requerido por semejante armamento sólo podía lograrse en un buque de ese porte con una relación entre la eslora y la manga superior a 3,6 ó 3,8 que era la común por entonces: la de la “Babet” y “L’Astrolabe”, corbetas franceses, era de 3,6; el de la “Mercurio”, una corbeta de la Armada Real, llegaba a 3,8.

La solución al problema expuesto la encontramos en los planos de una *Corvette de 20 canons* construida en el Havre en 1793. Se trató, sin duda, de un barco más grande que el “Alcón” ya que, arqueado por el método español, su porte habría sido de 451 toneladas. Sin embargo, un

EL "ALCON"

casco totalmente semejante a él, pero de sólo 300 toneladas, parecería adecuarse exactamente a nuestra hipótesis. Sus líneas de agua eran las propias de una nave veloz como el "Alcón", y sus medidas, reducidas por la fórmula de Jorge Juan, daban una eslora capaz de permitir el ajustado montaje de las 20 piezas, con una altura sobre la flotación, a plena carga, superior a la mínima aceptable desde el punto de vista artillero.

El plano adoptado carece de datos sobre el aparejo, pero tales detalles pueden sustituirse por los correspondientes al "Astrolabe", corbeta construida en 1811 y de eslora igual a la del "Alcón". El aparejo de este buque destinado a largas navegaciones oceánicas debió ser algo experimentado, común y confiable; no sólo disponemos de las medidas de su arboladura y velamen, sino también de un magnífico dibujo de Roux que lo representa navegando.

Quizá nunca sepamos cómo fue exactamente el "Alcón", pero consideramos que su aspecto general no pudo ser muy diferente del que aquí proponemos. Un modelo construido según este proyecto, sería un símbolo verosímil de esa veloz corbeta francesa de 20 cañones y 300 toneladas, que tanta importancia tuvo en nuestra historia naval.

En el cuadro que sigue, el lector podrá efectuar una apreciación final de las medidas propuestas para el "Alcón", en relación con las de otros buques bien conocidos:

Buque	Eslora	Quilla	Manga	Puntal	E/M	M/P	Calado	Porte	Artillería
"Hércules"	35,49	28,88	9,73	4,10	3,6	2,4	4,96	588	10/12 + 10/9 + 4/24
"Atrevida"	33,36	29,82	8,75	5,42	3,8	1,6	3,85	472	18/6
"Argentina"	32,18	28,73	8,62	4,97	3,7	1,7	3,75	464	18/8 + 16/12 carron.
"Mercurio"	31,58	—	8,34	4,17	3,8	1,6	3,67	426,6	18/8 + 8/18 obuses
"Astrolabe"	30,80	27,60	8,50	4,84	3,6	1,8	3,66	380 Tx	14/18 carronadas
"Alcón"	30,69	27,62	7,67	3,83	4,0	2,0	3,32	305	12/8 + 6/10 carron.
"S. H. Haver" *	29,18	—	7,90	3,95	3,7	2,0	—	290	18 troneras
"Trinidad"	25,07	21,54	7,24	2,78	3,5	2,6	2,00	162,8	2/24 + 8/6 + 4/4

* El S. H. Haver es el *Ship Hercules of Haverhill*. Su porte de 290 tons equivalía (en peso) a 320 toneladas españolas.

PROYECTO "ALCON"

Eslora 30,69 Quilla 27,62 Manga 7,67	Puntal 3,83 Calado 3,32 Porte 305 Tq	Desplazamiento 370 m ³
--	--	-----------------------------------

Artillería: Veinte portas ocupadas por 12 cañones de a ocho y seis carronadas de a diez libras: 18 piezas en total; posiblemente, las portas de la cámara de popa quedasen sin cubrir por razones estructurales o de habitabilidad.

ARBOLADURA

Palo	Largo total	Diámetro
Macho mayor	17,84	0,50
Mastelero mayor	10,80	0,31
Mastelerillo mayor	10,08	0,19
Macho trinquete	16,01	0,48
Mastelero trinquete	10,20	0,31
Mastelerillo trinquete	9,27	0,19
Macho mesana		0,29
Mastelero mesana		
Mastelerillo mesana		
Bauprés	11,10	0,44
Botalón de foque	9,19	0,25
Botalón de petifoque	9,27	0,24

Vergas	Largo total	Penol c/u	Envergadura	Diámetro
Mayor	15,78	0,81	14,16	0,34
Trinquete	14,61	0,72	13,17	0,34
Seca	11,48	0,58	10,32	0,22
Gavia	12,87	1,35	10,17	0,24
Velacho	11,88	1,26	9,36	0,23
Sobremesana	6,81			
Juanete mayor	9,00	0,32	8,35	0,15
Juanete trinquete	8,25	0,32	7,60	0,15
Perico				
Sobrejuanete mayor	7,10	0,32	6,45	0,12
Sobrejuanete trinquete	6,53	0,32	5,88	0,11
Sobreperico				
Botavara	11,40	0,33	11,07	0,23
Pico	8,28	0,33	7,81	0,19

Las longitudes de las perchas se han calculado aplicando a las de la "Astrolabe" un factor 0,9, a fin de mantener la debida proporción con la manga del "Alcón", que era más pequeña.

Los datos del mesana, que hemos omitido, tampoco figuran en la lista de medidas agregada al plano original, pero pueden tomarse gráficamente.

CORVETTE L'ASTROLABE

Lista de sus medidas especificadas en el plano original:

Eslora 30,80
Quilla 27,60
Manga 8,50

Puntal 4,84
Calado
Porte 380 Tx

Desplazamiento 476,986 m³

EL "ALCON"

ARBOLEDURA: (faltan algunos datos del mesana, pero están dibujados).

Palo	Largo total	Diámetro
Mayor	19,82	0,506
Trinquete	17,87	0,487
Bauprés	12,34	0,437
Mastelero mayor	12,00	0,310
Mastelero mayor	11,20	0,195
Mastelero trinquete	11,34	0,310
Mastelero trinq.	10,30	0,195
Botalón de foque	10,20	0,250
Botalón de petifoque	10,30	0,244

Verga	Long. total	Penol c/u	Envergadura	Diámetro
Mayor	17,54	0,90	15,74	0,340
Trinquete	16,24	0,80	14,64	0,340
Seca (mesana)	12,76	0,65	—	0,217
Gavia	14,30	1,50	11,30	0,240
Velacho	13,20	1,40	10,40	0,230
Juanete mayor	9,00	0,32	8,35	0,155
Juanete trinquete	8,25	0,32	7,60	0,150
Sobrejuanete mayor	7,10	0,32	6,45	0,115
Sobrejuanete trinquete	6,53	0,32	5,88	0,110
Botavara	11,40	0,33	11,07	0,230
Pico	8,28	0,33	7,81	0,185

CREER ES DAR CREDITO

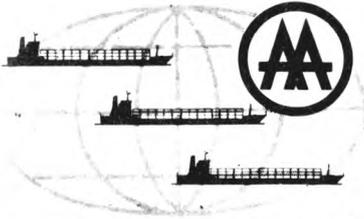
Y el Banco de la Provincia de Buenos Aires cree en la capacidad de trabajo y creación de los argentinos. Es por eso que brinda distintas líneas de préstamos para dar crédito a las actividades productivas de la Provincia; y atender a la evolución de toda la comunidad.

**Hipotecarios • Comercial •
Industria • Exterior • Agro •
Inversión y Leasing**



**BANCO DE LA
PROVINCIA DE
BUENOS AIRES**

La seguridad total.



ASTARSA

ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S.A.

EXPORTA

3 BUQUES A SRI-LANKA

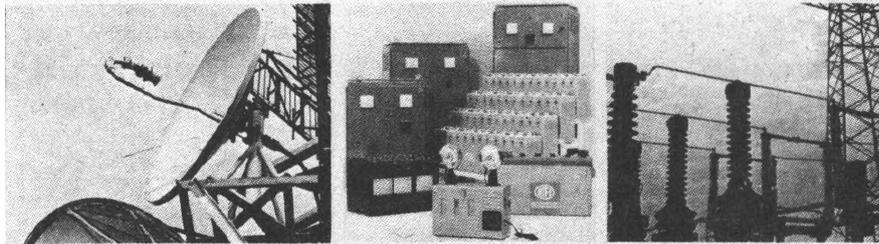
Armador: CEYLON SHIPPING CO.

Porte Bruto: 10.500 toneladas
 Capacidad: 555 contenedores de 20 pies, ó 14.170 m³ (granel) y 343 contenedores

PROYECTO TECNASTAR S.A. DE INGENIERIA

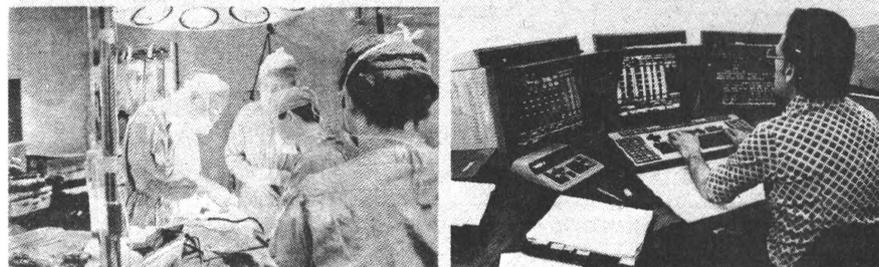
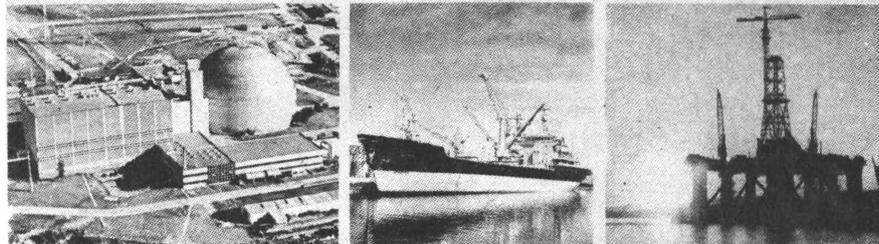
12 DE ENERO DE 1983: BOTADURA DEL "LANKA ATHULA", PRIMERO DE LA SERIE

<p>DET NORSKE VERITAS SOCIEDAD CLASIFICADORA DE BUQUES, PLATAFORMAS OFFSHORE Y SERVICIOS PARA LA INDUSTRIA CORDOBA 456 - 1° - (1054) Buenos Aires - 312-0033/0073 - 313-0792</p>	<p>COSIPA ATHEXPORT S. A. ACERO NAVAL CALIDAD Y SERVICIO</p>	<p>MOTORES DIESEL PROPULSORES SULZER Av. Belgrano 865 (1381) Bs. As. Tel. 33-9201 al 09</p>
<p>FACEYT EL PROVEEDOR DE LOS CABLES ELECTRICOS PARA LA INDUSTRIA NAVAL HOMOLOGADO Y APROBADO POR LOS PRINCIPALES ENTES CALIFICADORES INTERNACIONALES</p>	<p>Acetogen Gas LA LLAMA QUE IMPULSA LA INDUSTRIA Carlos Pellegrini 675 - 9° Piso - Tel. 35-4629</p>	<p>Estamos donde la Industria nos necesita LA OXIGENA Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires Tel. 87-6616/9 - Telex 22764 LAOXI-AR Y SUCURSALES EN TODO EL PAIS</p>
<p>GUNNAR HENRIKSSON & Cia. S. A. EQUIPOS PARA LA INDUSTRIA NAVAL BUENOS AIRES - ARGENTINA</p>	<p>TECIN Diseña, provee e instaló los sistemas especiales contra incendio Montes de Oca 6719 (1605) Munro - Tel. 756-4440/4444-3734-8080 Tx. 24215-TECBA-AR</p>	<p>la sentina S.A.C.I.I. VENTANAS MARINAS Av. LIBERTADOR GRAL. SAN MARTIN 302 - Tel. 744-3555 - SAN FERNANDO</p>
<p>WORTHINGTON ARGENTINA S.A.I.C. Bombas, Compresores y Turbinas Córdoba 2953 - (1640) Martínez - Pcia. de Buenos Aires Tel. 792-3863/3537/1273/5344/0911 - 796-5945 Telex: 26180 WORMA - AR</p>	<p>OKS HNOS. Y CIA. S. A. TUBOS DE ACERO SIN COSTURA CANOS CON COSTURA - CHAPAS Y PERFILES DE HIERRO Y DE ALUMINIO Edificio Torre Madero - Av. Madero 340, 2° P. - Bs. As. Tel. 361-3900/3800/3599/3730/3639/4127 - 312-1389 - TLX 22832 OKSCD-AR</p>	<p>INTER EQUIPOS NAVALES S.A. SISTEMAS DE CONTAINERIZACION INGENIERIA Y SUMINISTRO PARA BUQUES: PORTACONTENEDORES MULTIPROPOSITO - ROLL ON ROLL OFF, LASH, ETC. Tel. 22864/45244/43848 - MADRID - ESPANA</p>
<p>PINTURAS Sintoplast LINEA MARINA PALMAR 666 (1752) L. del MIRADOR - Tel. 651-2167-5368</p>	<p>EN EL MAR... las condiciones rigurosas exigen confiabilidad y seguridad MOTORES PRINCIPALES Y AUXILIARES INDUSTRIAS ARGENTINAS M.A.N. SOC. AN INDUSTRIAL Y COMERCIAL R.O. DEL URUGUAY 4501 - (1754) San Justo - 651-0588</p>	<p>ALFA-LAVAL PURIFICADORAS CENTRIFUGAS con descarga automática de sólidos para combustibles y aceite lubricante INTERCAMBIADORES DE CALOR A PLACAS para enfriamiento del agua de refrigeración y aceite lubricante del motor principal</p>
<p>Fontanet CALDERAS NAVALES de recuperación y combinadas Licencia: ERK - LA MONT Melincue 5559 - Tel. 641-0741-642-0943 - Tx. - 18493 VORAR/AR</p>	<p>Real srl CONDUCTORES ELECTRICOS ESPECIALES Nodulifer Berisso S. R. L. FUNDICION DE BRONCE, ALUMINIO Y HELICES MARINAS Fabrica y Admin. Calle Tumbador y Av. del C.C. N° 20 - Tel. 61-1880/1238 - Berisso - CORDOBA - 1973 Bs. As.</p>	<p>"ACONCAGUA" COMPAÑIA DE SEGUROS S.A. Levalle 348 - Buenos Aires - Tel.: 311-8111</p>
<p>ACSA ANCLAS Y PIEZAS DE ACERO FUNDIDO Congratula a ASTARSA con motivo de la botadura del primero de la serie</p>	<p>NEGRO Y FIGIACONE S.R.L. DESPACHANTES DE ADUANA</p>	<p>ACINDAR INDUSTRIA ARGENTINA DE ACEROS S. A.</p>
<p>Adhesión de TRANSPORTES Ferrovial S.A. </p>	<p>CONARCO</p>	<p>SEPARADORES AGUA - ACEITE INGENIERIA S. R. L. ALTE. BROWN 3823 - TEMPERLEY - 243-2503</p>
<p>REDO EQUIPOS PARA SOLDADURA AUTOGENA Y ELECTRICA SEGURIDAD Y PROTECCION INDUSTRIAL C. VILLATE 2563-67-69 (1638) OLIVOS - Tel. 795-9919/797-4163</p>	<p>ademar Realiza todas las instalaciones electromecánicas y electrónicas y provee materiales y equipos S. A. I. y C. W. Villafra 61 - Tel. 362-1201/9682 - Bs. As.</p>	<p>FORMICA DE ARGENTINA S. A. I.</p>
<p>AGENCIAMOS ESTE IMPORTANTÉ CONTRATO DE EXPORTACION DE BUQUES ARGENTINOS ASESORAMIENTO, SUMINISTRO Y FINANCIACION DE EQUIPOS PARA LA INDUSTRIA NAVAL</p>		
<p>MÜNCHMEYER, PETERSEN & CO. Rodingsmarkt 29 2000 Hamburgo 11</p>		<p>Representantes: SIDEARNAVAL S.R. Paraguay 577, 5° P. (1057) Buenos Aires Tel.: 312-0383/2121</p>



**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 
NIFE Argentina S.A.
José León Suárez 2246 - 1640 Capital
Tel. 01-8001/3 - Telex 02-1729 - NIFE AR
C/ Teleflora - WPECAD



Crónica Nacional

150 ANOS DE USURPACION

El día 3 de enero se cumplieron 150 años de usurpación de las islas Malvinas mediante el acto de fuerza de naves colonialistas británicas que procedieron a desalojar al gobierno y población argentinos de las islas.

Con tal motivo el ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Juan Ramón Aguirre Lanari, dirigió el siguiente mensaje al país:

“Compatriotas: Tenemos el deber de recordar un episodio muy ingrato de nuestra historia nacional. Hace 150 años fuerzas militares británicas invadieron y ocuparon por la fuerza las islas Malvinas, expulsando a las autoridades y pobladores originarios argentinos.

”Nuestro país jamás consintió esa violación de su integridad territorial, reclamando con ejemplar persistencia desde entonces hasta ahora sus derechos soberanos al territorio así usurpado.

”Dicha ocupación ilegal de las islas perpetrada por el Reino Unido, no constituyó para el derecho internacional ni para la comunidad de las naciones un medio lícito para adquirir una soberanía que nuestro país ejerció plena y pacíficamente.

”Más aún, la soberanía argentina sobre las islas no había sido hasta ese momento cuestionada ni por el propio Reino Unido que al reconocer en 1825 a nuestro país como nación soberana en un tratado de amistad, comercio y navegación, no formuló reserva alguna acerca de su pretendido derecho a las islas Malvinas ni a otros territorios adyacentes.

”Así las cosas, una parte de nuestro territorio nacional, una parte del suelo latinoamericano, sigue hoy ocupada por una potencia colonial. Y dicha ocupación ilegal tal vez pueda darle al Reino Unido el control transitorio del territorio.

”Tal vez pueda darle la administración y el usufructo precario de los bienes. Pero nunca le otorgará la soberanía plena y legítima que tenaz e infatigablemente seguirá reclamando, en todos los foros internacionales y en todas las instancias, nuestro país.

”A tal efecto, con el apoyo otorgado por la comunidad internacional a través de la resolución 37/9 adoptada recientemente por las Naciones Unidas, esperamos que ahora el Reino Unido demuestre que está dispuesto a cumplir honesta y francamente con el llamado a la negociación que dicha resolución internacional contiene, deponiendo para ello su actual actitud de hostigamiento en el área, que plantea una grave amenaza a la seguridad de nuestro país y compromete la paz en el Atlántico Sur.

”No podemos dejar pasar esta oportunidad sin volver a expresar nuestra más profunda gratitud a los países que nos respaldaron en las Naciones Unidas y muy especialmente a los países hermanos de América latina, que copatrocinaron e hicieron suyo el proyecto de resolución aprobado por el más alto foro internacional.

A todos ellos, también, la seguridad de una inquebrantable voluntad argentina de seguir luchando por la recuperación definitiva de las islas Malvinas, auténtico objetivo nacional que supera todas las diferencias partidarias y convoca a los ciudadanos de todos los sectores del país.

A nuestros soldados, el compromiso de que no lucharon en vano. A nuestros muertos, la promesa de que en la tierra donde cayeron nacerán algún día no muy lejano nuevas generaciones de argentinos.”

ARMADA ARGENTINA

COMANDO DEL BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA N° 5 ESCUELA

El día 1° de marzo del corriente año se desarrolló en la plaza de armas de la unidad la ceremonia de entrega y recepción del comando del Batallón de Infantería de Marina N° 5 Ec., con asiento en la ciudad de Río Grande (Tierra del Fuego), donde el comandante saliente, capitán de fragata I.M. Carlos Hugo Robacio, hizo entrega del mismo al capitán de fragata I.M. Oscar de Salas.

Durante el acto fue colocada una placa conmemorativa, instituida mediante decreto 207/3 de la gobernación del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, la cual declara al Batallón de Infantería de Marina N° 5 Ec. “Benemérito” del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur por su heroico desempeño en combate en el conflicto bélico de las islas Malvinas.

Posteriormente al descubrimiento de la placa, el señor gobernador del territorio, capitán de navío (RE) Raúl E. Suárez del Cerro, pronunció las siguientes palabras alusivas al acto: “El Batallón de Infantería de Marina N° 5 Ec., al habernos cubierto de gloria en los campos de batalla de nuestras islas Malvinas se ha incorporado con fulgor inconfundible a las páginas más brillantes de nuestra historia patria”.

Posteriormente hizo entrega al personal de la unidad que participó en el combate de Puerto Argentino de un diploma, que en representación del Batallón fue recibido por el capitán de fragata I.M. Carlos Hugo Robacio, el suboficial segundo I.M. Elvio Suñé y el cabo segundo I.M. Daniel Benetiz.

El comandante saliente, capitán de fragata I.M. Robacio pronunció palabras alusivas al acto, cuyos conceptos más conspicuos fueron los siguientes:

“Quiera Dios Nuestro Señor que desde este lugar se cimiente, con cada acto de nuestra comunidad, una unidad indestructible de argentinos que reconozcan y conciban la patria como razón fundamental de su existencia, que avanza anónima y fraternalmente, mancomunada en el esfuerzo y en el trabajo, que admiten y rectifican errores, que constituyen y acrecientan en pos de una historia más sólida y segura, más honesta y cristiana, una comunidad que sea foro, sostén y grito de esperanza de una Argentina capaz de mantenerse en pie ante el vendaval y el mundo.

"Personal del Batallón de Infantería de Marina N° 5, quiero recordarles como en Malvinas, que en el corazón de un buen soldado no hay cabida para el odio, sino sí para la fe plena en Dios que os protege a vosotros y a la causa justa de una tierra irredenta regada con la sangre de muchos de los nuestros que cayeron y esperan desde su tumba nuestro regreso. Tenéis entonces la tremenda responsabilidad de mantener perenne la llama de una gesta que nos enorgullece y enaltece como hombres argentinos.

"Sed leales, disciplinados, responsables y cultivad el más acendrado sentido del deber que os transformará en un equipo eficaz e indestructible, preparados duramente en la paz a fin de evitar el caos, la destrucción y la guerra. Sólo así y con una obcecada y exclusiva vocación de seguir a vuestros semejantes, a la libertad, a la democracia y a la Nación contribuiréis a consolidar el camino que la patria ha iniciado y cuya conclusión reclama."

126° ANIVERSARIO DEL FALLECIMIENTO DEL ALMIRANTE BROWN

El 3 de marzo se efectuó en el edificio Libertad una ceremonia conmemorativa del 126° aniversario de la muerte del almirante Brown. Previamente sendas comisiones de la Armada rindieron homenaje a nuestro héroe frente al sepulcro que guarda sus restos en el cementerio de la Recoleta y ante su monumento en la plazoleta ubicada en Leandro N. Alem y Cangallo.

En la ceremonia central en la sede del comando en jefe de la Armada su titular, almirante Rubén Oscar Franco, pronunció palabras alusivas a la fecha en las cuales destacó las virtudes de nuestro máximo héroe naval.

BOTADURA DE LA CORBETA ARA "ROSALES"

El día 1° de marzo en Astilleros y Fábricas Navales del Estado de Río Santiago se realizó el bautismo y botadura de la corbeta ARA "*Rosales*", segunda unidad de seis, tipo *Meko 140* en construcción en esa planta.

Bendijo la nave el capellán mayor de la Armada, capitán de navío Domingo C. Genise, y fue madrina de la misma la señora María Beatriz Van Doorn de Hughes, esposa del comandante de la Fuerza Aérea Argentina.

Las características generales del buque son las siguientes: desplazamiento a plena carga, 1.700 toneladas; eslora máxima, 91,20 metros; eslora en flotación, 86,40 metros; manga máxima, 11,00 metros; calado con carga máxima, 3,13 metros; velocidad, 27 nudos; propulsión, 2 motores diesel. En cuanto al armamento, cuenta con dos montajes dobles de ametralladoras 40/70; un cañón Oto Melara 76/62; un sistema de misiles

MM-38 Exocet; dos tubos lanzatorpedos triples; un sistema Dagaie para lanzar señuelos y un helicóptero.

LA ARMADA ARGENTINA NO INTERVENDRA EN EL OPERATIVO UNITAS XXIV

El día 8 de marzo la opinión pública tomó conocimiento de que nuestra Armada comunicó a la de los Estados Unidos que no participará en las ejercitaciones *UNITAS* a realizarse durante el corriente año, actitud que es consecuencia de la posición asumida por ese país en el conflicto del Atlántico Sur en 1982.

Durante el mismo, los Estados Unidos ayudaron directamente a las fuerzas extracontinentales de usurpación británica a quebrar nuestros sistemas defensivos, violando con ello abiertamente el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

Asimismo, contraviniendo claras normas de derecho internacional, aplicó sanciones económicas a nuestro país. Proveyó además a las fuerzas colonialistas aviones, helicópteros, misiles aire-aire, descriptamiento de claves, inteligencia operativa, pertrechos, abastecimientos, especialmente combustible de uso aéreo y naval, y el empleo irrestrictivo como base de operaciones de la isla Ascensión durante las operaciones y también con posterioridad a las resoluciones 37/9 de la ONU y 24/82 de la OEA, en oposición a principios que los EE.UU. dicen sustentar y a los cuales se comprometió a apoyar en esas resoluciones.

Los hechos señalados, que naturalmente no serán olvidados por la Argentina, ponen en relieve la dualidad de conducta y, por ende, la no confiabilidad del país del Norte, factores que bloquean las posibilidades de realizar ejercitaciones combinadas.

FRAGATA ARA “ALMIRANTE BROWN”

La fragata ARA “Almirante Brown”, construida en el astillero de Hamburgo Blohm und Voss, arribó, el 21 de marzo a la Base Naval de Puerto Belgrano, incorporándose oficialmente a la Flota de Mar el día 28 del mismo mes, en una ceremonia presidida por el comandante en jefe de la Armada.

INTERESES MARITIMOS

EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

Según datos estadísticos elaborados por la Dirección Nacional de Planeamiento de la Secretaría de Intereses Marítimos se exponen los siguientes cuadros, que indican los buques mayores de 1000 toneladas de registro bruto en servicio al 1º de enero del corriente año y la evolución de esa flota desde el año 1970.

BUQUES MAYORES DE 1.000 TRB, EN SERVICIO AL 1º DE ENERO DE 1983				
Tipo de buque	Unid.	T.R.B.	T.P.B.	% s/ TPB
Buques tanques	61	762.017	1.251.832	40,3
Graneleros	20	437.048	732.969	23,6
Cargueros multipropósito	31	324.469	514.823	16,6
Cargueros	37	285.115	345.940	11,1
Cargueros semi-portacontenedores	6	67.846	91.721	3,0
Graneleros (semiintegrados)	2	46.478	75.066	2,4
Frigoríficos	7	36.802	41.807	1,3
Areneros	17	23.109	27.125	0,9
Gaseros	4	17.298	17.062	0,6
Transb. de pasaj. y automot.	3	6.065	2.893	0,1
Buques de pasajeros	2	7.911	1.440	0,1
Totales	190	2.014.158	3.102.678	100,0

Edad promedio: 12,7 años

EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE ARGENTINA

AÑO	ARMADORES ESTATALES			ARMADORES PRIVADOS			TOTALES	
	Ton. de porte bruto	% sobre el tot. general	Edad prom. (años)	Ton. de porte bruto	% sobre el tot. general	Edad prom. (años)	Ton. de porte bruto	Edad prom. (años)
1970	764.500	53,6	18,8	660.500	46,4	20,4	1.425.000	19,5
1971	759.000	47,6	19,8	835.000	52,4	19,0	1.594.000	19,4
1972	708.500	46,1	19,6	828.500	53,9	18,3	1.537.000	19,0
1973	780.500	47,6	18,9	860.500	52,4	18,3	1.641.000	18,5
1974	819.500	48,6	18,0	865.500	51,4	18,8	1.685.000	18,4
1975	856.000	49,7	17,2	865.000	50,3	18,6	1.721.000	17,9
1976	815.500	48,1	16,5	881.500	51,9	19,0	1.697.000	17,7
1977	879.500	47,0	15,8	990.000	53,0	19,7	1.869.500	17,7
1978	1.137.500	45,8	13,2	1.346.000	54,2	14,4	2.483.500	15,8
1979	1.248.000	43,2	11,4	1.641.000	56,8	17,1	2.889.000	14,3
1980	1.295.076	42,2	9,8	1.775.158	57,8	17,5	3.070.234	14,0
1981	1.305.170	44,3	8,7	1.643.451	55,7	17,9	2.948.621	13,7
1982	1.398.064	48,0	9,1	1.507.528	52,0	15,9	2.896.592	12,5
1983	1.423.245	45,9	8,3	1.679.433	54,1	16,7	3.102.678	12,7

INAUGURACION DEL PUERTO DE SAN ANTONIO ESTE

El día 9 de febrero se realizó la ceremonia de inauguración del Puerto de San Antonio Este, ubicado en Punta Villarino, Golfo de San Matías. Consta de un muelle de 200 metros de longitud por 30 de ancho, unido a tierra por un viaducto de 290 metros de largo y 12 de ancho. Dispone de dos frentes de atraque para buques de gran porte. La profundidad al cero al pie del atracadero externo es de 40 pies y la del interno, es de 33 pies.

La obra se ha complementado con un muelle pesquero de 40 metros de largo, aún en construcción, y una infraestructura de instalaciones y servicio que permite realizar con eficacia las operaciones portuarias.

El primer buque que amarró a muelle fue el aviso ARA "Sobral", al cual se le entregó una placa recordatoria de dicha circunstancia.

Dos semanas después de su habilitación operó el primer buque, el carguero frigorífico soviético "Kandava", que embarcó con destino a Suecia y Noruega 180.000 cajones de manzanas y de peras procedentes del Alto Valle del Río Negro.

ACTIVIDADES PESQUERAS EN 1982 Y DATOS ESTADISTICOS

La Subsecretaría de Pesca de la Secretaría de Intereses Marítimos, ha proporcionado la información pertinente a la campaña pesquera realizada por nuestros buques en el año 1982, así como también datos estadísticos históricos.

Durante el año 1982 los desembarques se incrementaron en un 30,6 % respecto del año anterior y un 22 % en relación a 1980.

Con respecto al año de mayores desembarques (1979) se observa que 1982 fue el 16,5% inferior, o sea que representó el 83,5% del máximo histórico.

Las especies más importantes, merluza hubssi, calamar, corvina blanca y pescadilla representaron el 83% del total de desembarques.

La participación de la especie merluza es la principal con un 61,7 % del total desembarcado; la misma disminuyó con respecto a los años 1979/1980/1981, en los cuales correspondió el 66,8%, 74,3% y 68%, respectivamente, del total desembarcado.

El aumento del portafolio de países importadores fue desde 1980 a 1982 alrededor del 4 %, tanto en toneladas como en dólares.

Las exportaciones a países africanos representaron un 27% sobre el total de toneladas y un 18,3% sobre el total de dólares. Nigeria es el principal país importador africano con un 18% sobre el total de toneladas exportadas y un 10,7% sobre el total de dólares; es por lo tanto el principal país comprador en toneladas y ocupa el tercer lugar en divisas.

España es el primer país importador en dólares, con un 22% sobre el total de exportaciones. Los principales productos que importa son: enteros, descabezados y eviscerados, calamar y langostinos.

Las exportaciones representaron el 50,4% del total capturado desembarcado en peso vivo.

Principales especies capturadas

Merluza Hubssi	281.861,8 tn.
Calamar	38.841,4 tn.
Mero	24.350,7 tn.

CRONICA NACIONAL

Corvina Blanca	16.681,6 tn.
Pescadilla	15.024,5 tn.

Representan el 82% del total capturado.

El siguiente cuadro, contiene la serie histórica de capturas entre los años 1920 y 1982:

Año	Tn	Año	Tn	Año	Tn
1920	16.401	1941	36.055	1962	82.214
1921	18.276	1942	31.342	1963	110.320
1922	18.131	1943	37.513	1964	143.587
1923	16.497	1944	41.081	1965	172.107
1924	17.430	1945	38.820	1966	211.066
1925	18.628	1946	41.749	1967	195.060
1926	21.482	1947	41.367	1968	187.052
1927	24.453	1948	49.132	1969	169.116
1928	27.068	1949	49.286	1970	185.838
1929	24.069	1950	43.885	1971	201.746
1930	33.756	1951	62.335	1972	211.418
1931	29.276	1952	67.419	1973	270.136
1932	27.328	1953	69.275	1974	266.749
1933	23.209	1954	70.369	1975	199.067
1934	22.797	1955	71.153	1976	256.206
1935	25.454	1956	66.432	1977	369.433
1936	25.478	1957	71.732	1978	504.136
1937	30.048	1958	71.671	1979	550.263
1938	34.760	1959	76.751	1980	376.855
1939	34.580	1960	85.160	1981	351.856
1940	33.958	1961	77.362	1982	459.602

PUBLICACION DE LA LIGA NAVAL ARGENTINA

La Liga Naval Argentina ha editado un libro denominado "*El mar y los intereses argentinos*", cuyo autor es el capitán de navío Mario Raúl Chingotto.

Este libro está dedicado especialmente a los jóvenes que cursan el ciclo de estudios secundarios y describe en forma clara y objetiva el amplio espectro de asuntos que constituyen nuestro patrimonio marítimo.

Dada la actualización realizada en la obra de todos los grandes temas que conforman los intereses marítimos argentinos, se considera que la misma puede ser de interés para los socios del Centro Naval, los cuales gozarán de un descuento del 25% sobre el precio de librería, ofrecido por la empresa editora "Ediciones Renglón".

Los interesados en adquirir el libro en cuestión, pueden concurrir a la sede de la Liga Naval Argentina, Reconquista 385, Capital Federal.



ACETOGEN

S.A.

Creada para el servicio del tratamiento de metales, ACETOGEN S.A. es proveedor líder de gases para corte, calentamiento y soldadura de metales no ferrosos. Realiza todo tipo de instalaciones para consumo en tubos y/o a granel y ofrece equipos y accesorios para el oxi-corte y calentamiento de metales.

Asesoramiento técnico permanente, para lograr el más alto rendimiento industrial al más bajo costo.

Consúltenos y haga un beneficioso descubrimiento.

ACETOGEN S.A.
LA LLAMA QUE IMPULSA LA INDUSTRIA

C. PELLEGRINI 675 - 9° P. (1009) Bs. As.
TEL. 36-3081/89-2006/99-9926/29
TEL. DIRECTO: 36-4629
TELEX 17140 - PUMA AR

LINK



JUAN CARLOS ROCCA y ASOCIADOS

Ingenieros Consultores

**PROYECTO, DIRECCION
E INSPECCION de:**

- OBRAS PORTUARIAS
- DEFENSA DE COSTAS
- PLANTAS INDUSTRIALES
Y OBRAS DE
INGENIERIA CIVIL

SAN MARTIN 140 - Piso 19
(1004) - CAPITAL FEDERAL
TELEX: INSA - AR 18687

Tel.: 30-8202
33-6700/2655/8656
34-3885/0129

Isla Nueva S.A.



**Estudio de factibilidad
proyecto, dirección y
construcción de obras portuarias, puentes,
edificios civiles e industriales, para vivienda,
obras viales y fluviales.**

**Mandatos
representaciones, consignaciones,
administración de bienes, capitales y empresas en
general.**

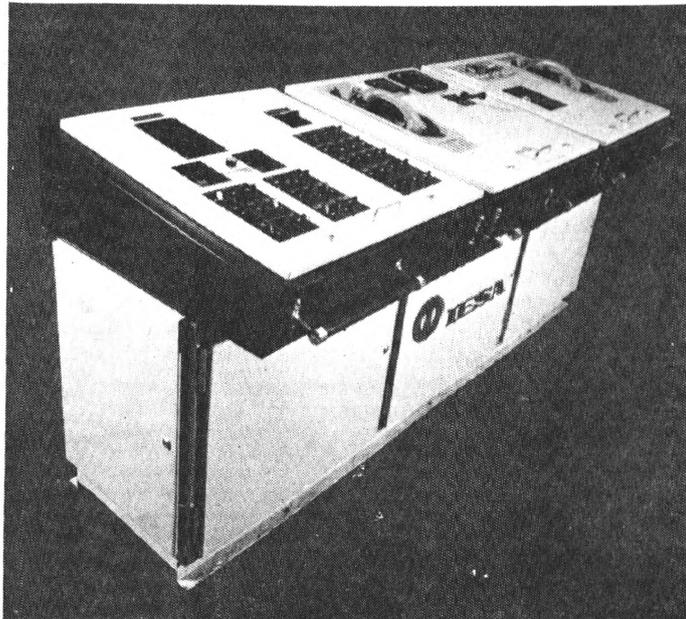
**Importación
y exportación de artículos, en
especial productos agropecuarios y pesqueros.**

San Martín 140 - Piso 19 - 1004 Buenos Aires
Télex: 18687 INSA AR

Tel.: 33-2655/6700
34-0129/3885

IESA SA
INGENIERIA ELECTRICA

- CONSTRUCCION DE TABLEROS DE BAJA TENSION PARA GENERACION, DISTRIBUCION, CENTRO CONTROL DE MOTORES, PUPITRES Y CONSOLAS
- INGENIERIA ELECTRICA Y ELECTRONICA, PROYECTOS, DIRECCION DE OBRA Y ASESORAMIENTO TECNICO
- INSTALACION, REPARACION Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS ELECTRONICOS EN BUQUES Y PLANTAS INDUSTRIALES
- SUBESTACIONES TRANSFORMADORAS
- SERVOMECANISMOS, AUTOMATIZACIONES Y ALARMAS
- REPRESENTANTE DE SOREN T. LYNNGSO Y NESELCO



Santa María del Buen Ayre 438/458
Tel. 21-5511 / 28-4950/3144

Capital Federal (1277)
Télex 339900

Crónica Internacional

CONFERENCIA DEL MOVIMIENTO DE LOS PAISES NO ALINEADOS EN LA CAPITAL DE NICARAGUA

El 15 de enero finalizó en la ciudad de Managua la conferencia extraordinaria a nivel de cancilleres, realizada con el propósito de preparar las bases para la reunión de los jefes de Estado a efectuarse en marzo en la ciudad de Nueva Delhi.

La conferencia emitió un comunicado final, que entre otros asuntos reconoció que las islas Malvinas son parte integrante de la región latinoamericana y respaldó los esfuerzos de la República Argentina por impedir la consolidación de la situación colonial allí existente.

La nómina de los países miembros del Movimiento de Países No Alineados, agrupados por continente es la siguiente:

Africa: Alto Volta, Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burundi, Cabo Verde, Comoras, Congo, Costa de Marfil, Chad, Djibuti, Egipto, Etiopía, Gabón, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, República Centroafricana, Kenia, Camerún, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Niger, Nigeria, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Suazilandia, Sudán, Tanzania, República Togolesa, Túnez, Uganda, Zaire, Zambia y Zimbabwe.

Asia: Afganistán, Arabia Saudita, Bahreim, Bangladesh, Bután, Unión Birmana, Emiratos Arabes Unidos, India, Indonesia, Irak, Irán, Jordania, Kampuchea, Kuwait, Laos, Corea del Norte, Líbano, Malasia, Maldivas, Nepal, Omán, Pakistán, Qatar, Singapur, Siria, Sri Lanka, Vietnam, Yemen del Norte y Yemen del Sur.

América: Argentina, Bolivia, Colombia, Cuba, Granada, Guyana, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Perú, Surinam y Trinidad Tobago.

Europa: Chipre, Malta y Yugoslavia.

REUNION DE LOS PAISES NO ALINEADOS EN NUEVA DELHI

Entre los días 7 y 11 de marzo sesionaron en Nueva Delhi, al más alto nivel, los 101 componentes del Movimiento de Países No Alineados. La señora Indira Gandhi, primera ministra de la India, asumió la presidencia del movimiento por un período de cuatro años, en reemplazo del primer ministro de Cuba, Fidel Castro.

Un amplio respaldo en su posición sobre las islas Malvinas obtuvo la Argentina en la séptima reunión cumbre del movimiento de Países No Alineados, al aprobarse la declaración final de la conferencia que proclama al archipiélago como parte integrante del territorio latinoamericano.

Ese apoyo político, el primero que en el nivel de jefes de Estado se brinda a la Argentina, luego de la guerra que libró con Gran Bretaña el año pasado, está reflejado en cuatro puntos de la declaración final que

considera que la masiva presencia militar y naval del Reino Unido constituye un motivo de preocupación para los países de América latina y afecta la estabilidad en el área.

El apoyo otorgado por los integrantes de la cumbre del Movimiento de Países No Alineados se interpreta como un factor capaz de robustecer la aspiración argentina de encauzar diplomáticamente la disputa.

La declaración aprobada por la cumbre de los No Alineados reconoce el derecho argentino de recuperar la soberanía de las islas, lo que constituye un notorio avance diplomático, teniendo en cuenta que esa afirmación es sustentada por un cónclave de jefes de Estado.

El centenar de naciones que conforman el Movimiento de Países No Alineados representa una considerable mayoría de las Naciones Unidas, por lo cual el respaldo alcanzado constituye un antecedente decisivo para cuando la cuestión vuelva a plantearse en la Asamblea General.

En la declaración final de la reunión cumbre del Movimiento de los No Alineados, realizada en Nueva Delhi, los cinco puntos dedicados al tema de las Malvinas son:

Malvinas

157. “Los jefes de Estado o de gobierno reiteraron su firme apoyo al derecho de la República Argentina a obtener la restitución de su soberanía sobre las islas Malvinas mediante negociaciones, e instaron a que se reanuden las negociaciones con el Reino Unido con la participación de los buenos oficios del secretario general de las Naciones Unidas y reafirmaron la necesidad de que las partes tengan debidamente en cuenta los intereses de la población de las islas. Esto aseguraría una solución rápida, pacífica y justa de la cuestión, de conformidad con los principios y decisiones del Movimiento de Países No Alineados al respecto y con las resoluciones 1.514, 2.065, 3.160, 31/49 y 37/9 de la Asamblea General de la Naciones Unidas”.

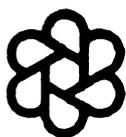
Georgias del Sur y Sandwich del Sur

158. “La conferencia reconoció que las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur son parte integrante de la región latinoamericana y, en este sentido, expresó su complacencia por la solidaridad y el firme apoyo que los países latinoamericanos y otros países No Alineados brindan a la República Argentina en sus esfuerzos para solucionar la disputa de soberanía e impedir la consolidación de la situación colonial existente en esas islas”.

159. “Al mismo tiempo la conferencia consideró que la masiva presencia militar y naval, y las actividades del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en la región de las islas Malvinas son motivo de grave preocupación para los países de la región, afectando adversamente la estabilidad en el área”.

Armas nucleares

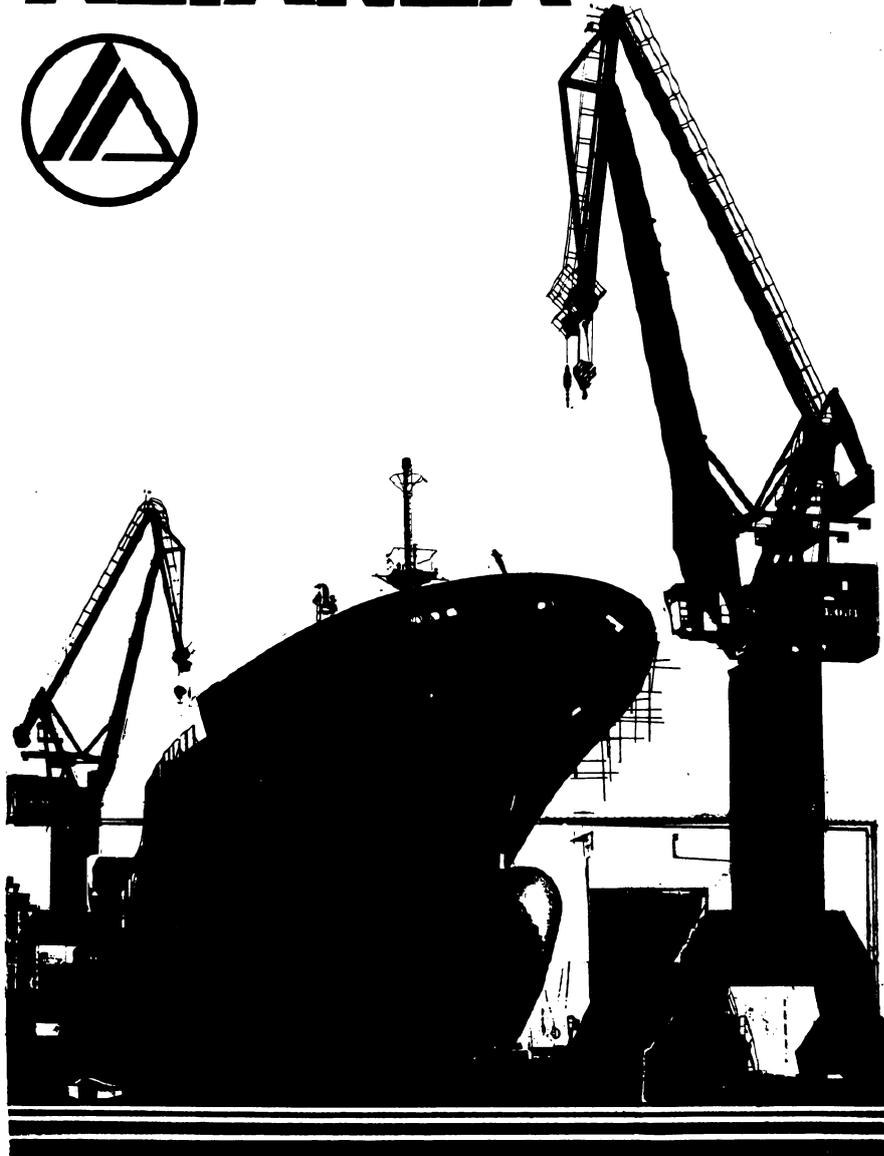
165. “En este contexto, los ministros tomaron nota de las declaraciones formuladas por la República Argentina durante el trigésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General en cuanto a las informaciones sobre la introducción de armas nucleares por parte de Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en la región de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur”.



Cinturón Ecológico

Un esfuerzo conjunto de la Ciudad de Buenos Aires y el
Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

ASTILLEROS ALIANZA



Asuntos Internos

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Tenientes de corbeta médicos Oscar Jorge Mana y Ramón Ignacio Brizuela; teniente de fragata médico Alberto Horacio Serrano; teniente de fragata ingeniero Carlos Alberto López; guardiamarinas Antonio José Acuña, Alfredo Horacio Achkar, Ricardo Emilio Albanese, Antonio Gastón Barreneche, Gustavo Ignacio Barreto Nevendorf, Jorge Daniel Bianchi, Angel Bruno Brumialti, Rodolfo Arturo Carranza, Gustavo Eduardo Cerqueiro, Roberto Daniel Ciaccheri, Delfor Antonio Colombo, Ricardo Rubén Cremona y Angel Antonio Cuccorese; guardiamarina contador Claudio Luis Chiaravalle; guardiamarinas I.M. Jorge Chitarrini, Julio Joaquín Eiff, Miguel Angel Encina; guardiamarinas Fabián Sergio De Nucci, Guillermo Horacio Di Bucci, Sergio Alejandro Fernández, Omar Esteban Fernández, Sergio Esteban Fernández, Marcelo Enrique Flores, Jorge Eduardo Fonseca, Rubén Eduardo Fontana, Juan Carlos Frías y Ricardo E. Fuchs; guardiamarinas de I.M. Pedro Eugenio Galaridi y Gustavo Octavio García Arguijo; guardiamarinas contadores Sergio Ariel Genés y Carlos Omar Gerez; guardiamarinas Gustavo Alfonso Gómez, Javier Antonio Gómez, Segundo Juan C. Gómez, Osvaldo Gabriel Gugliotella, Federico Edgardo Klein, Rubén José López, Raúl Alberto López, Luis Enrique López Mazzeo, Carlos Eduardo Lovigne, Fernando Loyola, Eduardo Luis Malchiodi, Alejandro Roque Manrique, Elio Walter Marcaccio, Roberto Julián Masi, Guillermo Jorge Maslein, Carlos Daniel Mazzoni, Francisco Javier Medrano, Rubén Molinari, Oscar Alberto Monje, Pablo Miguel Morado Veres, Claudio José Nasi, Héctor Jorge Nova, Sergio Javier Osiroff Calle, Juan Luis Parker, Alberto Passo, Eduardo Raúl Pisciolari, Eduardo Enrique Pizzagalli, Norberto Oscar Pomilio, Héctor Adrián Pugliese, Marcelo Raúl Queiruga, Carlos Eduardo Recabeitía, Daniel Alejandro Reche, Gustavo Adolfo Rodaro, Marcelo Rodríguez Loustau, Guillermo Carlos Romanutti, Cecilio Benito Ruiz de Galarreta, Enrique Adolfo Ruiz Díaz, Alejandro Teodoro Sabbino, Valentín Alejandro Sanz Rodríguez, Diego José Serra, Alfredo Daniel Sívori, Carlos Pedro Pascual Smachetti, Marcelo Osvaldo Toulemonde, Guillermo Tyburec, Héctor Angel Varela, Osvaldo Andrés Vernazza, Edmundo Vitaliano Vives y James Ronald Whamond; guardiamarinas contadores Luis Francisco Gottardo, Walter Hugo Rodríguez y Pedro Zinni; guardiamarinas I.M. Carlos Kammerath, Juan José Lucena, Ricardo Angel Montes de Oca, Miguel Angel Pato, Daniel Ernesto Sánchez Queirel, Cristian Ornar Eugenio Solé, José Luis Villán, Roberto Oscar Vinazza y Alejandro Zorzoli; guardiamarina Heriberto Ricardo Borowski; teniente de fragata auditor Jorge Ricardo Díaz; tenientes de fragata ingenieros Martín José Rivero, Miguel Angel Lopano, Daniel Gustavo Solari, Luis María Cohen, Mónica Noemí Reyero, María Lidia Puente, Enrique Mario Saura, Carlos Dante Perrín, José Antonio Almada, Eduardo Antonio Palomeque, Héctor Marcelo Ghío y Osvaldo Vito Mochi; tenientes de corbeta médicos Eduardo Daniel López Rosetti, Carlos Alberto Díaz y Mario Daniel Sibilla; teniente de fragata odon-

tólogo Jorge Domingo Gallo; teniente de fragata auditor Alberto Luis Badaloni; tenientes de fragata ingenieros Sergio Bruno D'Amico y Pedro Reinaldo Juárez y guardiamarina I.M. Omar Daniel Ricardi.

ALTAS DE SOCIOS ADHERENTES

Ex teniente de navío odontólogo Rodolfo L. Ramírez Espain y ex teniente de navío ingeniero Carlos Alberto Calabro.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Eleodoro Patrucchi, capitán de navío I.M. Víctor A. Grimaldi; capitán de navío Juan José Feilberg; capitanes de fragata Joaquín Mora y Norberto O. O. Cerimedo; teniente de navío ingeniero Mario A. Copello y capitán de navío médico Julián Echevarría.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de navío ingeniero Alberto Ezequiel Nevvark; teniente de fragata Jorge I. Soldavini y capitán de fragata Raúl Armando Cagliero.

Por renuncia: Tenientes de fragata ingenieros Jorge Mario Dafunchio y Jorge Omar Baldini, y guardiamarina contador Gustavo E. Moriondo.

Por aplicación del Art. 17, inciso 5º del Estatuto: Ex tenientes de fragata José Eduardo Coronel, José Luis D'Amico y Guillermo Rubén Seoane; ex teniente de navío I.M. Norberto Luis Merani; ex tenientes de navío médicos Ricardo Faustino Osete y Carlos Antonio Nigra; ex teniente de corbeta Enrique Félix Peralta Martínez; ex teniente de fragata bioquímico Oscar Arnaldo Sala, y ex teniente de corbeta I.M. Carlos Ramón Schwizer.

SEPARACION DE SOCIO ACTIVO

Por aplicación del Art. 31, incisos 4º y 5º del Estatuto: Capitán de corbeta I.M. Hernán A. Hermelo.

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por fallecimiento: Contador público Carlos F. Negri; ingeniero Armando Silvio Ressia; doctor Héctor Ayarragaray y señor Raúl Alberto Souza.

Por renuncia: Capitán médico Ricardo Antonino Munafó Dauccia; doctor Jorge Pérez Alem, y capitán (Fuerza Aérea) Roberto C. Monti.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Ha sido designado miembro del Consejo del Instituto del epígrafe el contraalmirante Carlos A. Fraguío en reemplazo del contraalmirante Dalton Alurralde, que renunció por tener que ausentarse del país para ocupar el cargo de embajador en Nigeria.

ASUNTOS INTERNOS

DESIGNACION DEL JURADO PARA ADJUDICAR LOS PREMIOS A LOS MEJORES TRABAJOS PUBLICADOS DURANTE EL BIENIO 1981-1982 EN EL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL.

La Comisión Interna para adjudicar estos premios ha sido integrada de la siguiente forma:

Contraalmirante I.M. Guillermo J .Dickson
Contraalmirante Salvio O. Menéndez
Capitán de navío Fulgencio M. Ruiz
Capitán de navío odontólogo Osvaldo R. Altieri
Capitán de navío Rodolfo A. Fasce
Capitán de navío Adolfo M. Arduino
Capitán de navío Edgardo N. Acuña

Los premios a otorgar son: "Almirante Brown", "Piedra Buena", "Ratto" y "José B. Collo" (éste último es optativo).

DELEGACION LA PLATA - Donación del Club de Regatas La Plata

La Delegación La Plata ha informado que el club arriba citado ha donado un escudo con motivo del centenario del Centro Naval.

HOMENAJE AL CENTRO NAVAL DE LA PROMOCION 75

El 22 de diciembre próximo pasado tuvo lugar el descubrimiento de una placa conmemorativa obsequiada por la Promoción 75 de la Escuela Naval Militar, con motivo del centenario de nuestra Institución.

La ceremonia contó con la asistencia de los oficiales de dicha promoción, refiriéndose al hecho en su nombre el vicealmirante Carlos Castro Madero.

Agradeció el homenaje el presidente de nuestro Centro, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi.



La placa donada

TESORERIA - Funcionamiento de una oficina en el Hotel Antártida

Se informa a los señores asociados que a efectos de brindar un mejor servicio y rapidez en las operaciones de Tesorería, funciona desde enero del corriente año en la ciudad de Mar del Plata, un local habilitado en el Hotel Antártida.

Dicha oficina atiende todas las operaciones de Tesorería para los socios residentes o en tránsito, en dicha ciudad, siendo su horario de atención:

Desde el 1º de diciembre hasta el 31 de marzo: lunes a viernes, de 12.30 a 19, y sábados de 9 a 12.

Desde el 1º de abril al 30 de noviembre: de lunes a viernes de 14 a 18.30, y sábados de 10 a 12 horas.

RECEPCION Y OFICIALIZACION DE LA LISTA DE RENOVACION PARCIAL DE LA COMISION DIRECTIVA Y DE LA COMISION REVISORA DE CUENTAS

Habiéndose recibido dentro de los términos estatutarios, la C. D. ha resuelto oficializar la siguiente lista de candidatos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas:

COMISION DIRECTIVA Y COMISION REVISORA DE CUENTAS.

Período 1983-1985

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI

Vicepresidente: Contraalmirante NORMAN R. AZCOITIA

Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI

Vocales titulares:

Capitán de Navío ALFREDO C. FEBRE
Capitán de Navío JORGE L. TOMASIN
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío HUGO L. DIETRICH
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío JACINTO V. ZUBILLAGA
Capitán de Fragata DOMINGO R. GIORSETTI
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE

Vocales suplentes:

Capitán de Navío JORGE R. SANTO
Capitán de Fragata PEDRO R. BERNACCHI
Capitán de Fragata FRANCISCO A. SCALONE
Capitán de Fragata Médico RODOLFO M. MORENO
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de navío contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de fragata I.M. FELIX B. PLAZA

Revisores de Cuentas Suplentes:

Capitán de Fragata Contador JOSE L. PAGLIALUNGA
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE

ASUNTOS INTERNOS

DELEGACION MAR DEL PLATA

Asumió sus funciones de presidente de la Delegación del epígrafe el capitán de navío Roberto Luis Pertusio, comandante de la Fuerza de Submarinos de la Base Naval Mar del Plata.

CREACION DE LA LIGA DE CLUBES CENTENARIOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA

De una inquietud personal del señor vicepresidente 2º del Centro Naval, capitán de navío Enrique G. Martínez, y transmitida a los señores presidentes y vicepresidentes de clubes, círculos y centros centenarios, nació la idea de crear una Liga de Clubes Centenarios de la República Argentina.

El objeto de la Liga es proclamar el amor a la Patria —por sobre todas las contingencias— como medio de unión de los compatriotas, y promover y compartir con nuestros consocios sus ansias de bien general, de progreso, de felicidad común, de seguridad y de solidaridad nacional.

Integran la Liga los siguientes clubes, círculos y centros:

- Club de Residentes Extranjeros
- Club del Progreso
- Club Español
- Club Alemán de Buenos Aires
- Buenos Aires Cricket y Rugby Club
- Club Francés
- Club Atlético de Rosario
- Círculo Italiano
- Buenos Aires Rowing Club
- Club de Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires
- Círculo Militar
- Jockey Club
- Centro Naval
- Córdoba Athletic Club
- Club del Orden

El 29 de marzo se llevó a cabo la constitución de la Liga en el Salón de Honor del Centro Naval, firmando todos los presidentes y vicepresidentes de los clubes fundadores el Acta de Fundación y celebración de la primera Asamblea.

AVISO

Se recomienda especialmente a los señores socios actualizar su domicilio en la Secretaría del Centro Naval, personalmente o por nota.

HORARIOS Y SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. T.E. 392-5731/5311/5393/5143 y 393-5966/5977/5371.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.50; sábados, de 9 a 12.30.

BAR: Lunes a viernes, de 9 a 22; sábados, de 9 a 20.

BAR DEL ANEXO: Lunes a sábados, de 13 a 24; domingos y feriados, de 10 a 13.

BIBLIOTECA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL: Lunes a viernes, de 8 a 14.

BIBLIOTECA DEL CENTRO NAVAL: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 20. T.E. 311-0041.

BRIDGE: Martes y jueves, de 16 en adelante.

AJEDREZ: Martes y jueves, de 18 a 20.

COMEDOR: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 23.30; viernes y sábados, de 12 a 15 y de 10 a 0.30.

CONMUTADOR CENTRO NAVAL: T.E. 311-1011 y 312-5975/5439/5443.

CONSULTORIO MEDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20,

CONSULTORIO ODONTOLOGICO: Lunes a viernes, de 8.30 a 17.30.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ESGRIMA: Martes, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

INST. DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes de 14 a 20. T.E. 311-0042/43.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 18 a 20.

KARATE: Martes y jueves, de 18 a 19.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

PANTEON: Horario de visitas: Lunes a sábados, de 7.30 a 12 y de 14.30 a 17; domingos y feriados, de 8 a 12.

PEDICURO: 1° y 2° miércoles de cada mes, de 18 a 20.

PELUQUERIA: Lunes a viernes, de 8 a 20.15; sábados, de 9 a 13.

SASTRERIA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 20.30; sábados de 8 a 12.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 8.30 a 20; sábados, de 8.30 a 13.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 16 a 20.

TESORERIA: Lunes a jueves, de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

MUSEO NAVAL TIGRE: T.E. 749-0608.

CAMPO DE DEPORTES OLIVOS: T.E. 795-5518.

DELEGACION TIGRE: T.E. 749-0210.

GOLF CLUB VILLA ADELINA: T.E. 766-6371.

Y.C.C.N.:

CAPITANIA OLIVOS: T.E. 797-8953.

CAPITANIA DARSENA NORTE: T.E. 32-0341.

CAPITANIA TIGRE: T.E. 749-0210.

GINNASIA: Lunes y miércoles, de 18 a 19 (Profesor P. Russo; T.E. 743-5148).

**JOSE E. F. BOTTARO
GARCIA**
Teniente de Corbeta



El teniente de corbeta José E. F. Bottaro García nació el 7 de abril de 1931. Ingresó en la Armada el 20 de enero de 1947 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 5 de diciembre de 1952 (Promoción 79) y a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1955. Pasó a retiro el 1º de marzo de 1960.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "Bahía Thetis", Escuela de Aviación Naval "Moreno", "Pte. Sarmiento", Escuadrilla de Lanchas Torpederas, Fuerza Naval Antártica, "Chiriguano", "Granville", "Entre Ríos" y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 11 de mayo 1982.



**TULIO NESTOR
PANIGADI**
Capitán de Corbeta

El capitán de corbeta Tulio Néstor Panigadi nació el 29 de marzo de 1931. Ingreso en la Armada el 26 de diciembre de 1947 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 14 de diciembre de 1953 (Promoción 80) y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1968. Pasó a retiro el 1º de marzo de 1971.

Sus principales destinos fueron: "Bahía Thetis", Escuela de Aviación Naval, "Pun-

ta Médanos", "Toba", "General Belgrano", "Seaver", "Chiriguano", "Punta Loyola", Base Naval Puerto Belgrano, "Independencia", "9 de Julio", "La Argentina", "Sanavirón", "Comandante General Irigoyen", Patrullero "Murature", Dirección General de Administración Naval, Escuela de Mecánica de la Armada y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 11 de mayo de 1982, en 1982. en el TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR.

ORESTES F. FRANZONI
Capitán de Navío Contador



El capitán de navío contador Orestes F. Franzoni nació el 26 de abril de 1928. Ingresó en la Armada el 26 de diciembre de 1947 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1º de julio de 1948 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1976. Pasó a situación de retiro el 1º de marzo de 1982.

Sus principales destinos fueron: "Robin-

son", "La Argentina", "Bahía Buen Suceso", "Almirante Brown", Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Armamento del Personal Naval, Secretaría General Naval, Contrataría General Naval, Dirección Abastecimientos Navales y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 14 de julio de 1982.



VÍCTOR ROBERTO
IGOUNET
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Víctor Roberto Igounet nació el 29 de marzo de 1928. Ingresó en la Armada el 23 de enero de 1946 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 16 de noviembre de 1948 (Promoción 37) y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1965. Pasó a situación de retiro el 1º de setiembre de 1966.

Sus principales destinos fueron: "Almirante Brown", "Cervantes", "Punta Cigüeña", "La Argentina", "25 de Mayo", Dirección General del Material Naval, "San Luis", "Ushuaia", "Punta Ninfas", "Azopardo", Base Naval Mar del Plata, "Punta Médanos", Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 17 de julio de 1982.

**CARLOS EMILIO
DURO GUAYTA**
Teniente de Navío



EL teniente de navío Carlos Emilio Duro Guayta nació el 26 de julio de 1928. Ingresó en la Armada el 23 de enero de 1946 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1° de diciembre de 1950 (Promoción 77) y a teniente de navío el 31 de diciembre de 1957. Pasó a situación de retiro el 1° de julio de 1965.

Sus principales destinos fueron: "La Argentina", "25 de Mayo", "Santa Cruz", Escuela Naval Militar, Dirección General del Personal Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, "Santísima Trinidad", "San Luis", "Cabo San Bartolomé" y Base Naval Río Santiago. Falleció el 11 de julio de 1982.



OSVALDO A. GARIBALDI
Capitán de Fragata Contador

El capitán de fragata contador Osvaldo A. Garibaldi nació el 17 de junio de 1919. Ingresó en la Armada el 21 de enero de 1941 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 12 de diciembre de 1941 y a capitán de fragata contador el 31 de diciembre de 1958. El 1° de junio de 1963 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "Río Santiago", "Almirante Brown", Dirección General Administrativa, "Ezcurra", Base Aeronaval Punta Indio, Escuela de Mecánica de la Armada, "Pampa", Dirección General del Personal Naval, División de Submarinos, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Comando de Transportes Navales, y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 11 de septiembre de 1982.

**CARLOS ROBERTO
CASTRO**

Capitán de Fragata



El capitán de fragata Carlos Roberto Castro nació el 6 de enero de 1911. Ingresó en la Armada como cadete de la Escuela Naval Militar el 1º de marzo de 1927. Ascendió a guardiamarina el 21 de diciembre de 1933 (Promoción 59) y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1954.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Sarmiento", "Rivadavia",

Escuadra de Mar, "M-9", "Independencia", "Mackinlay", "Bahía Blanca", "Thorné", "Pueyrredón", "Santa Cruz", "Pampa", "25 de Mayo", Base Naval Puerto Belgrano y Servicio de Comunicaciones Navales. Falleció el 26 de setiembre de 1982.



MARIO E. BOSSI
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Mario E. Bossi nació el 4 de setiembre de 1909. Ingresó en la Armada el 20 de marzo de 1924 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 27 de noviembre de 1930 (Promoción 56) y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1947. Pasó a retiro el 17 de febrero de 1948.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Sarmiento", "Moreno", "San Luis", "Rivadavia", "Belgrano", "Santiago del Estero", "M-8", Escuela de Aplicación de Oficiales, Grupo de Submarinos, "Salta", "La Plata", "Tucumán", "Santa Fe", Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, Dirección General del Material Naval y Estado Mayor General Naval. Falleció el 21 de noviembre de 1982.

**LORENZO JOSE
BIANCHI**
Capitán de Corbeta



El capitán de corbeta Lorenzo José Bianchi nació el 10 de marzo de 1928. Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1947 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1° de diciembre de 1951 (Promoción 78) y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1964. Pasó a retiro el 1 de noviembre de 1967.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", Base Naval Puerto Belgrano, "Belgrano", Flota de Mar, "Querandí", Subsecretaría de Marina, "9 de Julio", "Granville", y Escuela de Guerra Naval. Falleció el 23 de noviembre de 1982.



**ALBERTO EZEQUIEL
NEWARK**
Teniente de Navío

El teniente de navío Alberto Ezequiel Newark nació el 12 de noviembre de 1919. Ingresó en la Armada el 1° de febrero de 1938 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 1° de noviembre de 1942 (Promoción 30) y a teniente de navío el 31 de diciembre de 1947. El 1° de marzo de 1953 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "Santa Fe", "Comodoro Py", Escuela Naval Militar, "Belgrano", "La Argentina", Dirección General del Personal Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, Escuadra Aeronaval N° 2, Escuadra Aeronaval N° 3 y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 11 de diciembre de 1982.

ELEODORO PATRUCCHI
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Eleodoro Patrucchi nació el 25 de julio de 1906. Ingresó en la Armada el 18 de febrero de 1922, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 55) el 1º de enero de 1928 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1943. El 9 de marzo de 1945 pasó a retiro efectivo y el 6 de julio de 1962 fue nombrado como retirado en servicio, cesando en 1964.

Sus principales destinos fueron: Escuela

Naval Militar, "Presidente Sarmiento", "Catamarca", 3ª Región Naval, 1ª Región Naval. E. M. de la Escuadra de Mar, Dirección General de Aviación Naval, Comisión Naval en los EE.UU. de América, Escuadra Aérea N° 3, Base Aérea Puerto Belgrano, Fuerza Aérea Puerto Belgrano, Fuerza Aérea Río de la Plata, Escuadra Aérea N° 2, Fuerza Aérea N° 2 y Escuela de Guerra Naval. Falleció el 21 de diciembre de 1982.



VICTOR A. GRIMALDI
Capitán de Navío I.M.

El capitán de navío de I.M. Víctor A. Grimaldi nació el 2 de octubre de 1908. Ingresó en la Armada el 1º de mayo de 1925 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 58) el 20 de febrero de 1933 y a capitán de navío de I.M. el 31 de diciembre de 1952. El 17 de mayo de 1956 pasó a retiro efectivo.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", "Rivadavia", "Mataco", "Libertad", "Alte. Brown", "Córdoba", Regimiento 1 de Artillería de Costas, Destacamento Zárate, Escuela del Personal Subalterno de Artillería de Costas, E.M. de la Escuadra de Ríos, Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, Batallón de Seguridad Base Naval Puerto Belgrano. Dirección General del Personal Naval, Comando General de Infantería de Marina, Escuela de Guerra Naval, Fuerza de I.M. Zona Naval del Plata, E.M. General de I.M., Brigada de I.M. N° 1 y Subsecretaría de Marina. Falleció el 18 de enero de 1983.

JUAN JOSE FEILBERG

Capitán de Navío



El capitán de navío Juan José Feilberg nació el 16 de diciembre de 1898. Ingresó en la Armada el 1° de febrero de 1915, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 46) el 1° de febrero de 1921 ya capitán de navío el 31 de diciembre de 1944. En 1949 pasó a retiro, siendo nombrado para ejercer funciones del servicio militar. En octubre de 1950 pasó al Cuerpo de Retiro Activo, permaneciendo hasta 1956.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", "Moreno", "9 de Julio", "Rivadavia", "Misiones", "Buenos Aires", "Azopardo", "A-4", "Uruguay", "Brown", "Chaco", "Ona", "A-10", "A-7", "Independencia",

"A-1", "Garibaldi", "V. Fidel López", "A-3", "M-3", "San Juan", "Patagonia", Dirección General del Personal Naval, "América", Comisión Naval en Europa, E. M. General de la Armada, Escuela de Guerra Naval, "Libertad", "Pueyrredón", Embajada Argentina en Chile, Flota de Mar, Prefectura Nacional Marítima y Subsecretaría de Marina. Falleció el 14 de enero de 1983.



JOAQUIN MORA

Capitán de Fragata

El capitán de fragata Joaquín Mora nació el 12 de setiembre de 1901. Ingresó en la Armada el 24 de diciembre de 1917 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 48) el 23 de noviembre de 1922 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1939. El 29 de abril de 1944 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", "Rivadavia", "Guardia Nacional", "Garibaldi", "Buenos Aires", "Patagonia", "Jujuy", "Chaco", Base Naval Puerto Belgrano, "Mataco", Grupo Avisos, "A-8", "Moreno", E.M. General Naval, Comisión Naval en Europa, "La Argentina", "Santa Cruz", "Entre Ríos", Escuela de Guerra Naval y Dirección General del Personal. Falleció el 21 de enero de 1983.

**NORBERTO OSCAR O.
CERIMEDO**
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Norberto Oscar O. Cerimedo nació el 30 de agosto de 1919. Ingresó en la Armada el 2 de enero de 1936 como cadete del Cuerpo de Ingenieros de la Escuela Naval Militar. Ascendió a ingeniero maquinista de 3ª (Promoción 27) el 21 de diciembre de 1939 y a capitán de fragata (ingeniero maquinista) el 31 de diciembre de 1954. El 1º de abril de 1961 pasó a retiro efectivo, siendo nombrado como retirado en servicio el 24 de abril del mismo año, permaneciendo hasta el 1º de julio de 1966.



Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "25 de Mayo", "Jujuy", "Patagonia", "Bathurst", "Entre Ríos", "Moreno", Comisión Naval en Europa, "Heroína", "Hércules". Zona Naval Marítima, Base Naval Puerto Belgrano, "Santa Cruz", "17 de Octubre", "Almirante Brown", Dirección General del Personal Naval y Dirección General del Material Naval. Falleció el 25 de enero de 1983.



JORGE ISAAC SOLDAVINI
Teniente de Fragata

El teniente de fragata Jorge Isaac Soldavini nació el 27 de noviembre de 1922. Ingresó en la Armada el 8 de febrero de 1940 como cadete del Cuerpo de Ingenieros de la Escuela Naval Militar. Ascendió a ingeniero maquinista de 3ª (Promoción 32) el

1º de julio de 1944 y a teniente de fragata (ingeniero maquinista) el 31 de diciembre de 1946. El 10 de agosto de 1949 pasó a situación de retiro.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", "Moreno", "Belgrano", "Comodoro Py", "Salta", Comisión Naval en los EE.UU. de América y Fuerza Naval del Plata. Falleció el 12 de febrero de 1983.

BUQUES MILITARES

**PETROLEROS HASTA
80.000 t.p.b.**

**GRANELEROS HASTA
65.000 t.p.b.**

CARGUEROS

PORTA-CONTENEDORES

FRIGORIFICOS

**PROYECTOS Y
DESARROLLOS NAVALES**

**MOTORES DIESEL
MARINOS Y
ESTACIONARIOS HASTA
25.000 CV.**

**GRANDES COMPONENTES
DE CENTRALES
NUCLEARES**

**MATERIAL FERROVIARIO
BOGIES Y
LOCOTRACTORES**

**TURBINAS
HIDROELECTRICAS Y SUS
COMPONENTES**

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

ASTILLERO RIO SANTIAGO



**CORRIENTES
672
BUENOS AIRES
Tel. 45-7031/7
Télex 17.924 AFNE AR.**

VOLUNTAD NACIONAL CONSTRUYENDO PARA EL MAR

ISLAS MALVINAS



ARGENTINAS

Nº 735

BOLETIN



REPUBLICA ARGENTINA



SADELA Y ARGENCARD



ofrecen todas las posibilidades

porque una tarjeta de crédito que cubre SADELA,
es más que una mera tarjeta de compras:

Con la sola presentación de la tarjeta
puede comprar en más de 30.000 co-
mercios adheridos en el país.

Una vez por mes recibe el detalle exacto
de sus compras, en la liquidación
que le envía SADELA.

La liquidación le sirve además, de
control de sus gastos.

La decisión de como y cuando pagar
es suya:

- Al contado o a crédito
(de SADELA)
- Sin ningún trámite previo
(crédito preotorgado)
- Con un crédito de renovación
automático mensual.

y si viaja al exterior,
nada mejor que

MasterCard

la tarjeta internacional que cubre más
de 150 países y 3.600.000 comercios.

Viaje sin dinero y con seguridad

SADELA CENTRAL:
RECONQUISTA 555
BUENOS AIRES
Tel: 393-5500/5650
5700/5800/5928



SADELA MENDOZA:
SARMIENTO 242
MENDOZA
Tel: 24-7348
24-7105/4038

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Abril-Junio 1983
N° 735
VOL. CI
AÑO CII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

Homenaje a los combatientes en la Guerra del Atlántico Sur en 1982.....	105
Ocupación de las islas Georgias durante el conflicto del Atlántico Sur en 1982	107
Por el Capitán de Navío César Trombetta	
La Aviación Naval en las Malvinas.....	117
Por el Capitán de Navío Luis Félix Anselmi	
El Batallón de Infantería de Marina N° 5 en las Malvinas.....	139
Por el Capitán de Fragata I.M. Carlos Hugo Robacio	
Noticias Nacionales.....	163
Asuntos Internos.....	169

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Los autores son responsables del contenido de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval respecto de los temas tratados.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 181.472

CORREO ARGENTINO	Central (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4830
		TARIFA REDUCIDA Concesión N° 1023

**Clasificación Internacional
del Boletín:**
AG ISSN
0009-0123

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante Humberto J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contraalmirante Norman R. AZCOITIA
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Enrique G. MARTINEZ
Secretario: Capitán de Fragata Norberto J. BADENS
Tesorero: Capitán de Navío Contador Roberto J. BELELLI
Protesorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. FERRO

Vocales titulares:

Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA
Capitán de Navío Rubén P. MESSIDORO
Capitán de Navío Juan Carlos MARENGO
Capitán de Fragata Ismael D. MOLINA
Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO
Capitán de Fragata Juan C. SILVA
Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI
Capitán de Corbeta Raúl C. PAGANO
Capitán de Corbeta Héctor A. TEBALDI
Capitán de Corbeta Juan A. IBÁÑEZ
Capitán de Navío Alfredo C. FEBRE
Capitán de Navío Jorge L. TOMASIN
Capitán de Navío Fulgencio M. RUIZ
Capitán de Navío Hugo L. G. DIETRICH
Capitán de Navío Rodolfo A. FASZE
Capitán de Navío Oscar A. BOUZA
Capitán de Navío Félix A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío Jacinto V. ZUBILLAGA
Capitán de Fragata Domingo R. GIORSETTI
Teniente de Navío Enrique J. LANGE

Vocales suplentes:

Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. MORENO
Capitán de Corbeta Auditor Juan E. QUICK
Capitán de Fragata Francisco A. SCALONE
Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ
Capitán de Fragata Pedro R. BERNACCHI
Capitán de Navío I.M. Jorge R. SANTO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas titulares:

Capitán de Navío Jorge M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador Juan C. VARESINI
Capitán de Navío Contador Oscar O. MOREYRA
Capitán de Fragata I.M. Félix B. PLAZA

Revisores de Cuentas suplentes:

Capitán de Corbeta Contador Luis A. IZAGUIRRE
Capitán de Fragata Contador José L. PAGLIALUNGA

HOMENAJE A LOS COMBATIENTES EN LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR EN 1982

El Centro Naval, por intermedio de su ya centenario Boletín, ha querido rendir un homenaje de admiración y de respeto a aquellos hombres, civiles y militares, que lucharon en la guerra del Atlántico Sur en 1982 con el propósito de recuperar nuestras islas Malvinas.

Pero este homenaje; más que a los muertos —loado sea Dios al tenerlos en su santa gloria— está dedicado a los que sobrevivieron a la guerra, porque sobre la base de ellos, de los que vendrán y con el ejemplo de los caídos en acción, será posible reintegrar oportunamente y en forma definitiva al territorio patrio los archipiélagos australes usurpados.

El presente Boletín, que abarca el primer aniversario del conflicto, está dedicado exclusivamente a conmemorar esa gesta heroica de los argentinos.

No ha sido propósito entrar en el análisis político-estratégico de la guerra, pero sí dar cabida fundamental a la descripción y evaluación de las acciones táctico-operacionales, en las cuales las armas argentinas han escrito páginas de gloria para la República.

El Centro Naval agradece muy especialmente la colaboración de los señores oficiales que habiendo participado en las acciones bélicas han enriquecido el contenido de nuestro Boletín con el aporte de su valiosa experiencia de guerra.

Ocupación de las
ISLAS GEORGIAS
durante el
conflicto del
ATLANTICO SUR
en 1982

Por el Capitán de Navío
CESAR TROMBETTA

La víspera

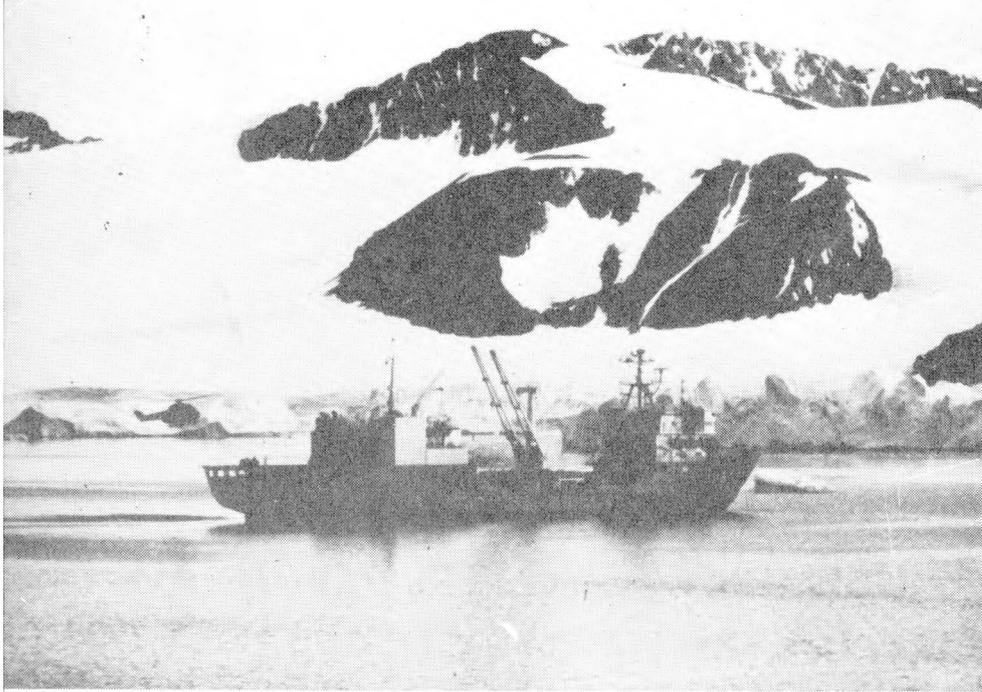
En virtud de que las tareas de la campaña antártica 1981/1982 prácticamente habían llegado a su fin, a mediados de marzo del último año indicado, el suscripto, que ejercía el comando del Grupo Naval Antártico, destacó a su apostadero en el puerto de Buenos Aires, al rompehielos ARA “Almirante Irizar”.

Restando cumplir algunas tareas pendientes, zarpamos de Ushuaia con el buque polar ARA “Bahía Paraíso” al mando del capitán de fragata Ismael García, rumbo a la Antártida, desde donde después de desembarcar las familias que invernarían en la Base Esperanza, pusimos proa a las islas Orcadas para reembarcar a personal del Batallón de Construcciones que había trabajado en la construcción de un nuevo edificio para el destacamento naval.

Fondeados en Orcadas, conocimos a través de los teletipos de las agencias de noticias las primeras informaciones del problema que se avecinaba: Gran Bretaña había intimado la regularización o la evacuación de la isla Grn Georgia, de un grupo de obreros argentinos que estaban en Puerto Leith desarmando una factoría para su venta como chatarra, en cumplimiento de un contrato con la empresa inglesa propietaria de la misma.

Rumbo a las islas Georgias

El 23 de marzo recibimos la orden de dirigimos a máxima velocidad a las islas Georgias, con la misión de evitar el desalojo del grupo argenti-



Buque polar ARA "Bahía Paraíso"

no por parte del buque polar HMS "Endurance", que a esos fines también se encaminaba hacia esas islas.

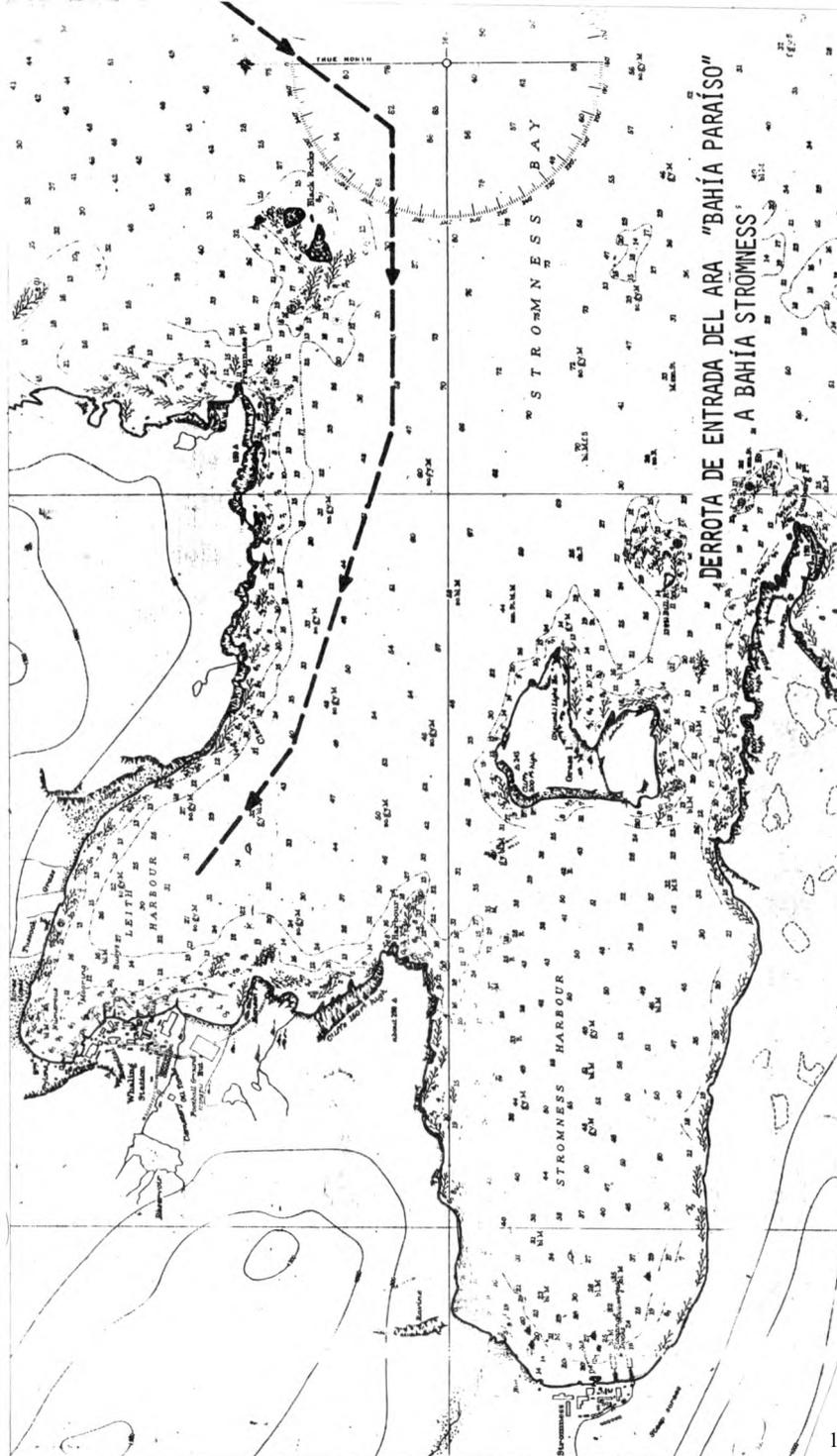
Zarpamos con prontitud de Orcadas. Durante la travesía escuchamos las comunicaciones del grupo argentino en Leith con su empresa en Buenos Aires, en la banda de radioaficionados.

Debe señalarse que siendo el ARA "Bahía Paraíso" un buque destinado a realizar exclusivamente tareas antárticas, carecía de todo tipo de armas instaladas a bordo.

Aproximadamente a las 21 del 24 de marzo y navegando en sigilosa, cruzamos frente a bahía Cumberland dentro de la cual, en una caleta denominada Rey Eduardo, está situada una estación científica británica. Observamos las luces de las instalaciones terrestres y por las interferencias radar recibidas, apreciamos que el HMS "Endurance" estaba amarrado en el muelle de dicha caleta.

Dispuse entrar a puerto Leith en la noche del 24 de marzo. La penetración nocturna a bahía Stromness es sumamente dificultosa por su angostura y sus rocas peligrosas, especialmente cuando nunca se ha realizado esa maniobra. La oscuridad nocturna era completa, vislumbrándose apenas recortados contra el cielo los picos nevados de las montañas del lugar. La entrada y maniobra de fondeo se efectuaron totalmente por radar, sin registrarse inconvenientes. El buque estaba en sigilosa total, para no delatar nuestra presencia.

OCUPACION DE LAS ISLAS GEORGIAS...



El desembarco

No bien atravesada la entrada de la bahía, avistamos las luces del grupo de trabajadores argentinos que se encontraban en Puerto Leith.

Inmediatamente después del fondeo, ordené desembarcar al Grupo de Desembarco al mando del teniente de navío Aztiz, constituido por 12 hombres equipados solamente con armamento portátil. La maniobra se realizó totalmente a oscuras y al abordar el muelle, nuestra lancha casi colisionó con un yate francés amarrado al mismo. Luego el grupo se dirigió a la casa habitada por el grupo de chatarreros, donde sorprendió con su llegada a los trabajadores argentinos instalados en ella, que no habían interpretado un aviso radial de Buenos Aires que decía: “Esta noche un amigo golpeará la puerta”. Con el grupo fue a tierra el capitán de fragata Luis J. Prado, jefe del Estado Mayor de la Agrupación Naval Antártica, quien explicó a los directivos de la firma que el objetivo del personal militar era dar seguridad al personal civil.

Durante el resto de la noche y al día siguiente se descargaron abastecimientos para el Grupo de Desembarco, en previsión de una permanencia prolongada en tierra.

Por la mañana observamos un helicóptero del HMS “Endurance” entre las nubes bajas que cubrían la zona, el cual al ver nuestro buque viró y se retiró. Por la tarde volé en helicóptero hasta Leith para conversar y tranquilizar a los obreros argentinos, que continuaban sus tareas en las proximidades del muelle. El Grupo de Desembarco se había instalado en un edificio abandonado, que en épocas anteriores fue utilizado como hospital, el cual se encontraba en condiciones relativamente aceptables de habitabilidad, y había iniciado el estudio del terreno con vista a su probable defensa.

Durante el vuelo de regreso a bordo sobrevolamos las factorías de Stromness y Husvik y avistamos un helicóptero británico, que posado detrás de una colina observaba el movimiento de nuestras lanchas. Lo sobrevolamos y fotografiamos, regresando a bordo.

Patrullaje

Finalizadas las tareas de instalación y abastecimiento en tierra para nuestra gente, zarpamos para patrullar en un área situada frente a bahía Stromness.

Los días siguientes transcurrieron sin novedad, enterándonos por las noticias de las radios argentinas sobre el desarrollo de las acciones diplomáticas entre la Argentina y Gran Bretaña, a raíz del incidente de las islas Georgias, del cual éramos partícipes.

La escucha de interceptación que realizábamos en las frecuencias de las radios de las estaciones británicas en la Antártida, Malvinas, Gryt-viken y Londres, nos permitió tomar conocimiento de que a bordo del HMS “Endurance” estaba embarcado un grupo de 22 hombres de la Infantería de Marina británica.

Como durante la noche del día 27 de marzo no hubo comunicación

OCUPACION DE LAS ISLAS GEORGIAS.

entre Buenos Aires y Puerto Leith, en la mañana del día 28 se destacó a este puerto un helicóptero para verificar la situación, regresando a bordo con la información de que no se habían cubierto turnos nocturnos de radio, debido a un descuido del operador civil a cargo de la estación.

Preparación para la acción

El día 1º de abril recibimos una clara y concisa orden de operaciones en la cual se disponía la misión de “ocupar Grytviken y mantener Leith, a fin de asegurar el dominio de las islas Georgias”, para la cual se nos asignó la corbeta ARA “Guerrico” al mando del capitán de fragata Alfonso, con un grupo de 40 hombres de Infantería de Marina embarcado en la misma al mando del teniente de navío de I.M. Luna.

El día 2 de abril se abatió sobre la zona un fuerte temporal que demoró el arribo de nuestra corbeta y tomamos conocimiento por radio de que fuerzas argentinas habían ocupado en forma incruenta las islas Malvinas.

Con el propósito de reconocer el teatro de operaciones, penetramos con el ARA “Bahía Paraíso” en la bahía de Cumberland, en razón de que la escasa información que disponíamos al respecto se reducía a cartas náuticas y algunas fotografías de origen británico. En el curso hacia el fondo de la bahía, soportamos rachas de viento, aceleradas por el efecto de las montañas, que alcanzaban una velocidad de 60 nudos y levantaban columnas de agua que contribuían a empeorar la escasa visibilidad

Corbeta ARA “Guerrico”



existente, por lo cual solamente pudieron observarse en el fondo de la caleta la vieja factoría y parte de las instalaciones del Servicio Antártico Británico, no avistándose al HMS “Endurance”, quizá debido a la mala visibilidad y/o a que dicho buque se encontraba amarrado en el muelle detrás de la punta Rey Eduardo.

Luego de dicha exploración regresamos con el ARA “Bahía Paraíso” a su área de patrulla, dejando a la corbeta ARA “Guerrico” que había arribado con las últimas luces del día, en la zona exterior de la bahía Cumberland, pues se consideró inconveniente su entrada por el fuerte temporal reinante, por lo restringido del fondeadero y por carecer ese buque de los cuarterones necesarios para penetrar en el mismo. Esta situación impidió la toma por los buzos tácticos de la zona de Hope Point en la noche del día 2 de abril.

Nuestra pequeña fuerza disponía de dos helicópteros: un Puma, del Ejército, y un Aloutte, de la Armada, ambos sin armamento, que habían intervenido en la Campaña Antártica.

Con las primeras luces del crepúsculo matutino del día 3 de abril, destacamos al Aloutte hacia el ARA “Guerrico” llevándole los cuarterones de bahía Stromness y el ARA “Bahía Paraíso” penetró en la misma, tomando fondeadero; posteriormente, la corbeta se atracó al costado del buque polar para reabastecerse de combustible, aprovechándose la oportunidad para realizar una reunión de comandantes, en la cual se impartieron las pertinentes instrucciones operativas. Asimismo, se dispuso trasladar al buque polar la Sección de Infantería de Marina embarcada en la corbeta, realizado lo cual, hacia la media mañana, ambos buques zarparon con destino a Grytviken.

Las acciones

Se destacó hacia ese puerto al Aloutte al mando del teniente de navío Buson, con la misión de constatar la presencia de efectivos militares británicos y seleccionar un punto apto para realizar el helidesembarco, luego de lo cual debería posarse en tierra, a fin de dejar libre la cubierta de vuelo del ARA “Bahía Paraíso” para las operaciones de transporte del Puma.

Simultáneamente con la penetración en Cumberland, se intentó entrar en ligazón con los británicos de Grytviken en el Canal 16 de VHF, pero ellos no respondieron por el mismo, sino que lo hicieron en una frecuencia de la banda de 12 MHz de HF, en la cual estaban en escucha el HMS “Endurance” y el resto de las bases antárticas británicas. Por esta frecuencia la estación británica comunicó que nos escuchaba, por lo cual le transmitimos en su idioma la intimación de rendición, en los siguientes términos:

“1. Las Malvinas se han rendido incondicionalmente ayer.

”2. Presumo que el ex gobernador ha tomado contacto con ustedes para informarles esto.

”3. De manera de evitar encuentros inútiles les sugiero adoptar igual resolución.”

OCUPACION DE LAS ISLAS GEORGIAS..

La estación acusó recibo y pidió tiempo para responder. Al reiterársele el pedido, contestó que el personal civil no intervendría. Se interceptó una comunicación, entre la estación informando al HMS "Endurance" nuestra intimación, y la respuesta de dicho buque de que "procediese con lo convenido".

Ingresamos en la bahía Cumberland precediendo la marcha el ARA "Guerrico", con el propósito de ocupar una posición favorable para el empleo de sus armas.

Ya en las proximidades de Grytviken iniciamos el helidesembarco, transportando el Puma en el primer vuelo a un pelotón de 12 hombres al mando del teniente de navío de Infantería de Marina Luna. El Aloutte guió al Puma al lugar seleccionado, donde se desembarcó sin inconvenientes, no apreciándose señales de resistencia.

Cuando en el segundo vuelo, con otro pelotón de 12 infantes de Marina, el Puma se aproximaba al punto de desembarco, fue tomado desde tierra por fuego de armas livianas, instante a partir del cual los sucesos se desarrollaron velozmente: guiado por el Aloutte, que también recibió impacto, hacia la margen sur de la caleta, el Puma realizó un aterrizaje de emergencia, informándome su piloto por radio que habían resultado muertos dos infantes de Marina; que algunos habían sido heridos y que su helicóptero estaba fuera de servicio. Se ordenó al piloto marchar hacia Grytviken, junto con la sección de Infantería de Marina desembarcada.

Mientras ocurría la acción mencionada, los británicos abrieron fuego de armas portátiles alcanzando a la corbeta ARA "Guerrico", ocasionándole un muerto y varios heridos al personal en cubierta.

Quiero destacar que este buque se vio obligado a ocupar una posición desfavorable muy próxima a la costa, para efectuar fuego naval de apoyo directo, a causa de la restringida configuración del espejo de agua de la caleta Rey Eduardo y de la altura de las costas que la circundan.

La corbeta respondió al fuego británico con sus ametralladoras de 40 mm, mientras el Aloutte, haciendo gala de arrojo y destreza, continuaba el helitransporte de infantes hacia tierra y de heridos hacia el buque.

A los pocos minutos de fuego del buque, la dotación de 22 marinos británicos se rindió, con un hombre herido, ordenándose alto el fuego al observarse su bandera blanca.

Mientras la dotación británica rendía sus armas, fue enviado a tierra el Grupo de Desembarco al mando del teniente de navío Astiz, que procedió a la revisión de las instalaciones capturadas, tomó a su cargo a los prisioneros militares y civiles, estos últimos refugiados en la factoría abandonada, y ubicó artefactos explosivos colocados por el adversario en la playa y alrededores, que a causa de la sorpresa no fueron activados a tiempo para causar daños.

Los prisioneros fueron embarcados, se realizó la organización de la dotación argentina que permanecería en Grytviken al mando del teniente Luna y se desembarcaron abastecimientos que, sumados a los que dis-

OCUPACION DE LAS ISLAS GEORGIAS.

ponían los británicos, podían satisfacer las necesidades de víveres y de combustible del grupo, por un período aproximado de 5 meses.

Cabe señalar que para cubrir los servicios básicos del destacamento, se asignó al mismo personal de los buques en las especialidades de máquina, electricidad, radiotelegrafía y meteorología.

Finalizadas las tareas precedentemente indicadas y debidamente instruido el teniente Luna, el Grupo de Tarea se dirigió a Puerto Leith para reinstalar al grupo Astiz y reembarcar la Dotación de Desembarco del ARA "Bahía Paraíso", que había quedado en custodia de dicho puerto.

Cumplidas dichas previsiones, el Grupo de Tarea zarpó hacia Río Grande, en la isla Grande de Tierra del Fuego, a las 4 del día 4 de abril, con el fin de arribar lo más pronto posible a dicho puerto en razón de tener heridos graves, necesitados de atención médica especializada, imposible de brindárseles a bordo.

Realizamos la navegación sin otra novedad que los temporales habituales en la zona y, arribados a Río Grande, helideseembarcamos los heridos que fueron remitidos rápidamente por vía aérea a Buenos Aires.

Con este último acto finalizó la Operación Georgias y el Grupo de Tarea fue disuelto, destacándose las unidades que lo integraron a realizar otras misiones.

**Potencia y fortaleza
en los mares.**



Motores Marinos Diesel

SULZER

Belgrano 865 - Capital Federal
(1381) - 33-9201

Representaciones y Sucursales en todo el país.

Juegan. Están sanos.

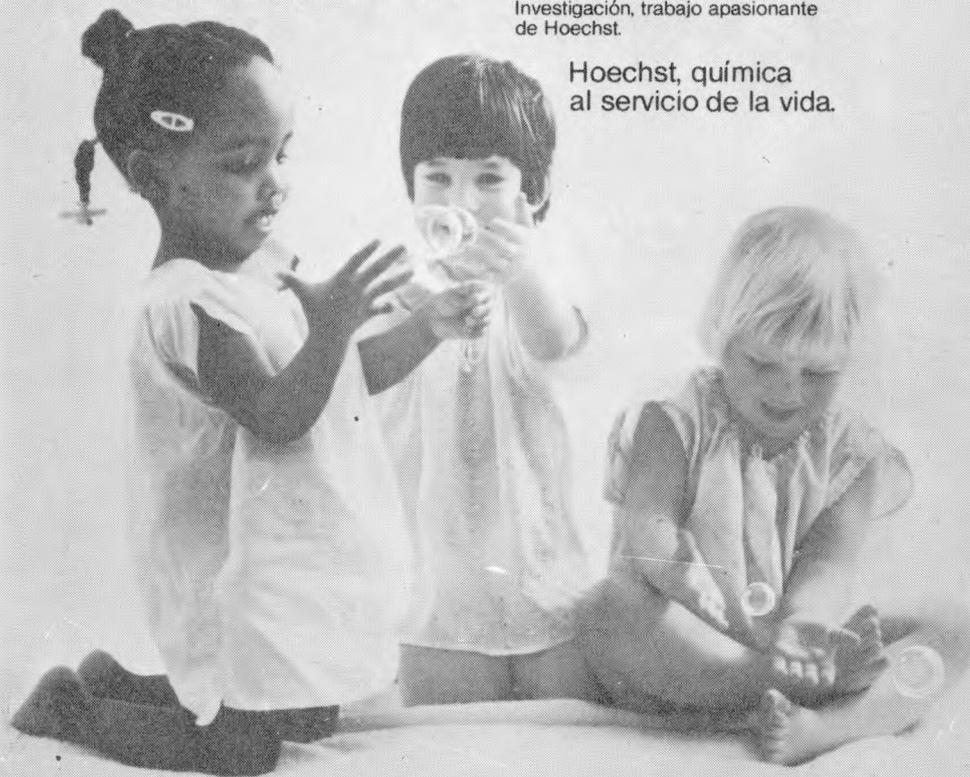
Para que estos niños siempre jueguen. Para que ellos y los adultos eleven su expectativa de vida, desde hace más de cien años Hoechst viene desarrollando gran número de medicamentos para curar y evitar enfermedades.

Sólo a través de la salud, el hombre puede crecer, vivir y alcanzar su plenitud. Hoy la expectativa de vida es de 70 años.

Hoechst ha aportado su esfuerzo en este sentido. Sin embargo, todavía hay muchas enfermedades que no pueden ser curadas.

3.850 científicos especializados en diversas disciplinas, trabajan en la investigación de Hoechst para desarrollar nuevos medicamentos para combatir más enfermedades. Investigación, trabajo apasionante de Hoechst.

Hoechst, química
al servicio de la vida.



Química Hoechst S.A.

Hoechst 

**ESTAMOS
DONDE LA
INDUSTRIA
NAVIERA
NOS NECESITA**



LA OXIGENA

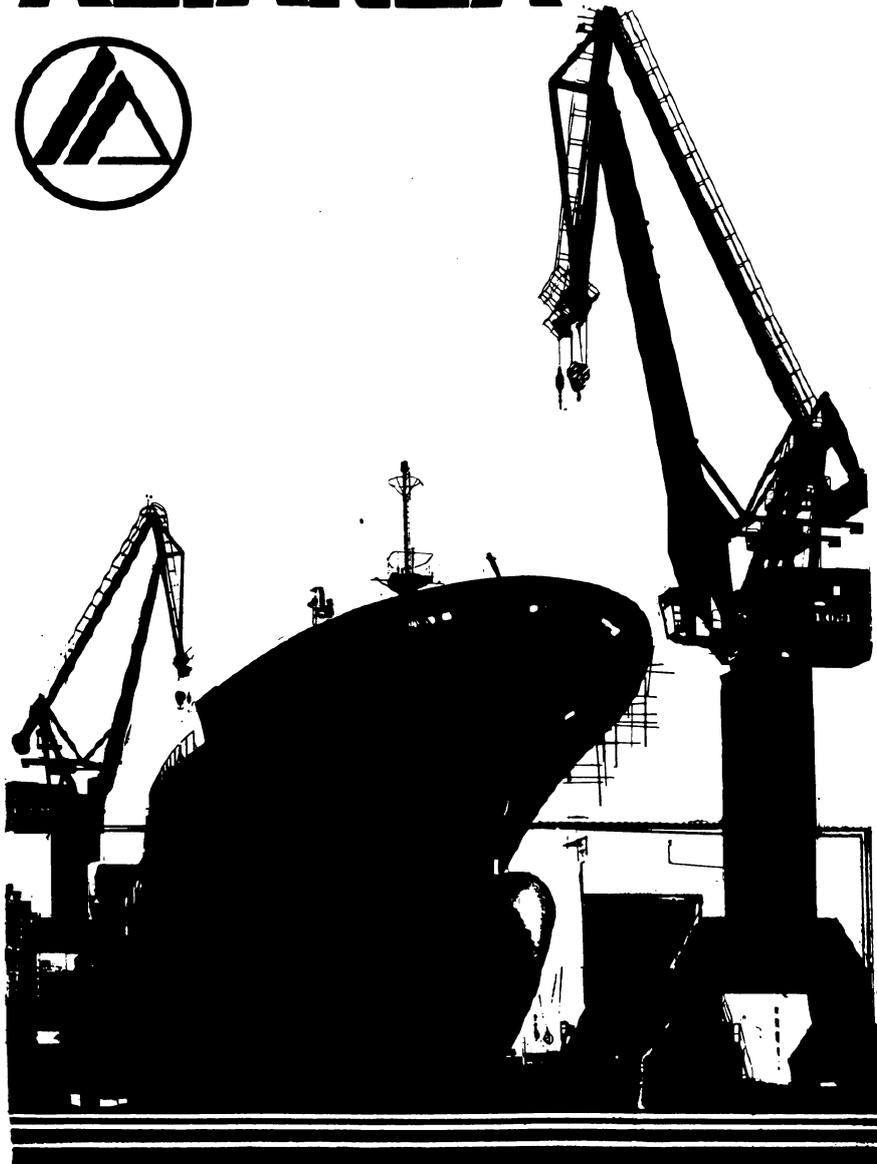
SA.I.C

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Buenos Aires

Tel. 87-6616/9 - Telex: 22764 LAOXI-AR

Y SUCURSALES EN TODO EL PAIS

ASTILLEROS ALIANZA



SIEMENS

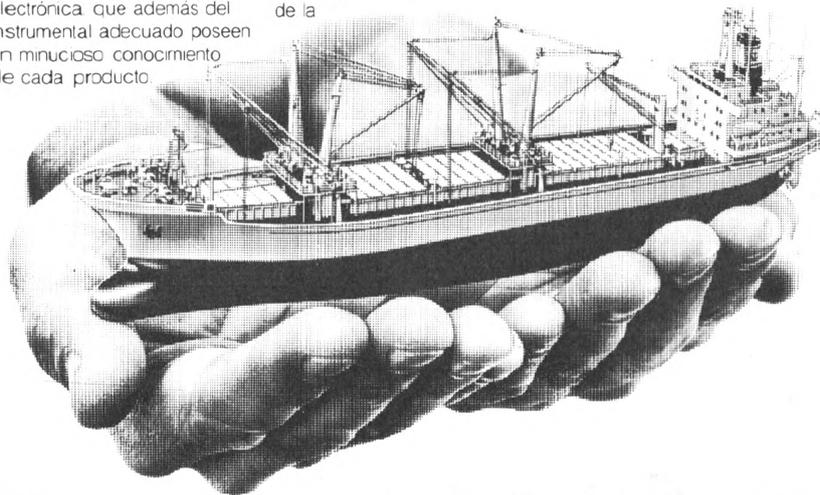
En todo momento, en cualquier puerto, en todo el mundo.

Un amplio stock de repuestos originales, talleres propios, posibilidad de fabricación de piezas especiales, laboratorio de ensayos.

Técnicos altamente capacitados en electricidad y electrónica, que además del instrumental adecuado poseen un minucioso conocimiento de cada producto.

Proyecto, diseño, garantía total de asistencia permanente en más de 120 puertos alrededor del mundo.

Todo esto y una experiencia de más de 100 años en la materia fundamentan la confiabilidad de la



Electrotécnica, electrónica, montaje y service naval Siemens.

Avance a toda máquina

La Aviación Naval en las Malvinas



Por el capitán de Navío
LUIS FELIX ANSELMÍ

LOS COSTOS BRITANICOS

Quien piense que la pérfida Albión volvió a usurpar nuestras islas Malvinas sin ningún costo está equivocado. Pagaron por ello. Y pagaron un precio mucho mayor de lo que nunca pudieron imaginar.

Con los resultados a la vista, podemos confiar una íntima convicción; los ingleses son vulnerables. No sólo por las enormes pérdidas materiales y humanas que el mundo conoce sin duda con nombres propios, "Sheffield", "Ardent", "Antelope", "Coventry", "Atlantic Conveyor", "Sir Galahad", "Sir Tristram", "Glamorgan", "Goose Green", "Bluff Cove", sino también en lo que hace a la dignidad de una nación, al no querer comprender el fulgor inagotable de una Argentina que está luchando por una causa justa.

Cuesta creer que sean los mismos que se sientan a la mesa de negociaciones de los cinco grandes del mundo.

LA ESTACION AERONAVAL MALVINAS

En las primeras horas del 2 de abril de 1982, el capitán de fragata Alberto Olcese se hizo cargo del aeropuerto de Puerto Argentino. Con el apoyo de personal y de medios de Infantería de Marina despejó la pista bloqueada por más de treinta vehículos de todo tipo y múltiples obstáculos colocados por los "kelpers", y él fue quien desde la torre de control autorizó el aterrizaje del primer Hércules de nuestra Fuerza Aérea que se encontraba orbitando a la espera de información desde tierra sobre la seguridad de la operación. Tan sólo después de arribados sucesivos aviones del mismo tipo, se estableció la Base Aérea Militar Malvinas, al mando del comodoro Héctor Luis Destri.

Nuestra misión inicial en Puerto Argentino era asegurar la operación de las aeronaves que la Aviación Naval destacaría desde el continente, coordinar esa operación con las de nuestra Fuerza Aérea a fin de evitar interferencias mutuas y asesorar a los otros componentes del poder naval sobre el empleo de los medios aeronavales. Con el tiempo este asesoramiento se extendería al Estado Mayor, que en las Malvinas se fue integrando progresivamente con miembros de las tres Fuerzas Armadas.

Las aeronaves que destacó la Armada fueron aviones navales de transporte Fokker F28 y Electra L-188 del Sostén Logístico Móvil de la Armada, Tracker S2E hasta que fueron embarcados en el portaaviones A. R. A. "25 de Mayo", Aeromacchi MC 33 y aviones T 34 de la Escuela de Aviación Naval y Sky Van de la Prefectura Naval Argentina.

La flamante Estación Aeronaval Malvinas se estableció en dos pequeños hangares próximos a la plataforma de carga y a unos veinte metros de la torre de control, con los mismos reglamentos y la misma rutina de todas las estaciones aeronavales que desde siempre están presentes en el Sur argentino para apoyar a los que vuelan. Los queridos hangares de la Aviación Naval. Punto inicial de contacto para el personal de Marina que llegaba a las islas con enorme entusiasmo y muchos deseos de hacer algo por nuestras Malvinas. Allí nunca faltó un buen trago ni una palabra de aliento. Bajo sus techos de zinc, más de treinta hombres teníamos cocina, dormitorio, sala de estar, cuarto de operaciones, central de radio, capilla, sala de pilotos listos, pañol de equipo, sede del Comando y pañol de víveres que el suboficial segundo electricista Luis Luján cuidaba con particular dedicación, pensando en la proximidad de las vacas flacas.

En Malvinas llegamos a amar el clima, cada trozo de turba, cada manto de algas; queríamos quedarnos para siempre, y por eso estábamos luchando. Sentíamos el apoyo de todos los argentinos; allí estaban sus cartas, sus chocolates; sus bufandas, las raciones de la Rural, todo lo que pudo llegar hasta el 30 de abril. Luego ya no fue posible, pero lo que recibimos nos hizo mucho bien, porque era un modo de hacernos saber que no estábamos solos. Me parece estar viendo a los conscriptos en sus puestos de combate con apenas los ojos asomando del pasamontañas y la sonrisa bañada en chocolate, contestando las cartas recibidas y alentando la ilusión de las niñas que aguardarían su regreso. ¿Dónde están ahora esas jóvenes que tanto prometían esperarlos? Parece que la circunstancial derrota ha borrado el gesto de bienvenida al soldado que regresó de Malvinas. ¿Qué habrá quedado para quienes no regresaron?

En cuanto pisaban tierra malvinense, los conscriptos se convertían en veteranos de guerra. No tuvimos ningún problema en conducirlos; por el contrario, en seguida se confundían con el resto del personal de cuadros, desafiando el peligro con la inconsciencia de sus dieciocho años. Para cualquier tarea había voluntarios. Habíamos adoptado el temperamento de regresar al continente al conscripto de mal comportamiento. Para estar en las Malvinas había que merecerlo, era un premio reservado sólo a los mejores. Con ellos compartíamos todo en absoluto y llegamos a conocernos profundamente. Ninguna orden puede ser más efectiva que la dada a quien llamamos por su nombre en medio del fragor del combate. Los oficiales y los suboficiales vivían aleccionándolos, preocupándose por su sa-

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS

lud, por su alimentación, por sus horas de sueño y, sobre todo, por sus vidas, lo cual no debe extrañar, pues ese accionar constituye la antigua y respetada conducción aprendida a bordo de nuestros buques, allí donde cada hombre es un mundo y el todo una gran familia.

El 27 de abril se propuso al general Menéndez la constitución del Estado Mayor Conjunto en Malvinas, tema sobre el cual no se expidió, a fin de satisfacer la evidente necesidad de coordinar las operaciones y suplir con el accionar conjunto falencias tales como la falta de preaviso de los ataques aéreos enemigos y la carencia de información Mar y Aire por no disponerse de una Central de Informaciones de Combate (CIC).

PISTAS DE ALTERNATIVA

Desde el primer momento sabíamos que el ataque al aeropuerto iba a ser uno de los primeros objetivos del enemigo, y por esa causa buscamos en ambas islas, Soledad y Gran Malvinas, posibles pistas de alternativa para la operación de los aviones que apoyarían a tropas de nuestro Ejército y de la Infantería de Marina.

El reconocimiento de las pistas lo inició el capitán de fragata Alberto Olcese. Cuando nos hicimos cargo de la tarea aprovechamos los vuelos que el vicecomodoro Gamen realizaba con una avioneta Islander —que había pertenecido al gobierno inglés— para, siguiendo un plan sistemático, reconocer en primer lugar la isla Soledad donde sólo teníamos dos pistas posibles: Darwin y San Carlos.

Como nuestra Fuerza Aérea sabía, el campo de aterrizaje de Darwin era decididamente malo, pero era lo único que teníamos. Al igual que otros terrenos, su suelo era excesivamente blando e imposible para operar con lluvia, incluso para aviones con tren de aterrizaje convencional y de baja velocidad, como son los turbohélices Pucará y Sky Van. Tiene una longitud de 450 metros en dirección este-oeste y un ancho de 400 metros.

En la primera dirección, que es la de los vientos predominantes, tiene pronunciadas ondulaciones de muy corta separación que exigen en extremo los parantes, sobre todo el de la rueda de nariz. En general los suelos son de turba, constituidos por excesiva materia orgánica que no evolucionó por el frío, poco profundos, pedregosos y con poca arcilla. Esta característica, a la que se suma un microrrelieve fuertemente ondulado, se agravaba al tener que despegar en diagonal para obtener una mayor carrera de despegue, ya que las ondas eran tomadas en forma alternada por las ruedas, siendo causa principal de las reiteradas roturas del tren de nariz que sufrieron en esa pista los aviones Pucará, como sucedió el 1º de mayo o como sucedió en Puerto Argentino antes y después de esa fecha con aviones Pucará y Sky Van, por haber operado en Darwin.

La pista de San Carlos presentaba una pendiente ascendente hasta la mitad y luego iniciaba una fuerte pendiente descendente que remataba en una profunda bahía. Los “kelpers” del establecimiento próximo eran decididamente hostiles, y fueron sorprendidos recogiendo las algas que pudieran entorpecer algún desembarco en la zona.

El 23 de abril, en el helicóptero Puma de la Prefectura, nos destacamos a reconocer las pistas de la isla de Borbón. Allí hicimos un censo de la población. El administrador era el señor Ewans, que tenía dos nietos pelirrojos: Sandy y Andrews. La población no superaba una veintena de personas. Entre ellos se encontraba un hombre que había llegado esa mañana de puerto Howard, tras una azarosa travesía. Esto abría la posibilidad de que el personal que se estableciese en esa isla, pudiese replegarse hacia el sur en caso de necesidad.

Los “kelpers” en general parecen personajes escapados de un libro de Dickens. Pretendíamos tratarlos como argentinos y ellos, simplemente, se sentían ingleses. No podían hacer otra cosa que actuar como enemigos. Poseen arraigadas formas culturales inglesas y su educación es ligeramente primaria. A los 12 años todos los niños empiezan a trabajar; sólo van a clase los más pequeños, pero sin nivel diferenciado, es decir, todos juntos. Para dar clase, los maestros se trasladan desde Puerto Argentino, generalmente en aviones anfibios Beaver, que es el medio habitual de traslado entre los establecimientos y de comunicación con Puerto Argentino. En alguna que otra chimenea resaltaba el banderín del club inglés de fútbol Manchester United. Empapelan las paredes con postales de la reina, Lady Dy o de la Gran Parada. Calefaccionan las casas quemando turba, por lo que todo se impregna de un penetrante olor a oso. Da la sensación de estar de regreso a la época feudal. Generalmente se casan entre familiares muy próximos y a muy corta edad. Nuestra llegada constituyó para ellos un verdadero impacto emocional.

La zona nos pareció ideal para el establecimiento de una futura base naval. La pista es buena en la dirección de los vientos predominantes, y está emplazada en un pequeño istmo que posee, hacia el norte, la bahía Elefante Marino y hacia el sur la bahía de la Cruzada.

Esta pista, que nunca fue evaluada por nuestra Fuerza Aérea por considerarla demasiado al oeste, nos prestó mucha utilidad para enlace con Río Grande y para dirigir el rescate de pilotos eyectados en las operaciones de San Carlos. También desde allí surgiría la información precisa que permitió el 25 de mayo atacar y hundir la fragata “Coventry”.

En realidad, todos estos campos de aterrizaje eran muy precarios y válidos sólo para casos de emergencia, ya que sabíamos que llegadas las lluvias se tornarían totalmente inoperables, dificultando la dispersión de los aviones. Recordemos también que operar de noche en la isla, en campos sin radioayudas aunque estuvieran balizados, era inaceptable para cualquier tipo de operación.

El 19 de abril, en Moody Brook, ubicado en el extremo oeste de la bahía de Puerto Argentino, el almirante Anaya recibió una detallada explicación de la organización de la defensa. A su término aseguro que las negociaciones habían fracasado; que los organismos internacionales habían demostrado su total inoperancia y pasividad para ayudar al más débil, como si estuvieran al servicio de las grandes potencias; que nada podían hacer y que de la defensa que realizáramos de Puerto Argentino dependía el éxito de la recuperación de las islas. Dijo textualmente que “debíamos hacer de Puerto Argentino un nuevo Alcázar de Toledo”.

LOS ATAQUES DEL DIA 1º DE MAYO

Estábamos conscientes de la inminencia del ataque inglés y confiábamos en la alerta del radar; allí estábamos, a las diez de la noche, de ese 30 de abril, comiendo panqueques con dulce de leche que improvisamos entre todos en la precaria cocina. Era como brindar por nuestras instituciones, por nuestras familias, por nuestro modo de vida, como si nos dirigiéramos al combate con música y canto.

Antes de acostarnos recomendamos que nadie se quitara las botas y que individualizaran bien su casco y su armamento, ya que a lo sumo tendrían dos minutos para llegar al refugio.

A las tres y media de la mañana del 1º de mayo me despertó un llamado del teniente de navío González Llanos, que a requerimiento de nuestra Fuerza Aérea, consultaba sobre el modo de entrar a “Calderón”, nombre de guerra de la pista de la isla de Borbón, para trasladar, con las primeras luces del día, los aviones Pucará a ese campo.

Darwin había decidido dispersar estos aviones, destacándolos a la isla de Borbón. Lamentablemente, varios de ellos fueron destruidos por un ataque inglés antes de poder despegar.

El nombre de guerra de esa pista fue primero “Payanca” y luego “Calderón” como ya se dijo; basábamos su capacidad en el secreto de la operación y en el hecho de tener allí sólo cuatro aviones T 34 y un Sky Van. Lamentablemente las lluvias inutilizaron el campo y tanto los Pucará como los aviones navales nunca más pudieron despegar, cayendo víctimas, el 15 de mayo, de un certero ataque de los comandos ingleses.

A las 4.42 de aquel 1º de mayo de 1982 estalló en Puerto Argentino la primera de una serie de nueve bombas lanzadas por un avión enemigo “Vulcan” guiado por el radar del “Hermes” en la parte final de su trayectoria de ataque, sin haber encontrado oposición aérea, ni hostigamiento de la artillería antiaérea argentina, después de lo cual regresó a la Base Aérea Norteamericana en Wideawacke, en la isla Ascención.

La mayor parte de las bombas no estalló en ese momento debido a su mecanismo de retardo que ocultaba una sorpresa, para cobrar luego más víctimas e inmovilizar por su acción de engaño. Una de ellas, al explotar a escasos veinte metros de donde dormíamos, produjo un ruido infernal que golpeó estrepitosamente sobre nuestras cabezas, seguido por una lluvia de piedras, fragmentos de hierro, mampostería y astillas de cristal, con un tremendo efecto devastador. Casi simultáneamente sobrevino un zumbido creciente producido por las esquiras y las granadas de las belugas antipersonales, parecido a cientos de ásperos graznidos que acibillaron la cubierta metálica de nuestro galpón. El estampido aún resuena en nuestros oídos, ya que dormíamos en bolsas de dormir sobre el piso de cemento.

La sorpresa del bombardeo nos conmovió. Pero en los escasos minutos que permanecemos dentro del hangar tomamos conciencia de que la guerra se nos había venido encima y estaba entre nosotros.

Las chimeneas de las estufas interiores se partieron y el humo invadió el ambiente mientras el querosene se derramaba por el piso impregnando

las mantas y las bolsas de dormir, preanunciando un incendio que, por suerte, en esos momentos no se produjo.

En medio de la oscuridad y con llamativo orden, el personal tomó sus cascos y su armamento y emprendió veloz carrera hacia los refugios mientras se escuchaba la voz del conscripto Curcio que a modo de broma decía: “Menos mal que íbamos a tener dos minutos”, pues habíamos practicado varias veces la maniobra y confiábamos en que dos minutos de pre-aviso serían suficientes, pero no había sido dada la alarma de ataque aéreo. Al salir del galpón y pese a la oscuridad de la noche, pudimos apreciar la desolación en que habían quedado la plataforma de carga del aeropuerto y la torre de control.

Con la radio Tritón y la ayuda del radiooperador cabo segundo Ramón Leiva, informamos a Puerto Argentino del ataque e intentamos comunicarnos con el hangar de los aviones Beaver donde se alojaba la escuadrilla de los aviones Macchi, situado a cinco kilómetros al oeste del pueblo. Todos esperábamos un nuevo zarpazo, pero éste no se produciría hasta el amanecer, salvo el estallido esporádico de las bombas con retardo.

Nos tranquilizaba saber que no había heridos y que todos estábamos a salvo. Por la oscuridad de la noche era imposible apreciar los daños, y desde el refugio intentábamos otear el cielo como esperanzados en ver a nuestros agresores antes de que lanzaran sus bombas. Sólo cuando se está bajo fuego enemigo se siente lo que ello significa. Al principio nos pasábamos horas y horas en los refugios, alertados por la alarma roja. A los pocos días seguíamos trabajando bajo las bombas, prestando atención a dónde caían y verificando si explotaban, para prevenirnos de la trampa que podía significar una bomba con mecanismo retardado.

Al romper el alba se produjo el ataque de los Sea Harrier del porta-aviones “Hermes”, apostado 80 millas al este de la isla Soledad, con cañones de 30 mm y bombas de 500 libras. Los Harrier aparecían entre las nubes, atacaban y volvían a desaparecer. Sus proyectiles estaban dirigidos a la zona del aeropuerto, lo que nos obligaba a mantenernos en estado de alerta permanente. Nuestra artillería no pudo evitar la total impunidad con que actuó el enemigo, pero esos ataques no se repitieron nunca más; aprendieron a respetarnos, sobre todo a la defensa antiaérea del aeropuerto. Una de las bombas cayó sobre una casamata de tambores de aerocombustible 100/130, y el incendio consecuente produjo una alta columna de humo que signó inconfundiblemente esa jornada en el aeropuerto. De tanto en tanto volvíamos al hangar para establecer comunicación con las demás estaciones de la red. Dos Harrier aparecieron sorpresivamente y el ruido de sus turbinas me hizo zambullir con el suboficial Luis Luján debajo de una gran mesada ubicada en el extremo del hangar. Parecíamos dos bolsas de equipo, apretados el uno contra el otro, mientras caían las bombas y silbaban las belugas.

Cuando cesaron el ruido y las explosiones, se hizo un gran silencio cargado de polvo y humo; el suboficial Juan Carlos Hidalgo dejó en ese momento el refugio, asegurándose antes de que los conscriptos estuviesen a buen resguardo, y se dirigió hacia el hangar distante a unos cien metros. Cuando se encontraba a pocos metros de nosotros explotó una bomba con retardo, atinó a guarecerse detrás de la plancha de una topadora, pero no pudo evi-

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS



*Frente al galpón que hacia de Estación Aeronaval Malvinas -
28 de Abril: suboficial Luján (primero de la izquierda);
teniente Henry; teniente Bogado; teniente Tondo; capitán
Molteni; suboficial Dentoni y otros.*

tar que una esquirra hiriera su pierna izquierda y que como consecuencia hubiera que amputarla. En ese momento el incendio se propagó hasta un depósito de tubos de oxígeno, que de inmediato, a modo de soplete, propagaron las llamas destruyendo totalmente la Estación Aeronaval. Nada quedó. Al día siguiente, recorriendo las ruinas, recogeríamos lo poco que quedaba del estandarte de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

Aquel 1º de mayo el almirante Sandy Woodward a través del informe de los pilotos que regresaron del ataque y por fotointerpretación evaluó que la misión había sido cumplida y por lo tanto que ese fue para ellos un gran día. No fue así. No pasó de ser una burda exhibición de polvo, ruido y humo que nos dio una exacta medida de nuestro temple. Sabíamos que podíamos resistir, aunque no cuánto, hasta que las bombas de demolición y antipersonales cayeron sobre nosotros. La distribución de nuestros aviones Macchi y Sky Van en el área del aeropuerto nos permitió escuchar que para el enemigo eran “burdas maquetas de aviones”.

Una de las bombas de mil libras hizo impacto en el medio de la pista, inutilizando su mitad izquierda mirando hacia el oeste. El cráter tenía unos ocho metros de profundidad y doce de diámetro y en el fondo se había formado un pequeño lago de agua surgente. Con el capitán de corbeta Molteni fuimos los primeros en recorrer la pista con nuestro vehículo multiuso, apreciando que con una buena barrida quedaría operable en toda su extensión, pero con un ancho de veinte metros.

Pese a las sesenta toneladas de bombas de todo tipo que los ingleses arrojaron sobre la pista, ella permaneció operable hasta el 14 de junio y aunque no podía ser utilizada por aviones de alta performance, la colocación del cable de frenado en la cabecera oeste, que estuvo listo el 26 de abril, gracias al gran esfuerzo del teniente de navío Pirrera con personal de la Base Aeronaval Comandante Espora, permitía considerarla como aeródromo de alternativa para aviones A4Q y Súper Etendard. Su prolongación con chapas de aluminio, si bien estuvo en el ánimo de todos, nunca pudo ser encarada con seriedad.

Muy a menudo uno se engaña al apreciar el efecto de las armas, pues hay una tendencia natural e inconsciente de ver aviones derribados o buques hundidos, allí donde sólo hubo una voluta de humo producida por el lanzamiento de las armas o de los engaños (shaps) que usó permanentemente el enemigo. Por esa razón, la realidad contrarió nuestras apreciaciones y deseos, pues ese 1º de mayo todos los Sea Harrier que atacaron Puerto Argentino y Darwin regresaron a su portaaviones y ninguna unidad de superficie enemiga fue dañada o averiada.

La información de los integrantes de un puesto de observación del aire situado sobre la costa, al sur de Puerto Argentino, de que vieron una gran explosión que iluminó intensamente el horizonte en la dirección en que se habían alejado los buques ingleses, coincidió con la dada por el padre Maffesini en su "Diario de un cura soldado", cuando se encontraba a bordo del transporte ARA "Bahía Buen Suceso": "vemos una fuerte detonación acompañada de una espesa masa de humo que se eleva de un extremo de la isla Lively, distante cinco millas de nuestro fondeadero". Esa explosión fue provocada en su caída por uno de nuestros aviones Dagger como lo verificamos días después, atraídos por el persistente humo de turba que se continuaba quemando, recolectando restos que trasladamos a Puerto Argentino.

Ante la carencia de información sobre la situación de los buques enemigos, se destacó al mediodía al helicóptero Puma de la Prefectura para efectuar un vuelo de reconocimiento, con las limitaciones propias de poseer tan solo un radar meteorológico. Volamos a 30 metros de altura hasta el faro de Punta Celebroña en la península Fresinet; allí fuimos atacados por la artillería propia en la confusión de una alarma roja por ataque aéreo del enemigo. Debimos escabullimos en vuelo rasante hacia el oeste para protegernos entre las lomadas.

Esperamos media hora, restablecimos enlace con el Control Aéreo y proseguimos con nuestra misión volando hasta punta Celebroña, para desde allí navegar hacia el este unas 35 millas en un intento de detectar a la fuerza de tareas enemiga con el radar, que tenía un alcance de 60 millas. Pero "al levantar cabeza" nos llevamos una gran sorpresa: tres fragatas ti-

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS

po “Sheffield” navegaban prácticamente a vista de costa, y un poco más atrás se divisaba la silueta del portaaviones. Se desplazaban con un rumbo general WSW, como si asistieran a una revista naval, subestimando del todo nuestra capacidad y arriesgando graciosamente los costosos medios. Pocas días después, con el hundimiento de la fragata “Sheffield”, aprenderían a respetarnos y no volverían a incursionar en horas diurnas.

Las fragatas iniciaron tiro naval bombardeando con sus cañones de 4,5 pulgadas el área del aeropuerto, con muy escasa efectividad y a las 16.45 horas aviones Mirage las atacaron en la bahía Anunciación sin ocasionarles daño alguno. Llegaron sobre Puerto Argentino volando a casi mil metros de altura y atacaron a las fragatas demasiado expuestas, ya que se imponía el ataque rasante guiado por algún control radar.

Sabíamos que nuestra aviación llegaba a las islas en el límite de su autonomía, lo cual representaba una gran desventaja, por eso confiábamos tanto en nuestros aviones Macchi y en los Pucará. Aunque parecieran “burdas maquetas de aviones”, eran una gran sorpresa táctica, máxime porque el enemigo creía que la pista estaba inutilizada.

Si bien un grupo de sólo tres aviones puede resultar práctico, económico y efectivo para atacar fragatas misilísticas, los resultados obtenidos por nuestra Fuerza Aérea fueron pobres en relación con las bajas sufridas en tripulaciones adiestradas, con excelente nivel de capacitación, a las cuales llevará mucho y valioso tiempo reemplazar. No debemos basar el éxito de las misiones en el reconocido coraje y en la improvisación genial de nuestros pilotos. El azar puede no siempre estar de nuestro lado y es indiscutible que el ataque masivo a unidades de superficie, calculado por métodos científicos y realizado por distintos sectores minimiza las bajas de aviones propios y optimiza los resultados.

Los humos blancos que producía el lanzamiento de los misiles Sea Dart en los buques enemigos inducía a los observadores no idóneos a pensar que nuestras bombas los habían dañado. Como corolario un Dagger fue derribado y cayó sobre la isla Lively; otro, averiado, pretendió aterrizar en emergencia sobre Puerto Argentino y fue derribado por la artillería propia y un tercero se evadió hacia la zona de Darwin por el canal Fitz Roy y también fue derribado por nuestra defensa antiaérea.

Sin embargo, esto no nos ha desanimado. Una y mil veces volveríamos a atacar a los buques ingleses para hacerles pagar muy caro el logro de sus espurios objetivos.

Durante todo el día el enemigo desarrolló gran actividad aérea, que nos obligó a mantener permanente estado de alarma roja. A las 22.30 comenzó el bombardeo naval que castigó nuevamente al aeropuerto, y por primera vez las posiciones del Batallón de Infantería de Marina N° 5, en Sapper Hill.

PREPARATIVOS PARA LA ACCION

Al fin de ese interminable día 1° de mayo nos sentíamos totalmente predisuestos para la lucha. Ardíamos en deseos de entrar en combate para causar al enemigo los mayores daños posibles, aunque sabíamos que sus

medios eran enormes, pero estábamos dispuestos a morir sin pensar en ello y nos sentíamos mancomunados en la realización de una gran empresa.

Teníamos seguridad en el empleo de nuestras armas y conocíamos perfectamente la aplicación de las técnicas más sofisticadas.

El equipo personal era muy bueno, adecuado para ese clima de bajas temperaturas y suficiente, pues cuando se nos extraviaba o necesitábamos cualquier clase de prendas o ropa, el pañol de equipo nos la proveía de inmediato.

Todo el material aéreo era de excelente calidad, lo mismo que su estado de mantenimiento, cuyo funcionamiento superó holgadamente las exigencias a las cuales fue sometido, ya fuesen tanques de combustible, grupos electrógenos o armamento. Se habían tomado sin duda todas las previsiones necesarias y los abastecimientos los recibíamos oportunamente en tiempo y lugar y en forma adecuada.



Dentro del galpón de la Estación Aeronaval Malvinas. Guardiamarina Luque, cabo primero Reza, cabo primero Paniagua, capitán Molteni, suboficial Fernández, suboficial Godoy, cabo primero Mendoza y cabo primero Cruz.



Capitán Pereiro, comandante de los F.28, el 23 de abril, cuando cruzó llevando repuestos y personal.

El nivel de adiestramiento de las tripulaciones era sobresaliente y se reflejó no solamente en el cumplimiento de operaciones de todo tiempo (aviones Fokker y Electra) o en el eficaz empleo de las armas (aviones A4Q y Súper Etendard), sino fundamentalmente en lo referente a la disciplina de vuelo, al abandono de aeronaves seriamente dañadas y a la técnica de supervivencia en zona hostil e inhóspita.

ORGANIZACION DE LA CENTRAL DE INFORMACIONES DE COMBATE

La sorpresa del primer ataque aéreo enemigo nos indicó exactamente que nuestra principal falencia era una CIC que nos posibilitase analizar la posición y los movimientos de las unidades aéreas y de superficie, por lo cual en la misma noche del 1º de mayo comenzamos a organizarla con el capitán de fragata Oscar Manuel Arce y con el capitán de corbeta Juan José Silva quien contaba con sobrada experiencia como jefe de CIC.

Tuvimos que improvisar un tablero de movimiento con una lámina de plástico transparente, donde a mano alzada, trazábamos los círculos de distancia y los radiales azimutales. Al mismo tiempo improvisamos operadores, adiestrando en una noche a los conscriptos clase '62 Ricardo Molinari y Gustavo Piccoli, quienes harían la guardia diurna, y al conscripto Luis González Llanos quien haría la guardia nocturna.

El 2 de mayo nos establecimos en el mismo cuarto donde nuestra

Fuerza Aérea recibía la información de sus radares, con la cual empezamos, a dibujar las derrotas de los aviones y buques enemigos, desde que aparecían en pantalla hasta desaparecer.

Gracias a la información que con el comodoro Mendiberri extractamos de los efectos personales del teniente Nicholas Taylor derribado el 4 de mayo sobre puerto Darwin, supimos que, en determinadas configuraciones de armamento, la autonomía del Harrier en despegue con rampa no superaba los ochenta minutos y si el despegue era vertical, esa autonomía se reducía en un cincuenta por ciento.

Considerando entonces la hora en que aparecían en pantalla y la hora en que desaparecían, no fue difícil fijar los puntos de partida y de llegada de las distintas trayectorias interpolando hasta el máximo de sus autonomías y con ello poder determinar la posición del portaaviones enemigo con un círculo de error no superior a las 10 millas.

En el primer lanzamiento del misil Exocet efectuado por un Súper Etendard, habíamos dado una posición del enemigo a 125° y 75 millas de Puerto Argentino y allí fue averiado el destructor “Sheffield” y posiblemente otro Exocet lanzado al mismo tiempo que el anterior pudo haber averiado al portaaviones “Hermes”, lo que nunca fue desmentido en forma convincente por el enemigo.

Lo cierto es que la actividad aérea enemiga disminuyó en forma drástica entre el 4 y el 9 de mayo, hasta hacerse prácticamente nula, hecho que fuentes inglesas atribuyeron al mal tiempo cuando sólo el 6 de mayo tuvimos niebla, fecha en que desaparecieron en el mar dos Sea Harrier pertenecientes al portaaviones “Invencible”.

Desde esa misma pantalla surgiría la información base para el ataque del 25 de mayo al “Atlantic Conveyor” y del 30 de mayo al “Invencible”.

ACCIONES DEL 3 DE MAYO

El lunes 3 de mayo el Comando de la Fuerza Aérea Sur (CAS), con asiento en Comodoro Rivadavia, informó que un KC-130 avistó a las 13.21 un buque y lanchas de desembarco a 160° y 30 millas de Puerto Argentino. Ante esta información, a las 14.30 se destacaron en vuelo rasante dos Macchi MC-33 comandados por el capitán de corbeta Carlos Alberto Molteni y el teniente de fragata Benítez para atacar los blancos. Detrás de ellos despegamos con el helicóptero Puma de la Prefectura para volar por la bisectriz del sector ordenado, a fin de asegurar las comunicaciones y prestar apoyo con el radar meteorológico.

Los reactores no entraron en contacto con el enemigo por estar cubierta la zona por un banco de niebla y nuestra búsqueda radar también dio resultado negativo pese a tres intentos para los cuales ascendimos hasta 30 metros, que era el tope de los bajos estratos, para barrer el sector.

Informados del regreso de los Macchi pusimos rumbo a Puerto Argentino, sorprendiéndonos el anuncio de alarma roja por ataque aéreo y vimos en, la península del aeropuerto un gran fagonazo. Pensamos que era el efecto de las armas del enemigo, pero la llamada del Control Aéreo

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS

para que acudiéramos al rescate nos informó que uno de nuestros aviones se había estrellado cerca del faro del cabo San Felipe, en el extremo este de la península del aeródromo. El piloto colgó el helicóptero sobre las disseminadas partes del Macchi, pero constatamos que nada podíamos hacer, mientras el personal de mantenimiento de la escuadrilla ya estaba próximo a los humeantes restos. El teniente de fragata Benítez había fallecido.

LOS CRUCES AEREOS DESDE LA BASE AERONAVAL RIO GRANDE A LAS ISLAS MALVINAS

A las ocho de la mañana del 30 de abril se inició el bloqueo aéreo anunciado por Gran Bretaña, que complementaría el bloqueo naval ejecutado con la amenaza de los submarinos nucleares. A pesar de ello nuestros F-28 y Electra burlarían una y otra vez el bloqueo. Las tareas de desapeje del área de carga del aeródromo son muy lentas y quedan grandes cantidades de materiales y munición por distribuir a las distintas unidades. Dos días antes ya estimamos que a la madrugada siguiente se produciría el ataque al aeropuerto. Los indicios de la inminencia de un ataque eran evidentes, pero creíamos que sería masivo y con un desembarco en la zona de bahía Agraciada, el cual se produciría el 8 de junio.

Con las últimas luces del día permanecía aún en la plataforma de carga del aeropuerto Malvinas una avión Fokker de nuestra Armada, descargando tambores de aerocombustible. Dadas las normas de oscurecimiento para prevenir los golpes de mano, tuvimos que decidir entre apurar la maniobra y dejar que el avión comandado por el capitán de corbeta Norberto Pereiro regresara a Río Grande o postergar el despegue hasta la madrugada siguiente. Por suerte se impuso el primer criterio. A la mañana siguiente, al observar la desolación en la plataforma, cubierta de escombros y de cientos de granadas desprendidas de las bombas Beluga, no pudimos menos que recordar la imagen del ST-21, que más tarde regresaría a la isla burlando el bloqueo y contribuyendo a un sostén logístico que fue esencial hasta los últimos días del conflicto.

Los cruces cumplidos por el Electra y los Fokker fueron cada vez más complejos y por ende más peligrosos. Las operaciones fueron controladas desde la central de Operaciones de la Base Aeronaval Río Grande, la que permitía mantener permanentemente el conocimiento de la situación general y específica, enlazando a:

- el comandante de la Fuerza Aeronaval en Río Grande,
- los controladores de la Aviación Naval en Malvinas,
- el avión retransmisor de comunicaciones, y
- el comandante del avión que cumplía el cruce.

El mayor peligro lo constituían los aviones Harrier, que disfrutaban de una total superioridad aérea. Un ejemplo de ello fue el accionar de los aviones fotógrafos que periódicamente surcaban estelando el cielo malvinense, lo cual les permitía tener un conocimiento exacto y actualizado de nuestras posiciones. De día las Patrullas Aéreas de Combate (PAC) del enemigo se ubicaban en posición favorable para batir todo avión ar-

gentino en forma casi instantánea. De noche, en caso de alerta, los radares de las unidades de control enemigas destacaban las PAC que estaban en el aire en un tiempo no mayor de 8 minutos desde la detección del in-cursor.

Para burlar el bloqueo inglés que día a día se iba estrechando sobre la isla Soledad, los pilotos de los Fokker y Electra debían tener en cuenta también la acechanza de las fragatas misilísticas que podían estar estacionadas en las vías de aproximación o cumpliendo alguna misión en áreas coincidentes con el vuelo programado. Además, las condiciones meteorológicas obligaban las más de las veces a volar por instrumentos, por baja visibilidad, entre llovizna, bruma, o niebla rastrera y no había radioayudas que permitieran localizar la pista de Puerto Argentino. Estas eran encendidas solamente en caso de extrema necesidad para no alertar al enemigo.

La pista no siempre podía ser barrida porque los ataques eran continuos y quedaba cubierta de piedras y esquirlas. Dispuestos ya para aterrizar en las Malvinas, muchos aviones tuvieron que utilizar sólo el lado derecho de la pista, cuidándose del cráter que inutilizaba el lado izquierdo y de dos pequeños baches que en la carrera de despegue o aterrizaje podían dañar los parantes de nariz. Casi siempre se aterrizaba en la cabecera este; la aproximación desde el mar evitaba el peligro de obstáculos y coincidía con la dirección de los vientos predominantes.

De noche la situación se agravaba por la falta de balizamiento y por la precaución de no utilizar los faros de aterrizaje. Los aviones debían permanecer en la cabecera oeste, algunos con los motores en marcha y descargar de 7 a 10 toneladas en 15 o 20 minutos sin ayuda alguna de montacargas, o sea al hombro de una decena de hombres sin distinción de jerarquía. A pesar de todo, eran posados sobre la pista donde la seguridad era máxima, apenas turbada por la sorpresiva explosión de alguna bomba con retardo.

Desde el 1º de mayo hasta el 14 de junio nuestra Fuerza Aérea cumplió 33 vuelos de transporte y la Aviación Naval 16, dos de ellos con aviones BE-200 de pequeño porte pero de similar mérito, máxime por haber sido uno de ellos, al mando del capitán de corbeta Solá, el primero en burlar el bloqueo.

En caso de ser atacados y sufrir daños por las armas del enemigo, las tripulaciones carecían de toda posibilidad de abandonar el avión; no podían eyectarse como en los aviones de combate y así sucedió con los tripulantes del Hércules derribado el 1º de junio por aviones Harrier y con los del Lear Jet derribado por una fragata misilística.

El enlace de comunicaciones no era directo con el avión, sino a través de la difusión de mensajes cursados entre Malvinas y Río Grande, que consistían en dar la orden de continuar el vuelo o de regresar de inmediato; en varias oportunidades se ordenó esto último a pocos minutos del aterrizaje. Los vuelos se iniciaban en altura hasta una posición prefijada al oeste de la isla Gran Malvina y desde allí en vuelo rasante que con diferentes radiales convergía al aeropuerto de Puerto Argentino.

En los vuelos diurnos se volaba entre las montañas y en los noctur-

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS

nos a 15 metros sobre el mar, confiando en la precisión del radar-altímetro. Los giros eran suaves pero coordinados y sólo personal no idóneo puede creer que en esos casos la punta del ala puede tocar el agua. En los pilotos no había temeridad sino profesionalismo. No eran vuelos suicidas, ni diabluras al mejor estilo del Barón Rojo o de Pierre Closterman, sino la demostración de un alto nivel de adiestramiento en técnica y táctica y de una encomiable disciplina para la consecución de las misiones ordenadas.

Para las tripulaciones, el escuchar voces conocidas de los jefes destacados en el Estado Mayor de Malvinas era sentir seguridad y alivio a las tensiones, porque significaba asumir el conocimiento preciso de la situación táctica actualizada al instante, cuya mejor demostración la ofreció el hecho de que ninguno de los aviones navales fuera derribado durante los cruces realizados.

EL ESTRECHO DE SAN CARLOS

El lunes 10 de mayo a las 20.25, mientras dos fragatas enemigas bombardeaban al sur de Puerto Argentino la zona de Sapper Hill, la "Alacrity" se internó en el estrecho de San Carlos donde a las 22.25 atacó al buque ARA "Isla de los Estados". Pese a la comunicación inicial de nuestro pequeño buque de abastecimiento y la información sobre la bengala iluminante utilizada por los ingleses durante el ataque, avistada desde puerto Darwin y bahía Fox, no pudimos saber a ciencia cierta qué había pasado, por lo cual a pesar de la intensa niebla y a favor de ella al mismo tiempo, a la mañana siguiente la diminuta barcaza "Forrest" inició la búsqueda en el área probable de hundimiento y al mediodía del 13 de mayo encontró restos del naufragio y el domingo 16 de mayo por la mañana rescató a los dos únicos sobrevivientes en la isla Cisne (estrecho de San Carlos).

Ante estos primeros indicios corroborados por las apreciaciones de Inteligencia, producto de las visitas al establecimiento y al puerto de San Carlos cumplidas en fechas anteriores al 1º de mayo, se resolvió realizar una operación comando de rastillaje en el establecimiento San Carlos, en la planta refrigeradora y en puerto San Carlos, al mando del teniente primero Carlos D. Esteban del Regimiento 25 de Infantería. Dicho rastillaje dio resultado negativo, resolviéndose sin embargo destacar nuevamente al citado oficial al mando de un grupo de 60 hombres de nuestro Ejército para custodiar el promontorio Güemes de más de 200 metros de altura y situado a espaldas al norte del puerto de San Carlos, donde quedó establecido el grupo, el 20 de mayo.

El viernes 21 de mayo a la una de la mañana para hacer distracción, los ingleses realizaron bombardeo naval sobre Punta Voluntario (costa este de isla Soledad) mientras iniciaban el desembarco en el puerto de San Carlos (costa oeste de la misma isla), Sin embargo la sorpresa no fue total, por cuanto allí estaba el teniente Esteban quien dio la alarma a Puerto Argentino, informando a las 8.10 haber avistado cinco buques que entraban por el norte del estrecho de San Carlos.

Se ordenó a una sección de aviones Macchi reconocer dicha zona pe-

ro como quedaba un solo avión en servicio, se destacó solamente al teniente de navío Owen Guillermo Crippa, quien debía volar desde Puerto Argentino hacia el oeste, dejando a su izquierda las alturas Rivadavia, aparecer por el extremo sur del brazo San Carlos con rumbo norte y sorprender al enemigo. Pero en el despegue modificó la trayectoria y apareció por la ensenada del noroeste de isla Soledad con rumbo sudeste, sorprendiendo a más de doce buques de guerra recostados en ambos márgenes del estrecho y dentro del puerto San Carlos; lanzó una salva de 8 cohetes Zunni y toda su munición de 30 mm sobre una fragata, posiblemente la "Antelope", y regresó con la valiosa información a Puerto Argentino. En ella se basaron las oleadas del continente que se sucederían hasta las últimas luces del día, que inexplicablemente no se repitieron al día siguiente pese al buen tiempo, permitiendo que el enemigo consolidara su posición.

A las 10 de la mañana el portaaviones "Invencible" se encontraba a 90 millas al nordeste de Puerto Argentino y mantenía simultáneamente tres PAC estacionadas 3 millas al oeste de San Carlos. A las 14 el personal de nuestro Ejército destacado en puerto Howard avistó 14 km al sur una fragata que sería la "Ardent" navegando con rumbo sudeste. Esta información la reciben por el método de radio difusión los aviones navales A4Q que habían despegado a las 13 de la Base Aeronaval de Río Grande; su líder era el capitán de corbeta Philippi y los numerales los tenientes Arca y Márquez. A las 14.20 entraron en vuelo rasante por el extremo sur del estrecho de San Carlos a la altura de bahía Zorro, con rumbo NNE y pegados a la costa este del estrecho; al llegar a puerto Rey avistaron al abandonado "Río Carcarañá" y continuaron vuelo hacia el norte. Al sobrepasar la isla Cisne el numeral de la derecha visualizó la fragata "Ardent" que navegaba desde puerto Howard con rumbo sudeste. La atacaron de inmediato; en su cubierta explotaron varias bombas con total precisión pese a la defensa misilística y antiaérea. Hay que tener en cuenta que la fragata se encontraba en aguas restringidas, sacrificando su libertad de maniobra y arriesgando ir a parar al fondo del mar, como inexorablemente ocurrió.

Cuando los tres "Skyhawk" (A4Q) iniciaron la recobrada después del ataque, fueron interceptados por los Harrier estacionados defensivamente en la zona, derribando dos de nuestros aviones y averiando seriamente al tercero que se dirigió en emergencia a Puerto Argentino. El teniente de fragata Márquez desapareció con su aeronave; el capitán Philippi se eyectó cerca de la costa del estrecho y fue rescatado luego de tres días de difícil lucha por sobrevivir, con ayuda de pobladores "kelpers" del establecimiento Brazo Norte; el teniente Arca quiso salvar su avión pero debió eyectarse sobre el aeropuerto de Malvinas, porque entre otras muchas e importantes averías le faltaba una de las ruedas del tren principal.

Cuando me incliné sobre la camilla donde estaba recostado a su llegada al Hospital Militar de Malvinas, se aflojó su tensión y prorrumpió en llanto quejándose de no haber podido salvar el avión. El esfuerzo físico y mental realizado por él, fue descomunal. Se había conjugado dentro de su ser todo un mundo de prueba a su temple y a su capacidad profesional. El concurrir a un área conflictiva con gran poder defensivo, divi-

sar la fragata “Ardent” y atacarla pese a la intensidad del fuego antiaéreo y misilístico, hacer puntería para que el impacto fuera todo lo cierto que fue, escapar entre las ondas expansivas de las explosiones, soportar el ataque de los Harrier y varios impactos que le afectaron el accionar de los controles, volar en forma precaria y con medio timón de cola desprendido, rasante entre las montañas y llegar a Puerto Argentino donde pudo ser batido por la propia defensa antiaérea, buscar la pista que se le diluía entre las nubes bajas, recibir la llamada del Control Aéreo donde se le ordenaba que abandonara el avión e insistir en que quería salvarlo, recibir las valiosas instrucciones del mayor Ianariello con suficiente experiencia como piloto de aviones Skyhawk, y pasar bajo para que la torre verificara que le faltaba la rueda izquierda completa, tomar altura para eyectar y hacerlo, siendo la maniobra, según algunos pilotos, con mucho de parecido a un parto, caer al agua a 500 metros de la costa, desprenderse del paracaídas, ser objeto de un intento de rescate por un helicóptero sin capacidad para hacerlo por carecer de un guinche y de elementos de rescate (era lo único disponible en ese momento) y tras dos intentos fallidos empezar a nadar hacia la playa que si bien él lo ignoraba, estaba minada. Entonces el comandante del helicóptero, hunde el esquí en el agua para hacerlo montar a horcajadas, mientras el mecánico arriesgando su propia vida, lo asía fuertemente del cuello y así lo trasladan al hospital. Por todo eso, al reconocermelo, se dejó invadir por el desahogo de una congoja justificada y bendita.

Un segmento de las comunicaciones grabadas ese 21 de mayo de 1982 y cursadas entre el comandante de la Fuerza Aeronaval N° 1 establecida en Río Grande y el jefe de las Unidades Aeronavales destacadas en Malvinas, es el siguiente:

- 8.20 horas *Malvinas a Río Grande*: “URGENTE, tenemos cuatro buques entrando en el estrecho de San Carlos por el Norte. Los aviones deben estar antes de una hora treinta minutos”.
- 8.24 horas *Malvinas a Río Grande*: “Informo que dos buques están entrando por el Norte al estrecho San Carlos y tres buques más en los brazos de San Carlos. Las condiciones meteorológicas son óptimas para un ataque aéreo; si pudiéramos hacerlo sería fenómeno, porque esta gente tiene intenciones de desembarco”.
- 8.58 horas *Malvinas a Río Grande*: “Viento del 300° 7 nudos, 40 km de visibilidad, un octavo de cúmulo a 700 metros, presión 1008 milibares, temperatura 2° punto de rocío 1°.
- 9.35 horas *Malvinas a Río Grande*: “En la bahía San Carlos hay maniobras de desembarco. El portaaviones situado al nordeste de Puerto Argentino 80 millas. Tenemos gran interrogante: ¿otro portaaviones?”
- 9.45 horas *Malvinas a Río Grande*: “Hay una fragata bombardeando Puerto Argentino. Salió Crippa con un Macchi para pegarle al ‘Endurance’ en San Carlos”.
- 9.48 horas *Malvinas a Río Grande*: “En Howard derribaron un Harrier con Blow Pipe. Portaaviones 90 millas al nordeste de Puerto Argentino. Tres PAC simultáneas estacionadas

- 10 millas al oeste de San Carlos. Todo el desembarco es en el Puerto San Carlos cerca del establecimiento”.
- 9.57 horas *Malvinas a Río Grande*: “Macchi (Crippa) confirma 12 unidades en el estrecho San Carlos y helicópteros. Exactamente en el Puerto de San Carlos donde está la frigorífica”.
- 10.05 horas *Malvinas a Río Grande*: “12 buques en el Brazo San Carlos. Son destructores, fragatas y buques de desembarco. Un destructor en la bahía Roca Blanca. Hay otro destructor en la bahía Rosalía”.
- 10.07 horas *Malvinas a Río Grande*: “Crippa averió una fragata con cohetes y cañones. Descargó todo a 300 metros del buque. Hay fuertes explosiones”.
- 10.12 horas *Malvinas a Río Grande*: “Los buques blancos al norte de la isla Cisne, todos reunidos en la ría de Puerto San Carlos, también frente a la costa Oeste del estrecho al pie del monte, en la bahía”.
- 10.18 horas *Malvinas a Río Grande*: “Crippa aparentemente le pegó a una fragata (posiblemente ‘Antelope’)”.
- 10.20 horas *Río Grande a Malvinas*: “Vamos a llevar todos los cuadernos, los libros, los chicos y voy yo también, vamos todos”.
- 10.20 horas *Malvinas a Río Grande*: “Los chicos suyos salieron a la altura de la pista de San Carlos. Un helicóptero le salió a tirar y se encontró con un destructor. Están todos encajonados en la ría San Carlos”.
- 10.35 horas *Malvinas a Río Grande*: “El portaaviones no está en pantalla. Posición estimada 80 millas al nordeste de Puerto Argentino”.
- 11.02 horas *Malvinas a Río Grande*: “Es difícil determinar la posición del portaaviones porque hay solamente 4 Harriers en el aire”.
- 11.30 horas *Malvinas a Río Grande*: “Los aviones ya pasaron, pregunto hora de próximo ataque. En la loma arriba de San Carlos hay problemas”.
- Río Grande a Malvinas*: “12.00 van 8; 12.50 van 8; 13.05 van 16; 13.30 van 10; 13.50 van 8.”
- 11.48 horas *Calderón*: “Sale débil”.
- 11.53 horas *Malvinas a Río Grande*: “Por Howard uno de los atorrantes (buque inglés) se quiere ir hacia isla Cisne”.
- 12.18 horas *Río Grande a Malvinas*: “Confirme situación de Howard y San Carlos”.
- 12.22 horas *Malvinas a Río Grande*: “Buen sol, no pasa nada. La situación para Fokker es muy complicada. Tenemos pocas conversaciones con Puerto San Carlos”.
- 12.31 horas *Malvinas a Río Grande*: “El atorrante que se iba por el estrecho San Carlos ya está en bahía Fox, fue avistado por los muchachos de bahía Fox”.
- 12.37 horas *Malvinas a Río Grande*: “El portaaviones está a 90 millas al nordeste de Puerto Argentino. Salieron 4 PAC, pero tal vez de un solo buque”.
- 12.40 horas *Río Grande a Malvinas*: “Estamos preocupados con el pie-

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS

- nic o ir con paraguas. ¿Cómo está el estrecho en su aspecto meteorológico? Si tiene enlace con Fox dígame que Castro Fox (Cte. A4Q) y sus muchachos van a hacer justicia en la parte del estrecho San Carlos y Howard donde hay actividad”.
- 13.08 horas *Malvinas a Río Grande:* “El portaaviones está desguarnecido porque tiene muchos aviones en vuelo”.
- 13.10 horas *Río Grande a Malvinas:* “El tema es el chupete de Colombo (Cte. SUE) pero si hay posibilidades, lo van a hacer. Necesito nos diga las posiciones de la gente de Mozzarelli (unidades propias de superficie)”.
- 13.20 horas *Malvinas a Río Grande:* “Tres buques en Fox. Uno grande (‘Río Carcarañá’) en Puerto Rey abandonado. Resto en casa”.
- 13.24 horas *Malvinas a Río Grande:* “Manden un auto para sacar fotografías de lo que pasa. Resulta más fácil que desde el segundo piso (Central de operaciones del EEMM bautizada como ‘La Ponderosa’).”
- 13.40 horas *Calderón a Malvinas:* “Tres Harriers sobrevolaron nuestra posición entre 13.09 y 13.30 horas para posible ataque.”
- 14.00 horas *Malvinas a Río Grande:* “Confirme si viene Castro Fox.”
- 14.03 horas *Calderón a Río Grande:* “Viento 280/2 nudos visibilidad 10 km 4/8 de cúmulo a 750 metros, presión 1009 milibares, temperatura 9º punto de rocío 7º.”
- 14.10 horas *Río Grande a Malvinas:* “A las 14.00 horas van 5 y a 14.30 van 6 de Castro Fox”.
- 14.12 horas *Malvinas a Río Grande:* “¿Se acuerda del atorrante que estaba por bahía Fox? Volvió a ser atorrante. Está a 14 km al sur de puerto Howard. El equipo de Castro Fox tiene un partido que jugar con ese atorrante.”
- 14.24 horas *Malvinas a Río Grande:* “El atorrante está justo frente a Howard con rumbo sudeste más solo que Adán”.
- Río Grande a Malvinas:* “Va Eva para allá. Estimo que estarán en 30 minutos. En 10 minutos estimo que lo avistarán”.
- 14.47 horas *Malvinas a Río Grande:* “Le metieron un bombón de 1.000 libras a la fragata ‘Ardent’. En caso de elegir, los muchachos de Castro Fox que le tiren a los transportes”.
- 14.50 horas *Malvinas a Río Grande:* “Hay una serie de requerimientos. Tal vez a las 17.00 horas los chicos de Pereiro (Comandante Fokker) puedan venir. Entre 17.00 y 17.30 horas en ésta”.
- 15.15 horas *Malvinas a Personal en el Aeropuerto:* “Atiendan a un A4 nuestro que viene en emergencia”.
- 15.30 horas *Malvinas a Río Grande:* “Sobre Puerto Argentino eyectó un A4. Recuperamos al piloto (Arca). Informaré estado”.

DARWIN

Cuando los ingleses iniciaron la gran ofensiva sobre Goose Green

cometieron un grave error táctico, pero fue un error inducido por la correspondencia clandestina que les hacían llegar los “kelpers” fuertemente impresionados por el despliegue de aviones, armamento y tropas, que si bien eran de poca monta a sus ojos inexpertos parecían de gran envergadura. Además la defensa que se efectuó de ese sector les hizo pensar que la fuerza emplazada era importante, cuando en realidad no era así.

El 14 de abril el vicecomodoro Wilson Pedrozo se hizo cargo del campo auxiliar Darwin para operar desde allí con aviones Pucará, en caso de tener que prestar apoyo aéreo a nuestras tropas en un enfrentamiento con el enemigo. Al principio se le dio protección con una compañía para evitar golpes de mano y luego se la reforzó con dos compañías del Regimiento 12 de Infantería.

Poseía una eficiente defensa antiaérea basada en cañones de 35 mm apoyados por otros “Rheinmetal” de 20 mm.

Darwin está ubicado 70 km al oeste de Puerto Argentino y 24 km al sur del establecimiento San Carlos, que es desde donde se inició el ataque. Lo insólito del combate que se desarrolló fue que al no quedar en Darwin aviones Pucará, nuestras tropas estacionadas en un pequeño istmo de menos de 2 km de ancho en Goose Green, defendieron un objetivo inexistente en vez de retardar el avance enemigo hacia Puerto Argentino, dado que la defensa del sector Sur de la isla Soledad había sido descartada.

Para tomar esa débil posición los ingleses desplegaron una fuerza de 4.000 profesionales y sufrieron cuantiosas pérdidas incluyendo al comandante de la operación coronel H. Jones. Ocuparon Darwin y Goose Green encontrando en la pista varios aviones Pucará y bombas Napalm que nunca fueron utilizados.

MISIONES DE APOYO AEREO A NUESTRAS FUERZAS TERRESTRES

Se imponía el ataque aéreo a la zona de concentración del enemigo y nuestras fuerzas terrestres sufrían la falta de apoyo aéreo.

La oposición de los Harrier fue definitiva desde los primeros enfrentamientos con nuestra Fuerza Aérea. Ante el Mirage, el Harrier compensaba sus deficiencias con una gran flexibilidad de maniobra, y con su dotación de misiles AIM-9L Sidewinder que habían proporcionado los Estados Unidos a los británicos en una reprochable traición a la causa de América, misiles que pueden ser lanzados hacia los blancos desde posiciones frontales, laterales y posteriores, a alturas bajas y medias.

Independientemente de lo fidedigno de la información obtenida, nuestra Fuerza Aérea planeando sus operaciones con gran cautela para no arriesgar sin resultados aceptables las aeronaves disponibles, nunca atacó blancos terrestres en la zona de Fitz Roy, en Horse Paddock (10 km de San Carlos), ni en los montes Simmons, Big Mountain, Wall, Kent y Two Sisters, entre otros, considerando que no eran objetivos materiales apropiados, ya que sin duda alguna era más rentable atacar los buques de la flota británica.

Siempre es más tentador atacar una unidad de superficie por la po-

LA AVIACION NAVAL EN LAS MALVINAS

sibilidad de hundirla que atacar posiciones terrestres que aunque relativamente mucho más importantes, es muy difícil apreciar los resultados sobre los mismos y en particular distinguir la participación de cada una de las armas en el logro del objetivo.

El 28 de mayo a través de los circuitos de comunicaciones el vicecomodoro Pedrozo solicitó a Puerto Argentino apoyo aéreo con la mayor urgencia, a fin de retardar el avance de las tropas inglesas y dar un respiro a las fuerzas propias. La coordinación de los vuelos se realizó con la intervención del capitán Arce, una de cuyas funciones era la de enlace entre Ejército, Fuerza Aérea y Marina para la ejecución del apoyo aéreo cercano.

Previo a la realización del vuelo se impartieron las instrucciones con participación del capitán Molteni, líder de la sección aeronaval de aviones Macchi, para coordinar frecuencias, corredores de entrada e indicativos, y se explicó la situación táctica imperante en la zona de combate. A las 15.30 se inició la tercera incursión al mando del capitán Molteni cuyo numeral era el teniente de corbeta Daniel Miguel. Esta tarea se coordinó a través del CIC de nuestra Fuerza Aérea y de la sala de situación conjunta. En proximidades del área de operaciones (Darwin) hubo comunicación bilateral entre el líder y el Oficial Control Aéreo Adelantado (OCAA) (vicecomodoro Pedrozo), quien asignó zona a batir y no blanco puntual.

Finalizado el ataque, el OCAA informó: “Tiro excelente pero muy poco” y a continuación “numeral derribado”. Durante la evasión posterior al ataque el líder de formación realizó maniobras para eludir un misil, mientras escuchaba al OCAA ordenar: “¡Escape!”.

Más tarde en comunicación telefónica entre el vicecomodoro Pedrozo y el capitán Molteni, el primero informó que en el ataque el teniente Miguel volaba algo retrasado, un poco más alto, 30 grados con respecto al líder y que al ser abatido por las armas del enemigo cayó en tonel hacia la derecha, impactando el terreno en posición casi invertida.

Ese día se cumplieron cuatro misiones de apoyo aéreo cercano, porque las nubes bajas ponían a nuestros aviones a cubierto de los Harrier que orbitaban sobre capa a 15 mil pies de altura. Pero eso mismo nos obligaba a realizar ataques a muy baja altura y a merced de la capacidad misilística (Blow Pipe) de las fuerzas terrestres enemigas. La primera misión fue realizada por una sección de Macchi; su líder el capitán Molteni, luego de entrar en ligazón con el OCAA, ordenó regresar a Puerto Argentino porque la zona de Darwin estaba cubierta por niebla.

El segundo apoyo lo cumplió una sección de aviones Pucará; uno de ellos fue derribado por el fuego antiaéreo y misilístico y desapareció su piloto. El tercer apoyo ya narrado, lo realizó la sección de aviones Macchi y en él perdió la vida el teniente Miguel. La última la cumplió nuevamente una sección de aviones Pucará que llegó al blanco donde uno de los aviones fue derribado^ el otro logró escapar, luego de derribar dos helicópteros ingleses. Con justa razón el brigadier Castellanos se enorgullecería ese 28 de mayo del bautismo de fuego de los Pucará que al fin habían cumplido su primera misión de combate.

EPILOGO

El domingo 13 de junio, en medio del bombardeo naval, el tiro de artillería de campaña y los ataques de los Harrier escuchamos las palabras del Sumo Pontífice desde la Basílica de Luján. Esa noche fue la peor de todas. Aún nos parecía sentir la sensación de abandono que nos produjo la visita anterior de Su Santidad a Londres. Primero las Naciones Unidas. Luego la Organización de Estados Americanos, casi simultáneamente los países europeos del oeste y por último el Papa. Pero Dios es bueno, Dios no hace cosas inútiles y el enemigo ciertamente no es invulnerable.

A partir del 14 de junio venimos escuchando a los “estrategas” hablar de lo que se debió hacer, a los magos que siempre vieron claro y evidente todo lo que no se hizo y a los profetas que supieron el resultado final el mismo 2 de abril. Pero ninguno de ellos estuvo mano a mano con el enemigo ni tuvo la fortuna de haber hecho, o haber dejado de hacer, lo que las circunstancias le aconsejaron, o sea que ninguno de ellos puede sentir el orgullo de haber defendido a su Patria en la Guerra de las Malvinas, aunque sea equivocándose.

Si antes del 2 de abril las Malvinas eran Argentinas, ahora lo son más que nunca.

NOTA:

El capitán de navío Luis Félix Anselmi, con el grado inmediato inferior, se desempeñó como comandante de la Fuerza Aeronaval MALVINAS del 14 de abril al 4 de junio de 1982.

1893-1983

Sados
Centro Integral de Compras

**90 años
brindando servicio!**

- Capital Federal
- La Plata
- Zárate
- Verónica
- Mar del Plata
- Puerto Belgrano
- Bahía Blanca
- Río Gallegos
- Río Grande
- Ushuaia
- Río Turbio

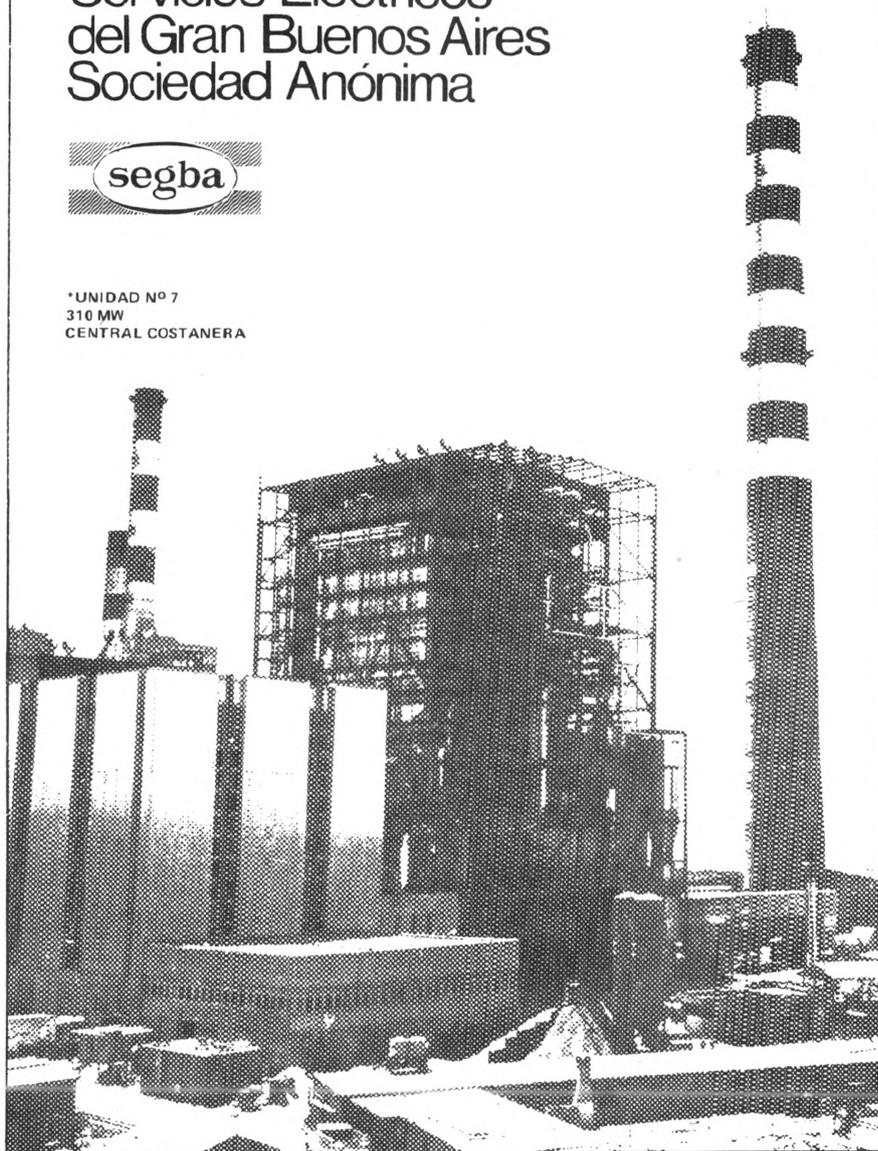


MOSP Ministerio de Obras y Servicios Públicos.
Secretaría de Energía.

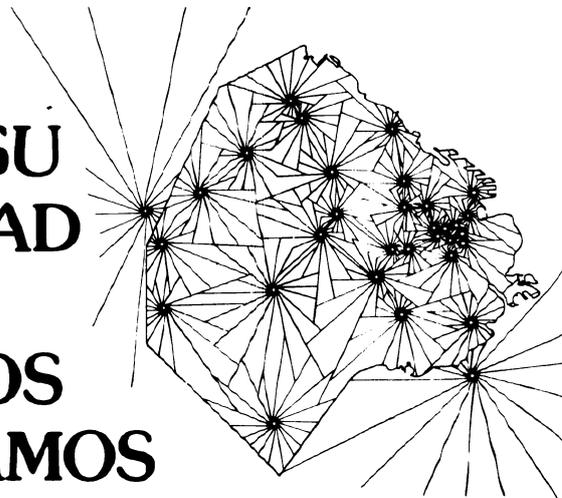
Servicios Eléctricos
del Gran Buenos Aires
Sociedad Anónima



*UNIDAD Nº 7
310 MW
CENTRAL COSTANERA



NOS IMPORTA SU COMODIDAD POR ELLO AMPLIAMOS Y MEJORAMOS NUESTROS SERVICIOS



El Banco de la Ciudad de Buenos Aires le ofrece una gran diversidad de servicios, tradicionales y atípicos, durante 12 horas corridas de atención de lunes a viernes, a través de sus distintos tipos de dependencias, algunas de las cuales operan también los días sábados. La moderna tecnología incorporada, las 32 sucursales, 4 oficinas y 18 Posiciones de Atención Bancaria, se suman a la responsabilidad y experiencia puestas de manifiesto a través de más de 105 años de actividad bancaria.

Area Comercial

- Cuentas Corrientes
- Caja de Ahorros Común y Especial
- Depósitos a Plazo fijo Transferibles, Intransferibles y Ajustables
- Descuentos de Documentos de Terceros
- Prestamos Personales y Créditos Comerciales
- Recaudación de impuestos, servicios, etc
- Servicios Especiales para Terceros
- Giros y Remesas para el Interior
- Alquiler Cajas de Seguridad

- Tarjeta Argencard
- Títulos y Valores
- Exterior y Cambios
- Buzón para Depósitos Fuera de Hora
- Depósitos a Plazo Fijo en Moneda Extranjera

Area Pignoraticia

- Crédito pignoraticio sobre Alhajas, Objetos Varios, Objetos de Arte y Pielés
- Compra de chafalonía, monedas y lingotes de oro
- Servicio de Reconocimiento y Valuación Nacional e Internacional de Alhajas
- Servicio de Reconocimiento, y Valuación de Objetos Varios y Objetos de Arte
- Servicio de Guarda y Conservación de Pielés
- Venta Inmediata de Alhajas, Pielés y Alfombras
- Valuaciones a domicilio

Area de Ventas

- Remates de Alhajas y Objetos Varios.
- Remates Especiales y Súper Especiales
- Remates de mercadería proveniente de la Administración Nacional de Aduanas
- Remates Judiciales y Oficiales (bienes muebles e inmuebles)

- Ventas Particulares
- Ofertas Bajo Sobre
- Exhibición de mercadería a subastarse

Area Judicial

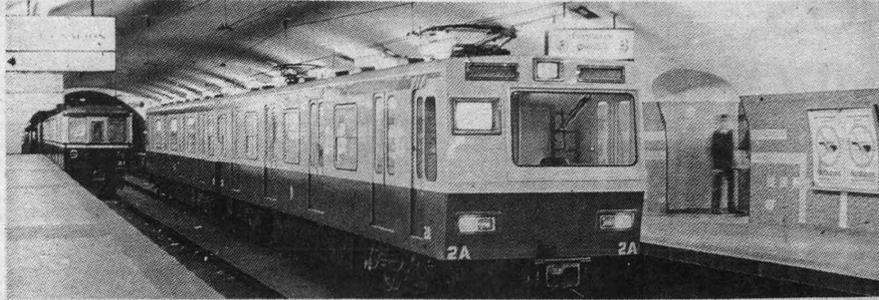
- Depósitos Judiciales de los siguientes fueros de Capital Federal: Especial en lo Civil y Comercial (Ex-Paz) Justicia Nacional en lo Comercial Justicia Nacional de Trabajo Justicia Nacional en lo Penal Justicia Nacional en lo Federal
- Atención de profesionales que entienden en las distintas causas y exhibición de lotes a subastar

En síntesis, una demostración del interés constante por la evolución de todo un sistema operativo, puesto al servicio de la comunidad.

Florida 302, Sarmiento 630 y Sucursales



**Banco de la Ciudad
de Buenos Aires**
en la gran ciudad, su banca desde 1878

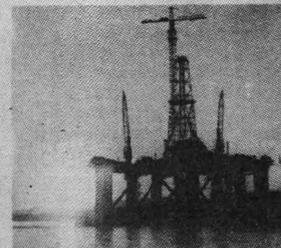
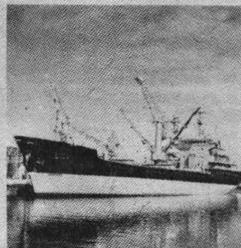
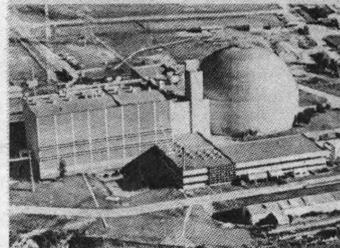


**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 

NIFE Argentina S.A.

José León Suárez 2244 - 1440 - Capital
Tel.: 68-6031/3 - Télex 02-2729 NIFE AR
Dir.: Telegráfica NIFECAD



El Batallón de Infantería de Marina N° 5 en las Malvinas



Por el Capitán de Fragata I.M.
CARLOS HUGO ROBACIO

1. INTRODUCCION

Esta narración profesional, en razón de la síntesis a que estoy obligado, no contiene en sí la totalidad de lo acontecido durante las acciones en Malvinas, ni juicios de valor de quien los ha vivido, puesto que aún no se han expedido las comisiones especiales que efectúan el análisis en detalle de las operaciones; es obvio que así lo haga el día en que el tema tome estado público y sea ineludible su divulgación, para impedir que se tergiversen lo realmente acontecido o se pretenda disminuir el carácter de gesta que intrínsecamente lleva en sí el problema Malvinas y no precisamente los méritos o deméritos de los que tuvimos el privilegio de participar.

Debe entenderse, además, que todo cuanto aquí se expresa está basado en la experiencia vivida y bajo la óptica personal de un comandante de una unidad táctica que, por ser humano, puede ser parcial. A lo anterior se le suma el orgullo que siento de pertenecer a las fuerzas de la Armada presentes en la acción y el haber luchado junto a otras unidades del Ejército y de la Fuerza Aérea, todos de la dotación "Malvinas", lo que no descarto puede llevarme aun enfoque "localizado" del problema. Si bien es cierto que tuvimos "nuestro problema", la realidad de la acción nos mostró rápidamente la cara de la verdad; es así que el dolor y la necesidad despertaron sentimientos más nobles y profundos, contribuyendo a integrar todas las fuerzas para presentar batalla, donde cada uno supo acudir a todas sus reservas en el intento de dar de sí lo que las circunstancias y el honor requerían.

Tal el caso de los comandos del Ejército y propios, los observadores adelantados de la Fuerza Aérea, de jefes y oficiales y dotaciones que con frágiles embarcaciones abastecían a las unidades distantes. De los

aviadores de las tres fuerzas que muchas veces, ya sea con aviones de entrenamiento, de transporte o helicópteros, salían en misiones verdaderamente temerarias que se nos ocurrían como suicidas, burlando el ataque y el bloqueo de los ingleses en procura de abastecer, desplazar efectivos y/o brindar la escasísima exploración que se logró disponer. Una acción similar desarrollaron otros elementos y personal como el caso del Exocet, que no sólo demostró ser eficaz y de valor, sino que contribuyó a levantar y mantener la moral.

Otro tanto ocurrió con todos aquellos que nos apoyaron con su esfuerzo en el aspecto logístico, en múltiples y riesgosas circunstancias.

Sería injusto dejar de mencionar o aclarar que si el Batallón de Infantería de Marina N° 5 persiguió tenazmente el cumplimiento de la tarea asignada hasta que agotó su munición, no son menos ciertas las pruebas de apoyo ilimitado de elementos del Ejército que combatieron a su lado hasta las últimas instancias, tales como los dos grupos de artillería, las compañías *Charlie* y *Bravo*, de los regimientos 3 y 6, además de algún personal del Regimiento 4 que pudiendo replegarse a Puerto Argentino se integraron al batallón y lucharon y murieron al lado de nuestros efectivos.

2. ANTECEDENTES

Cuando se produce la recuperación de nuestras Malvinas en una impecable operación anfibia, acción que sin duda la historia guardará para sí juntamente con un memorable y victorioso regreso, pacífico o no, que a no dudarlo se producirá en no mucho tiempo, el batallón se encontraba ajustando su adiestramiento en campaña, realizando justamente prácticas de combate nocturno.

Esta unidad fue, es y será un motivo de verdadero orgullo para cualquier infante de marina que pase por sus filas, no importa quién lo comande ni quién la integre, pues por tradición, por capacidad de medios y peculiares vivencias, en ella se hacen hombres y comandantes.

Es una unidad que lo tiene todo y que trabaja con profundo sentido profesional, puesto que posee movilidad, apoyo de artillería, exploración, un conjunto bien balanceado de armas y excelentes equipos de comunicaciones, pero mucho más que lo mencionado es que se adiestra independientemente y casi siempre con el apoyo del Grupo Aéreo Insular de la aviación naval, a lo que sumando el espacio y las condiciones meteorológicas extremas en que desarrolla sus actividades, concluiremos que sin duda era la unidad ideal para operar en Malvinas.

Por conocer lo que tenía entre manos, puede comprenderse la sana envidia profesional, fuera de la alegría inmensa que sentía el suscripto cuando muchos infantes de marina relataban con auténtico y sentido orgullo “su toma” de las Malvinas; no imaginaba ese 2 de abril que a mi unidad le tocaría desarrollar la segunda parte, ya que por su misión era improbable su desplazamiento.

Sintetizando, el batallón era, orgullo aparte, la unidad mejor armada, equipada y adiestrada para las operaciones a las que fue destinada, así que cuando me fue requerida su intervención no dudé en aceptar la

misión. Esto hizo que en muy escaso tiempo se apagara en mí la sana envidia profesional, por la variedad y seriedad de las decisiones que a partir de ese instante tendría que adoptar, dado que ahora éramos nosotros los que debíamos exponer nuestros conocimientos y nuestro temple; así fue que, aparte de los aspectos tácticos que se desarrollarían, fijé como objetivos a cada uno de mis hombres las siguientes premisas:

- 1) La justicia ante Dios y el mundo de la causa por la que sin duda lucharíamos con dignidad.
- 2) Representábamos el honor del pueblo argentino, a la Armada y a una orgullosa Infantería de Marina.
- 3) Debíamos demostrar si realmente éramos hombres y si habíamos elegido la profesión deseada con verdadera vocación.
- 4) No odiar ni al enemigo, pues el que odia no sabe combatir.
- 5) Una vez en las islas Malvinas no había posibilidad de regreso hasta cumplir con la tarea impuesta: ¡luchar! y éramos los elegidos.

Siempre estuve convencido de que lucharíamos y con total desventaja, así como también desde el primer día intuí el resultado final; no obstante, jamás pude darme el lujo de mostrar ni siquiera por un segundo un dejo de pesimismo, pues sabía el calibre de los hombres que me acompañaban y que por sobre las deficiencias que debíamos afrontar, las virtudes de un verdadero equipo de combate primaban sobre cualquier tipo de falencias.

3. HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES

a. El arribo y primera misión

El arribo de la unidad se inició por modo aéreo a partir del 8 de abril de 1982 desde Río Grande directamente al aeropuerto de Puerto Argentino, completándose el traslado el día 12 de abril.

Por falta de medios y de directivas, la unidad se traslada a pie, hasta un galpón de esquila en las proximidades del fuerte de los Royal-Marines, distante unos 15 kilómetros del aeropuerto, en donde se pernoctó relativamente cubierto. (Ver figura 1).

Al día siguiente, por disposición superior, se desalojó el lugar, motivo por el cual se solicitaron órdenes, imponiéndose al batallón la de “de tender y controlar un amplio sector del pueblo hacia el oeste que abarcaba los montes Harriet, Two Sisters, Longdon, Tumbledown, Williams y Sapper Hill, a fin de contribuir a mantener Puerto Argentino”.

Efectuado un rápido análisis se dio una orden preparatoria, se ejecutaron los reconocimientos pertinentes y se inició el inmediato desplazamiento de los efectivos a las posiciones.

Básicamente se distribuyó la responsabilidad entre el Regimiento de Infantería 25, desde la localidad hacia el este, y al oeste, el batallón; además se ordenaba el traslado a Bahía Fox del Regimiento de Infantería 8, pese a los intentos que hicimos los comandantes para disuadir de esta decisión al comandante de las fuerzas terrestres, de acuerdo con la inteli-

CARTA DE MALVINAS

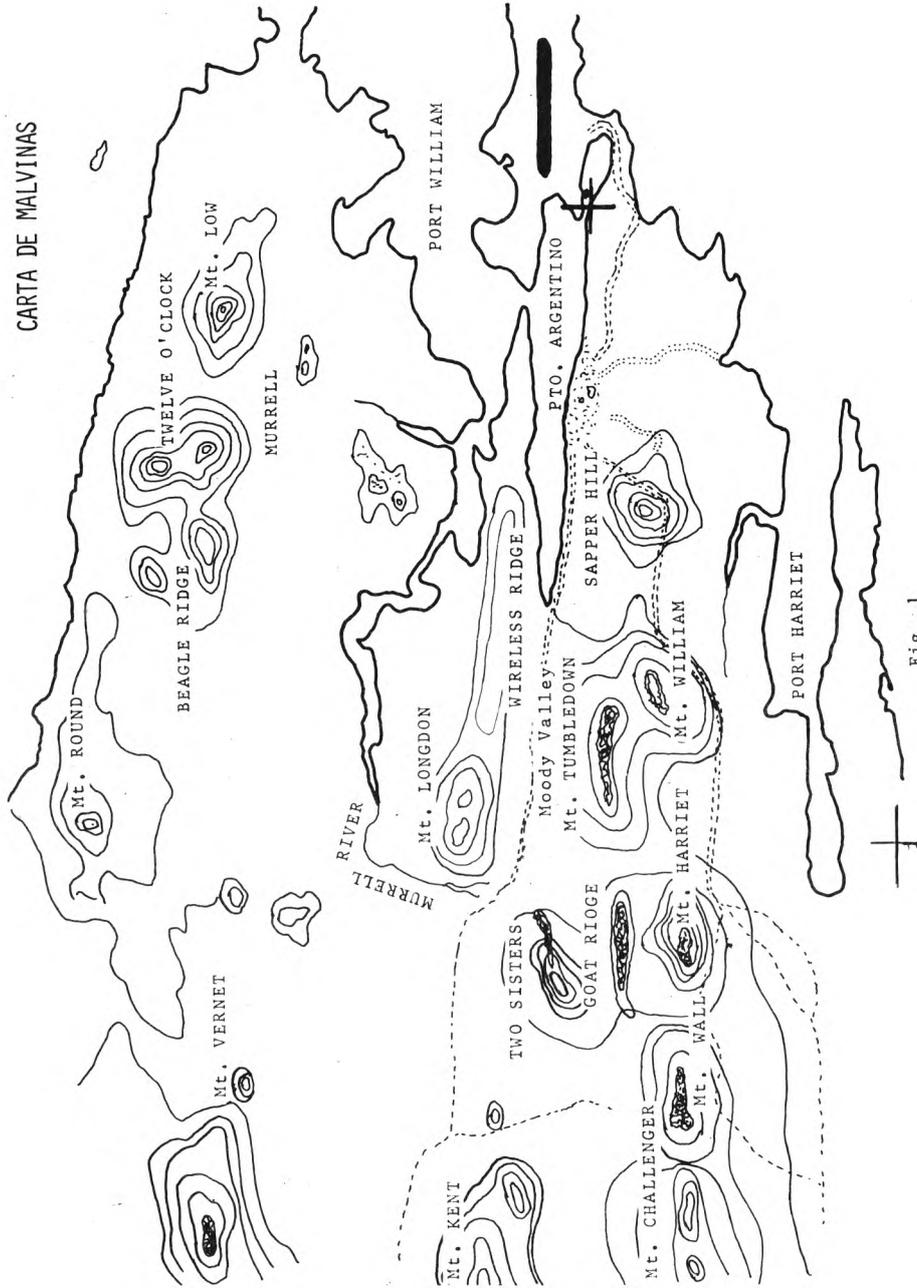


Fig. 1

gencia disponible y teniendo en cuenta que los sectores asignados eran excesivamente extensos, ya que la magnitud del enemigo a enfrentar se apreciaba en 3 brigadas.

b. Llegan otras unidades

Posteriormente a lo ya mencionado y con motivo de una visita de supervisión realizada por el comandante de Operaciones del Atlántico Sur, se produce un cambio en el comando superior con el arribo de la Brigada de Infantería 10, cuyo comando asume la responsabilidad de las acciones en la defensa de Puerto Argentino, destinándose a la Brigada de Infantería 3 la defensa de Darwin, Puerto Fox y Puerto Howard.

Los aspectos que se introdujeron no afectaron en general la misión recibida, la que en líneas generales se mantuvo, con la lógica reducción de la zona de responsabilidad al ceder los montes Harriet, Two Sisters y Longdon a unidades del Ejército y, por supuesto, acercar al centro del dispositivo propio a la Compañía *Obra*, la que se constituyó en reserva del batallón. A partir de ese momento y a lo largo del tiempo, se adoptó el dispositivo que se indica en la figura 2, al que se le realizaron leves ajustes, los que transformarían a la reserva general y al Regimiento de Infantería 4, en una fuerza de avanzada del campo principal de combate al atacar al enemigo desde el oeste.

El día 24 de abril se ordenó ocupar todas las posiciones en forma definitiva, se dieron por finalizados todos los fuegos de reglaje y se transformó el sistema defensivo en un ente absolutamente estático. Se ordenaron distintas misiones de patrullado por las estancias, lo que se cumplió solamente en forma muy limitada, por la carencia de medios de movilidad.

c. Las acciones a partir del 1° de mayo

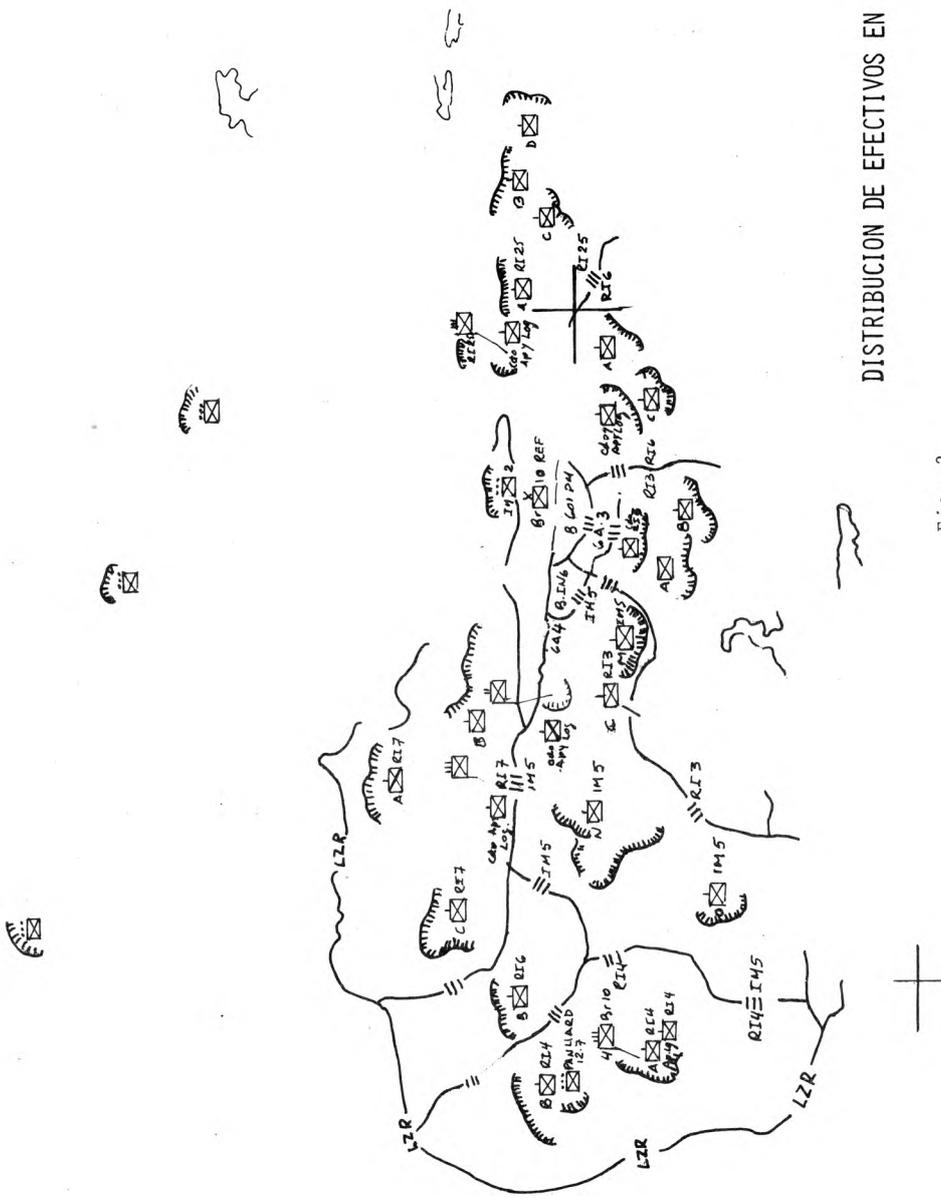
A partir del 1° de mayo comienzan los bombardeos aéreos y naval sobre instalaciones y posiciones. El bombardeo aéreo se efectuó casi en su totalidad sobre la zona del aeropuerto, cayendo en esas oportunidades y muy circunstancialmente algunas bombas sobre las posiciones del batallón sin causar bajas.

Sin embargo y simultáneamente comenzó un sistemático bombardeo naval nocturno, el cual en un 80 % fue dirigido contra nuestras posiciones.

Al sufrir la unidad sus primeras bajas (1 muerto y 7 heridos) nos obligó a mejorar las posiciones, tarea que se continúa día a día, a pesar de no disponer de material de fortificaciones, pero aprovechando al máximo las condiciones del terreno y/u obteniendo material de circunstancias.

En el lapso de tiempo restante sólo se producen tres heridos, por accidentes debido a las malas condiciones de visibilidad, a causa de la acción persistente del viento y la lluvia que no merecen mención.

La unidad trabaja y se ingenia viviendo en sus posiciones, las que llegan a disponer en algunos casos, por el tesón y ganas del personal, de comodidades para dormir, baños, lavatorios y refugios para esparcimiento debidamente fortificados, todo ello con barretas de hierro, palas



DISTRIBUCION DE EFECTIVOS EN PUERTO ARGENTINO

Fig. 2

y las manos, lo que hizo factible preservar el personal y armamento pese a las condiciones adversas del terreno y el clima.

Ya para ese entonces el batallón se había integrado totalmente como una unidad más de la Brigada de Infantería 10 y personalmente participé como oficial de Inteligencia en un enfrentamiento que se hizo entre las capacidades del enemigo y los modos de acción propios.

Dado que la Inteligencia disponible hacía prever como prioritaria una "acción anfibia en fuerza sobre Puerto Argentino", el sistema de defensa que se adoptó fue exclusivamente para esos fines. La superioridad siempre estuvo honestamente convencida y aferrada a esa idea, a pesar de que se le hiciera notar que lo más lógico era un desembarco enemigo sin oposición en el oeste o el norte, éste último menos probable, puesto que las zonas costeras de la bahía de la Anunciación estaban bajo el fuego directo de la artillería propia.

El concepto de la acción anfibia, combinado con la posibilidad de un ataque vertical en proximidades de Puerto Argentino, fue la idea obsesiva e inalterable hasta el desenlace final.

Esa idea, unida a la falta de medios de movilidad apropiados y al desgaste sufrido por los escasos recursos de este tipo, hicieron presentar una defensa inmóvil sin posibilidad de una reacción de envergadura, puesto que además se carecía totalmente de apoyo naval y aéreo, ámbitos donde el enemigo tenía el dominio absoluto.

La guarnición de Puerto Argentino estuvo desde el inicio de las hostilidades prácticamente aislada, sitiada 74 días y bombardeada por aire, mar y tierra durante 44 largos días.

El fin se intuía y era inevitable. No obstante, allí estábamos para luchar con dignidad y honor como corresponde a todo hombre de armas.

El enemigo tenía información completa sobre las posiciones y para ello disponía de dos satélites, fotografías aéreas diarias y excelentes medios electrónicos y ópticos.

El enemigo barrió las posiciones del norte en proximidades de bahía la Anunciación y rechazó todas las patrullas de nuestros comandos, que inexplicablemente dejaron de recibir misiones en el frente y fueron asignados a engrosar los numerosos efectivos de retaguardia.

Posteriormente preparó y ablandó con intenso fuego de artillería, naval y aéreo, a las posiciones y efectivos propios de montes Harriet, Two Sisters y Longdon; los rodea, se infiltra y asalta en la noche y madrugada de los días 11 y 12 de junio. En esos momentos todos los fuegos de contrabatería y sobre el enemigo eran controlados por personal de la unidad, ya que nuestras dominantes posiciones en los montes Williams y Tumbledown y las seguras comunicaciones que manteníamos con los jefes de la artillería (grupos 3 y 4) así lo permitían, llegándose a reglar varias misiones simultáneas. Esto, más el entendimiento logrado con los jefes de dichos grupos de artillería, facilitaría el posterior e indiscriminado apoyo artillero al batallón.

En esas circunstancias tuvimos la inmensa alegría de haber derribado un avión enemigo mediante fuego de ametralladoras y fusiles de la Compañía *Mar* emplazados en la altura de Sapper Hill y de haber puesto

fuera de combate con un Exocet disparado desde tierra, al crucero británico "Glamorgan".

El comando superior, con intenciones de recuperar monte Longdon, desplazó a la Compañía *Zulú*, la que quedó estacionada en su pendiente inferior hacia el sudeste.

El día 13 de junio, además de la Compañía *Zulú*, el Regimiento de Infantería 7 se había reorganizado y recibido refuerzos, manteniendo sus posiciones en el flanco norte del Batallón de Infantería de Marina N° 5. Ese día, por la mañana, pudimos observar cómo una larga fila de prisioneros del Regimiento de Infantería 4 era conducida hacia el oeste, embarcando probablemente a los heridos en helicópteros.

Se mantuvo una intensa acción de contrabatería y se hostigaron con todos los fuegos disponibles los montes conquistados por el enemigo.

Se agregó a la unidad la Compañía *Bravo* del Regimiento de Infantería 6, a continuación de la tercera sección de la Compañía *Nácar*, cerrando el valle de Moody, acceso desde el oeste hacia Puerto Argentino. Se incorporaron algunos efectivos remanentes del Regimiento de Infantería 4 y la Compañía *Charlie* del Regimiento de Infantería 3 manteniendo firmemente sus posiciones entre los montes Williams y Sapper Hill; estos elementos del Ejército combatieron de igual a igual con mis efectivos, replegándose solamente "por orden", previa destrucción de munición y material pesado.

4. LAS FUERZAS ENEMIGAS

Las fuerzas enemigas que se preveía atacarían eran las correspondientes a 3 brigadas, la de Infantería de Marina, la V Brigada Escolta de la Reina y una Brigada Aerotransportada o de Paracaidistas, si bien esto, de acuerdo con los informes de los ingleses, no fue estrictamente así, puesto que se agregaron a la V Brigada efectivos de Batallones de Paracaidistas y otros elementos de "esa brigada" u otras fuerzas. Resumiendo: el enemigo que nos atacó disponía de 8/9 batallones o regimientos de Infantería de Marina, del Ejército y paracaidistas, con 3 grupos de artillería de apoyo, por mencionar sólo sus elementos principales.

El enemigo dispuso de abundante apoyo de helicópteros, lo que le facilitó su movilidad y un sobresaliente apoyo de artillería de campaña, con cañones de 105 milímetros y un alcance de 17 kilómetros; además, apoyo de fuego naval y aéreo ilimitado. Pudo así colocar sobre nuestras posiciones, tal como lo manifestó el comandante de su artillería, aproximadamente 1.000 proyectiles por hora en las últimas fases del combate, aprecio que de unas 54 bocas de fuego de la artillería desde el Oeste, 3/5 buques con fuego naval desde el Norte y el Sur de nuestras posiciones, además de aviones y helicópteros.

Sintetizando: en su ataque, incluyendo elementos de combate, de apoyo de combate y logísticos, el enemigo empleó entre 10.000 y 12.000 hombres en la batalla terrestre final.

Desembarcó en San Carlos, con la única oposición de una sección

de tiradores reforzada con algunas armas de apoyo del Ejército; que luchó hasta que agotó su munición, se replegó y finalizó su odisea en Darwin, donde fueron tomados prisioneros con otros efectivos del Regimiento de Infantería 12 del Ejército y de la Fuerza Aérea, luego de cruenta lucha.

Los británicos eliminaron una posible amenaza a su retaguardia o flanco al tomar Darwin y avanzaron empleando sus helicópteros ocupando la línea de alturas hacia el Este, como era de esperar; aseguraron con comandos y fuerzas especiales monte Kent, punto clave de la isla, y luego por medio de buques y embarcaciones, “no caminando”, como lo manifestaron aviesamente, ocuparon y se agruparon en Bluff Cove y Puerto Estancia House, desde donde dirigieron el ataque final, a pesar del leve retardo que le produce, por bajas en los buques “Sir Tristan” y “Sir Galahad”, la Fuerza Aérea Argentina.

Con su artillería, inicialmente emplazada en proximidades de los montes Kent y Challenger, buques en la Bahía de la Anunciación y al suroeste de Puerto Argentino, el enemigo inició el ataque final, primero con la Brigada de Infantería de Marina, reforzada con un Batallón de Paracaidistas, del 11 al 12 de junio, y posteriormente, del 13 al 14 de junio, con la V Brigada y la Brigada Aerotransportada, apoyados por la Brigada de Infantería de Marina como reserva en el ataque final.

5. LAS FUERZAS EN LA DEFENSA DE PUERTO ARGENTINO

Las fuerzas terrestres propias en la defensa de Puerto Argentino se aglutinaron sobre la Brigada de Infantería 10, con 6 batallones o regimientos de Infantería y 2 grupos de artillería (36 obuses de 105 milímetros y un alcance de 10,5 km, más 1/2 de cañones de 155 milímetros y un alcance máximo de 20 km).

El comando de la brigada siempre esperó el desembarco en fuerza sobre Puerto Argentino, combinado con un asalto vertical, motivo por el cual no se modificó el dispositivo, cumpliendo las fuerzas de reserva, el Regimiento de Infantería 4, el rol de avanzadas de combate, al concretar el enemigo exclusivamente su ataque terrestre desde el Oeste.

Es por ello que en las fases finales opondríamos al enemigo sólo parcialmente el poder de combate disponible. Sencillamente “combatieron” a nivel de unidad casi exclusivamente el Regimiento de Infantería 4 y parte del Regimiento de Infantería 7, del 11 al 12 de junio, una reacción ofensiva menor de la Compañía Zulu y, finalmente, del 13 al 14 de junio, el Regimiento de Infantería 7, el Batallón de Infantería de Marina N° 5 (Ec) y con esta última unidad, las compañías Bravo y Charlie de los Regimientos de Infantería 6 y 3. Lógicamente los Grupos de Artillería 3 y 4 sólo dejaron de hacerlo, únicamente, al ser prácticamente eliminados o haber agotado la munición.

Concretamente, nuestra carencia de medios de movilidad y un dispositivo tremendamente estático nos hicieron enfrentar a un oponente altamente móvil que concentró sus fuerzas con habilidad y eficacia, ba-

tiéndonos por partes, a pesar del denuedo y empeño de los elementos adelantados.

La suerte estaba echada y nuestro batallón, el “rico” de la guarnición, por las causas explicitadas en el acápite 2. “*Antecedentes*”, tuvo el orgullo y el honor de ser el último en acallar el fuego de sus armas, ante órdenes reiteradas, y por haber agotado prácticamente toda su munición; esto ocurría aproximadamente entre las 14.00/14.30 horas del 14 de junio de 1982, en momentos en que mientras el grueso de la unidad a cargo del segundo comandante entraba prácticamente “desfilando” en la localidad de Puerto Argentino, el último grupo de retaguardia y un par de ametralladoras 12,7 milímetros, se batían y desaferraban de una compañía atacante que pretendía asaltar las posiciones de Sapper Hill con él apoyo de 8 helicópteros.

El dispositivo en la zona de responsabilidad del batallón.

—En montes Tumbledown y Williams:

Compañía Nácar con: 4 secciones de Tiradores
1 sección de Ingenieros Anfibios
morteros de 60 mm
ametralladoras de 12,7 mm
ametralladoras de 7,62 mm
cañones antitanques de 105 mm
1 grupo de misiles antitanques.

—Entre montes Harriet y Williams al sur del camino:

Compañía Obra, con misión retardante y prioridad en los apoyos de fuego: 2 secciones de Tiradores
morteros de 60 mm
ametralladoras de 7,62 mm

—En Sapper Hill:

Compañía Mar con: 3 secciones de Tiradores
morteros de 81 y 60 mm
1 grupo de misiles antitanques
ametralladoras de 12,7 mm
ametralladoras de 7,62 mm

—Armas de apoyo del batallón:

1 batería (6 obuses) de 105 mm
1 sección de morteros (6) de 106,6 mm
1 sección de morteros (6) de 81 mm

—Fracciones agregadas:

Compañía Charlie del Regimiento de Infantería 3
Compañía Bravo del Regimiento de Infantería 6, esta última a partir de la madrugada del 12 de junio.

EL BATALLON DE I.M. N° 5 EN LAS MALVINAS

Este dispositivo fue complementado con campos minados y trampas explosivas

La Compañía Obra era, inicialmente, la Reserva. Dado que por un ajuste de la zona de responsabilidad se debió adelantar esta compañía para cubrir el sector del sudoeste, empleándola como avanzada del propio dispositivo, se previó la ejecución de contraataques con la Compañía Mar, según la probable evolución de la situación.

Para una mejor comprensión de la distribución de las subunidades y armas del batallón, ver Figura 3.

6. DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DEL 11 AL 14 DE JUNIO DE 1982

Durante los días 10 y 11, el enemigo había hostigado intensamente y con una continuidad asombrosa todas las posiciones del Oeste o adelantadas, las del Norte y propias con fuego naval y de artillería.

Durante la noche del día 11 de junio, los fuegos se intensificaron mucho más y tras esa cortina de fuego, aproximadamente a partir de las 23 horas, el enemigo lanza su primer ataque a fondo sobre las posiciones del Regimiento de Infantería 4, que ocupaba los montes Harriet y Two Sisters, y simultáneamente sobre el monte Longdon, donde se encontraban efectivos del Regimiento de Infantería 7 y una Sección de Ametralla-

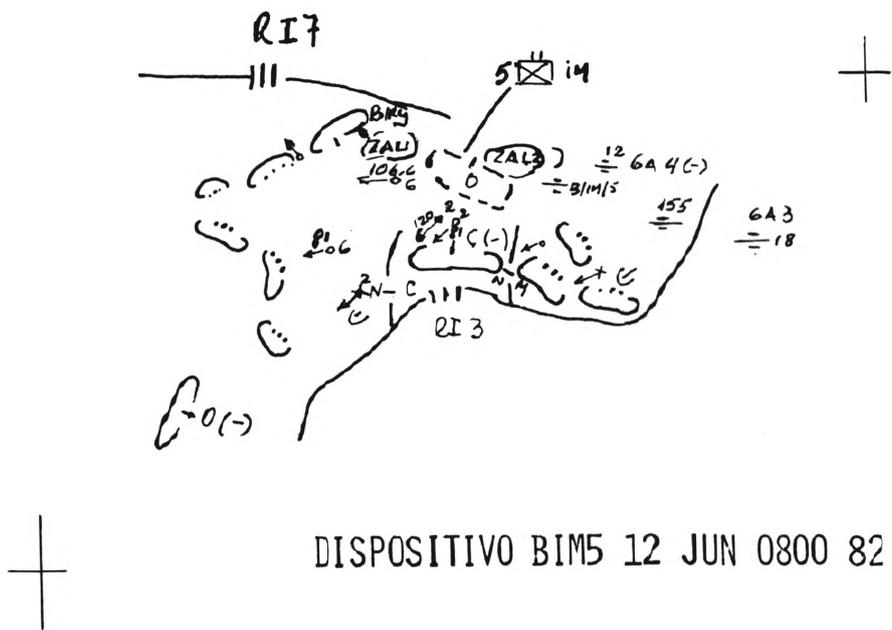


Fig. 3

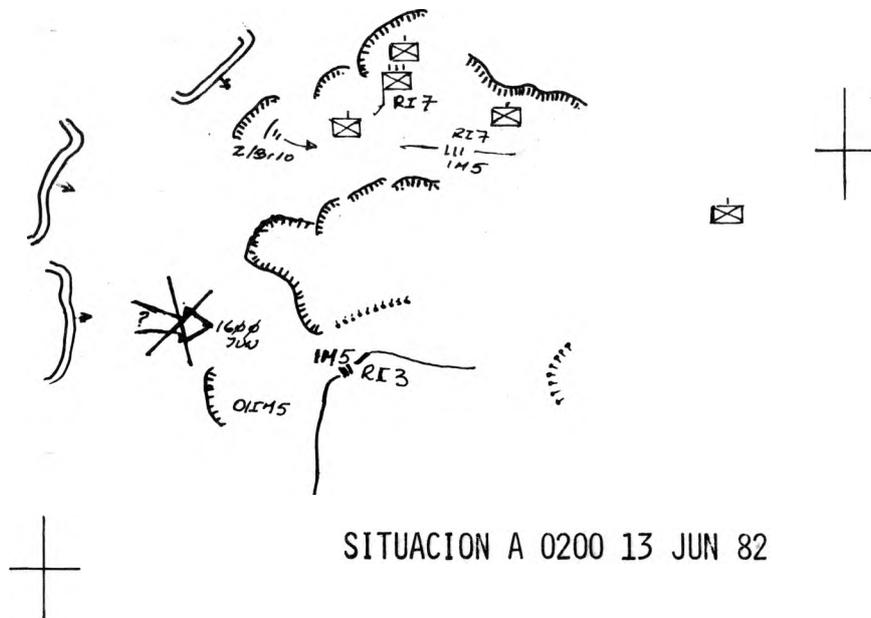


Fig. 4

doras 12,7 mm, con infantes de Marina reforzando esas posiciones. Todo ello en el Oeste y Noroeste del dispositivo general.

Aproximadamente a la 1 del día 12, el enemigo conquista las alturas mencionadas, mediante una impetuosa acción ofensiva nocturna apoyada por un aplastante e intenso fuego naval y de artillería.

El comandante de la unidad del Ejército Argentino, antes de ser capturado, nos solicitó que batiéramos sus propias posiciones, lo que se ejecuta de inmediato (Ver figura 4).

El combate se caracteriza por el ímpetu y agresividad de la Brigada de Infantería de Marina inglesa y la cruenta resistencia argentina.

Nuestro apoyo de artillería fue efectuado casi en su totalidad con intervención del batallón y fundamentalmente sujeto a información cartográfica.

En la madrugada, y ya concretado el repliegue de los efectivos propios que habían logrado desprenderse, se escuchan dispersos tiroteos, presumiblemente efectuados por efectivos que habían quedado aferrados y aún seguían combatiendo con valor.

Apreciábamos que el enemigo, una vez conquistados los montes Harriet, Two Sisters y Longdon, no los ocuparía totalmente, dejando fracciones de observación y aislando dichos montes con fuego de artillería. Este aspecto fue informado al Comando Superior, con la intención de influir en la decisión de contraatacar y recuperar el terreno perdido, sin resultado positivo.

La unidad apoyó el repliegue del Regimiento de Infantería 4 y las

EL BATALLON DE I.M. N° 5 EN LAS MALVINAS

subunidades que lo reforzaban. Dicho repliegue se efectuó directamente a la localidad de Puerto Argentino, ante el empuje arrollador del agresor, lo que impidió que se cumplieran las coordinaciones para que todos esos efectivos se incorporaran al dispositivo del batallón. Eventualmente, sólo en algunos casos aislados se cumplió dicha previsión.

Durante el día 12, por la mañana, el enemigo efectivizó el control y consolidó las alturas conquistadas, gravitando todo el esfuerzo de hostigamiento sobre los montes Williams y Tumbledown, el resto del dispositivo propio y las posiciones del flanco norte a cargo del Regimiento de Infantería 7 y la Compañía Zulu en la pendiente este del monte Longdon, posición que vanamente había intentado retomar.

El día 13, siendo aproximadamente las 16 horas, el enemigo intenta montar un ataque desde el monte Harriet en dirección al monte Williams y unos metros al Norte del camino que une a Darwin con Puerto Argentino; el despliegue y aproximación es observado por la Compañía Obra que se encontraba al Sur del camino y en posición intermedia entre los montes mencionados, lo que facilitó dejar aproximar a dicha unidad/subunidad y desarticular su aproximación con una precisa concentración de nuestra batería, el Grupo 3 de Artillería, morteros y otros fuegos propios, aniquilándose a los atacantes (Ver figura 4).

Aproximadamente a las 22.15 horas, ya en plena noche, el enemigo reinicia su ataque asaltando simultáneamente las posiciones de la Compañía Obra, al Sudoeste de monte Williams y las posiciones del Regimiento de Infantería 7 desde el Norte (Murrell River).

Aproximadamente a las 22.30 horas se inició el primer asalto sobre las posiciones de la Compañía Nácar en monte Tumbledown (Ver figura 5)

El ataque a las posiciones de la Compañía Obra fue rechazado por los fuegos de la subunidad, complementados por la artillería y morteros de la unidad.

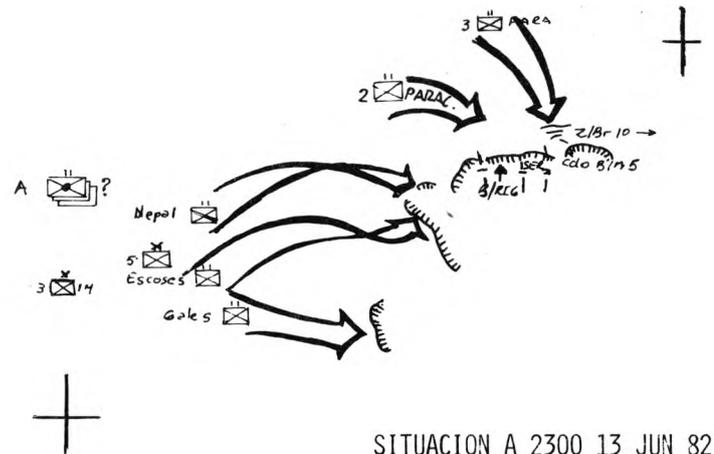
También se había “frenado” al enemigo en Tumbledown.

Lamentablemente, el sector del Norte (Longdon-Wireless Ridge) fue rápidamente desarticulado, iniciándose el repliegue de esos efectivos.

Se ordena a una compañía del Ejército y a la Compañía Zulu, que logra desprenderse de la pendiente del monte Longdon, retomar las posiciones perdidas, a las 23.30 horas, pero no pueden concretar ambas subunidades dicho propósito por una intensa acción enemiga, lo que obliga a esos efectivos a replegarse. | Quedábamos solos y acosados!

Durante esas largas horas de la madrugada el enemigo intenta nuevos asaltos, fundamentalmente centra todo su esfuerzo sobre las posiciones de monte Tumbledown. Todos los fuegos de apoyo del batallón y del Grupo de Artillería 3 se vuelcan a este sector, mientras el Grupo de Artillería 4, prácticamente con tiro directo, cubría durante toda la acción nuestro flanco desprotegido.

A la 1 hora, aproximadamente, del 14 de junio, se ordenó a la Compañía Obra, que había cumplido más que satisfactoriamente con su ta-



SITUACION A 2300 13 JUN 82

Fig. 5

rea, iniciar el repliegue para constituirse en Reserva en proximidades del Puesto de Comando del Batallón; mientras tanto la Compañía Mar iniciaba su apresto para ser empleada "a la orden" en una reacción ofensiva.

Aproximadamente a las 3 horas, se manifiesta una situación incierta en el sector Oeste de monte Tumbledown, por lo que se dispuso un contraataque con efectivos propios y de la Compañía Bravo del Ejército, para recuperar dichas estribaciones, desde donde había sido rechazada una Sección de ingenieros de Infantería de Marina que combatía como infantería. Dicho propósito no prosperó, dado que se enfrentó a efectivos considerablemente superiores. El enemigo mantiene dicho sector y coloca en los lugares más altos sus ametralladoras.

Aproximadamente a las 6 horas, la 4ª Sección de la Compañía Nácar había sido rebasada. Parte de los efectivos de esa Sección que logran desprenderse pasan a reforzar el Puesto de Comando de la Compañía (Ver figura 6).

Mientras esto ocurría, el enemigo había consolidado la conquista del flanco Norte, las alturas que bordean el Moody Valley, incidiendo con fuegos directos sobre mi Puesto de Comando, sobre la zona de emplazamiento de la Sección de morteros de 106,6 mm y sobre la zona de apoyo logístico.

Teníamos a nuestro flanco, por lo menos, 2 batallones de paracaidistas.

La Compañía Mar estaba intacta y aprestada para iniciar un nuevo contraataque sobre monte Tumbledown, lo que aún era factible.

Se requirió al Comando Superior (aproximadamente a las 3 horas) el desplazamiento de alguna unidad para cubrir nuestro flanco y el adelantamiento de efectivos para cubrir el hueco que dejaría en Sapper Hill

EL BATALLON DE I.M. N° 5 EN LAS MALVINAS

la Compañía Mar, con el fin de recuperar nuestras posiciones y evitar el desbordamiento por el flanco Norte del batallón.

Se intentó reforzarnos con una compañía del Regimiento de Infantería 25, la que, lamentablemente, sólo pudo llegar hasta el Hospital Militar.

Se solicitó el refuerzo de munición, ya que el consumo de la misma era casi descontrolado por la dinámica del combate.

Virtualmente, la situación logró ser controlada, aproximadamente a las 7 horas. Sólo habíamos perdido una parte del monte Tumbledown, pero conservábamos la más importante y dominante.

Informamos de la situación al Comando Superior, la necesidad de munición y que aún esperábamos desde retaguardia una acción ofensiva.

Recibimos a esa hora la primera orden de replegarnos.

Estaba convencido de que aún podíamos resistir, por ello se ordenó a la Compañía Obra, que ya se había recuperado, alistarse para el contraataque conjunto con la Compañía Mar, acción que pensaba dirigir personalmente.

Con el correr del tiempo la situación desde el punto de vista logístico era crítica, dado que prácticamente se nos había agotado la munición de las armas de apoyo (batería de obuses 105 mm, morteros y cañones antitanques).

No habíamos recibido el refuerzo de munición requerido y sólo se envió desde retaguardia munición de morteros de 81 mm, llegando el vehículo con la misma hasta el alojamiento de la Agrupación Ingenieros (a 8/9 kilómetros de la primera línea).

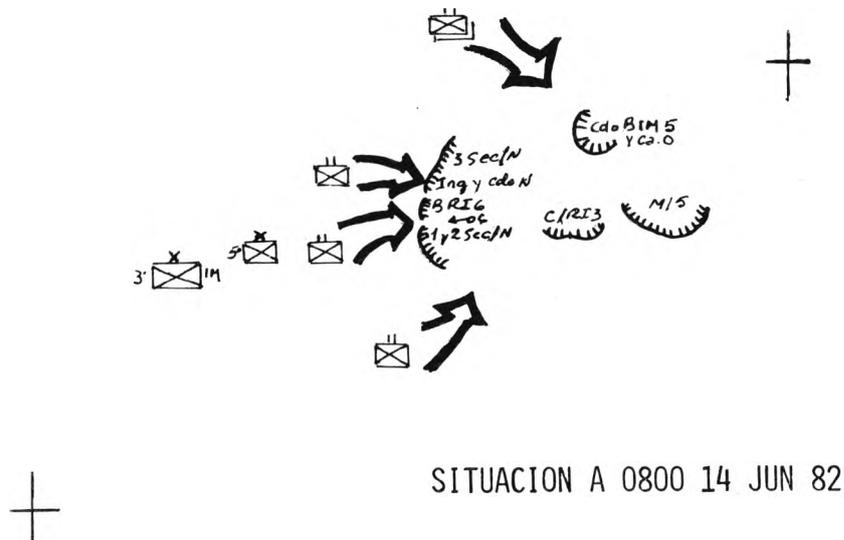


Fig. 6

El accionar de la artillería enemiga era terrible.

Aproximadamente a las 8 horas las posiciones de Tumbledown se veían comprometidas ante el incremento del esfuerzo del enemigo.

Alrededor de las 9 horas, se informa de la situación al Comando Superior, quien reitera la orden de repliegue.

Se ordenó a todas las Subunidades más adelantadas replegarse sobre Sapper Hill, reorganizar el dispositivo y continuar el combate en dicho lugar.

Adelanté hacia esa altura al primer escalón de mi puesto de comando y se inició el repliegue ordenadamente. Primero las compañías Nacar y Bravo, las armas de apoyo y los servicios, sostenidos, inicialmente, por la Compañía Charlie en el flanco sur y la Compañía Obra con el primer escalón del puesto de comando al norte.

Una vez replegada y reorganizada la unidad en Sapper Hill, informo esta situación al Comando Superior. Eran alrededor de las 11 horas. Para nosotros, el combate aún proseguía. El jefe de Operaciones me comunica que habían cesado las actividades operativas.

A las 12.30 horas, mientras el combate para nosotros proseguía con todo su fragor, combinado con una intensa acción de artillería enemiga, recibimos la orden del segundo comandante de brigada, de replegarnos de inmediato a Puerto Argentino, pues habían cesado las hostilidades y se había rendido la plaza.

El batallón inicia el repliegue aproximadamente a las 13 horas, previa destrucción de la munición y equipo pesado, como ya lo habíamos hecho horas antes en las posiciones anteriores.

Alrededor de las 13.30 horas, mientras el batallón entraba a Puerto Argentino “desfilando”, puesto que ninguno de sus integrantes se consideraba vencido, se produce un asalto del enemigo sobre nuestro último grupo de retaguardia y un par de ametralladoras de 12,7 mm. (Ver figura 7).

Este ataque, ejecutado por unos 100 hombres en 8 helicópteros, es plenamente rechazado y logramos, combatiendo, desprendernos.

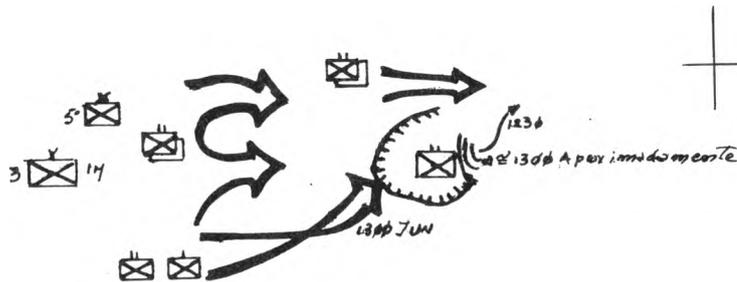
Entre las 14/14.30 horas del 14 de junio, todo el batallón se encuentra reunido, portando con orgullo todo su armamento individual, cansado, pero con la misma moral del día del arribo.

Habíamos sufrido unas 80 bajas (16 muertos, el resto herido), pero teníamos el total convencimiento de que el enemigo había pagado un alto precio en la conquista de nuestro sector.

Basamos la afirmación de bajas por propia experiencia y en los siguientes hechos:

1) En el desfile de la victoria exhibieron numerosos mutilados, que de acuerdo con lo informado por su propia prensa excedían los 700.

2) La unidad/subunidad aniquilada el día 13 de junio del '82 después de las 16.00/17.00, en que debo detener los fuegos ante requerimiento de mis subordinados, puesto que “ya nadie se movía” y por ser insoportables los gritos de dolor del personal herido o mutilado. Esta frac-



SITUACION FINAL A 1330 14 JUN 82

Fig. 7

ción enemiga cayó en una zona en que teníamos fuegos preparados y fue prácticamente despedazada por la artillería.

3) Aún el día 19 de junio por la tarde, el invasor estaba en plena tarea de recolección y entierro de sus muertos.

4) El crucero "Glamorgan", que fuera alcanzado por un misil Exocet propio, recibe el impacto a través del hangar de helicópteros, cuando se retiraba, alcanzando el misil un pañol de munición; ninguno de los que fueron testigos podrá olvidar "el tremendo foganazo que iluminó el horizonte".

7. VIRTUDES Y DEFECTOS DEL ENEMIGO

a) Virtudes.

Alto grado de profesionalismo, dado por un sistema de incorporación sujeto a organizaciones de combate estables y por un sobresaliente grado de alistamiento físico, técnico y táctico.

Coordinación y uso eficaz de los elementos de combate, principalmente artillería, fuego naval y comunicaciones con la maniobra.

Alta movilidad, dada por un intensivo uso de helicópteros y vehículos aptos, lo que les permitía lograr máxima rapidez en desplazamientos, flexibilidad y libertad de acción.

Flexibilidad en la ejecución en las misiones de fuego de artillería, lograda mediante el desplazamiento helitransportado de las mismas, dificultando la eficacia del fuego de contrabatería propia.

Aprovechamiento al máximo de tácticas para reducir posibilidades propias, a través del intenso y adecuado uso de los órganos de búsqueda de inteligencia táctica y la explotación de las falencias de la propia contrainteligencia.

No desgaste de la infantería en aproximaciones prolongadas, aprovechando al máximo la capacidad física combativa, mediante el intenso uso de helicópteros y relevos de fracciones.

Adecuados procedimientos de apoyo logístico.

Intenso y adecuado uso de medios ópticos de Obs. y electrónicos de comunicaciones, contramedidas, etcétera.

Uso de procedimientos tendientes a lograr una alta moral combativa de sus tropas.

b) *Defectos.*

“Prima facie”, en circunstancias se demostró apresuramiento, excesiva confianza y aparente ingenuidad, poniendo en riesgo la factibilidad y aceptabilidad de determinadas operaciones, tal el caso de adelantar sin necesidad su artillería y ser repetitivos en los procedimientos de ataque, intentando uno con luz, lo que le ocasionó bajas y pérdidas innecesarias.

8. SORPRESAS TACTICAS Y TECNICAS

1) El dispositivo defensivo de Puerto Argentino fue diseñado para ejecutar una capacidad concretamente anfibia desarrollada durante horas de luz; la sorpresa para el Comando Superior consistió en que el enemigo desembarcó en una zona no prevista, sin prácticamente oposición, concentración del esfuerzo oportuno y en el lugar elegido y haciendo un máximo aprovechamiento de las horas de oscuridad, aspecto este último que permitió reducir los efectos de uno de nuestros mayores factores de fuerza (Aviación).

2) Capacidad de helitransporte.

3) Capacidad táctica de desarrollo de operaciones nocturnas.

4) Gravitante empleo ofensivo de la artillería de campaña, complementada con fuego naval.

5) Profuso y adecuado empleo de equipos de comunicaciones hasta los más bajos niveles (Gpos) y su reducido peso y volumen.

6) Asiduo uso de lanzagranadas de cadencia rápida.

7) Abundante empleo del cañón antitanque de 80 mm, contra el personal y sus posiciones.

8) Cabría suponer que el enemigo realizó actividades de Guerra Electrónica desde sus unidades navales, que habrían ejecutado radiogoniometría que permitía adquirir blancos por emisión propia y luego dirigir el fuego naval en la zona general del punto obtenido; lo expuesto se infiere del necho de que, luego de la utilización del equipo de radio, se recibía dentro del minuto fuego naval.

9. COMPORTAMIENTO DEL PERSONAL

Como antítesis a lo expresado en títulos precedentes, el comportamiento de todo el personal de la unidad y/o agregados de la I.M. y algu-

nas unidades/subunidades del Ejército, fue en toda circunstancia profundamente profesional, con un alto grado de sacrificio consciente y de total conocimiento de que no sólo se iba a luchar con dignidad por nuestro suelo y nuestra *bandera*, sino con el sano entusiasmo de ser los representantes de la Armada, del Ejército y de la Fuerza Aérea.

Son evidentes la fortaleza demostrada y los actos de valor que enaltecen a la unidad y subunidades agregadas del Ejército, que tuvo el honor de comandar.

Hago constar de que lo precitado no es fruto de la emoción, sino un pensamiento sereno y justo por lo que hicieron todos los cuadros, conductores y guía de hombres ejemplares; solo así se explica que cuando nos atacó un enemigo casi en proporción de 5 a 1, la unidad se mantuvo serena y firmemente, rechazando varios ataques del enemigo, se replegó al paso ante la orden reiterada, para continuar el combate en la última altura Sapper Hill próxima y dominante a la ciudad.

Estos conscriptos de 18 años, los que conocía y conozco, se mantuvieron con entusiasmo, tesón y denodado heroísmo, entregando sus vidas para asegurar las posiciones y salvaguardar la vida de sus compañeros y superiores. Hoy siguen honrando en su hombría y madurez a nuestra Nación; a ellos nadie les pregunta nada.

Quizás en busca de lo perfecto, ellos deben ser la semilla de futuros cuadros permanentes de las Fuerzas Armadas. O tal vez lograr que las mismas sean conformadas totalmente por profesionales, acción sumamente costosa, pero útil como una forma de paliar el desempleo, tal como lo hacen nuestros actuales y circunstanciales adversarios.

10. UN POCO DE VERDAD

Antes de llegar a las conclusiones finales de este relato, sería injusto dejar de aclarar u omitir algunos conceptos sobre nuestros circunstanciales adversarios, a los que la prensa sensacionalista ha descripto erróneamente.

No es justamente ése el camino para recuperar lo nuestro, sino aquel enmarcado en nuestras tradiciones y en el ámbito del mundo a que pertenecemos, occidental y cristiano, involucre o no un necesario, decisivo y valiente acto de fuerza para su recuperación.

- Los ingleses nunca atacaron “dopados” y considerando su buen profesionalismo, es conveniente aclarar que no necesitan de drogas para infundirse valor.
- No existieron las “armas sofisticadas” y sí una adecuada y sustancial superioridad aérea, naval y artillera necesarias y fundamentales para asegurarse la victoria.
- No cometieron actos despiadados ni remataron a los heridos. Todo lo contrario, muchos de nuestros heroicos heridos salvaron sus vidas por la solícita intervención del adversario.

- No tengo constancia, a pesar de haberlos enfrentado y puesto que parte de mis hombres fueron capturados por los gurkas, de que los mismos degollaran a nadie; ello fue una buena acción psicológica del enemigo para disminuir nuestra moral; ni por otro lado, fueron estos elementos tan buenos combatientes como se quiere hacer aparecer.

Estoy plenamente convencido de que el oponente actual ama la vida y respeta la muerte exactamente igual que nosotros, ya que hasta se me concedió el privilegio de enterrar personalmente, con algunos de mis hombres en el cementerio de Puerto Argentino, a mis muertos del Mte. Tumbledown; es cierto que 26 días después de la batalla, pero también es cierto que con el merecido acto religioso y los honores militares que les correspondía a quienes lo ofrendaron todo por su Patria.

11. CONCLUSIONES PROFESIONALES

- a. Todo cuanto se explicita, principios y doctrina, en los reglamentos en vigor, es experiencia cierta pero... en el combate se debe innovar.
- b. Es fundamental ejercitarse y ejecutar operaciones nocturnas, y/o en condiciones meteorológicas adversas, hasta en sus más mínimos detalles.
- c. El concepto de dispersión, movilidad de la guerra moderna, exige medios acordes con el mismo.
- d. Las comunicaciones y la guerra electrónica son elementos esenciales sin los que no se puede ejercer la conducción.
- e. Es fundamental el trabajo *conjunto* y *coordinado* de los tres ejércitos: Tierra, Mar y Aire, lo que exige plena integración desde el adiestramiento en la paz.
- f. No se puede pretender la toma de decisiones a distancia, ni improvisar en la acción.
- g. Se debe aplicar inmediata y taxativamente el principio de estandarización de las doctrinas, elementos y medios disponibles en todas las Fuerzas Armadas.
- h. El hombre sigue siendo el factor fundamental, a pesar del adelanto tecnológico, por lo que hay que ejercitarlo en la conducción agresiva.
- i. La teoría no reemplaza a la práctica.
- j. La organización de las fuerzas debe ser adoptada para resolver el problema operativo y no adaptarla a la conveniencia de los hombres.
- k. Se debe separar lo operativo de lo administrativo y evitar la repetición de acciones y burocracia.
- l. Conflictos, orgánica de las fuerzas, medio ambiente y doctrina, son inseparables.
- m. El adiestramiento en la paz debe imponer una neta acción ofen-

siva abandonando la obsesiva idea defensiva, que siempre debe ser transitoria.

n. La violencia y el ritmo del combate moderno exigen una actualización, sustancial de los insumos.

o. El adiestramiento en la paz debe ser duro y similar a la realidad.

El que efectúa nuestra I.M. está muy cerca de la verdad, sólo se necesita hacer algunos ajustes tales como:

— Adiestramiento nocturno intensivo. “La noche para trabajar, el día para observar”.

— Mejorar técnicas y elementos para el combate nocturno y adaptación de nuevos horarios de trabajo.

— Adiestramiento físico más intensivo y permanente. Quien no esté en aptitud física adecuada no puede permanecer en una unidad operativa.

— Aceptar los costos del adiestramiento operativo intensivo.

Sé que muchos diferirán de lo que a continuación expreso, pero así también lo hace nuestro oponente:

— Mucha práctica en el terreno.

— La mesa de arena es sólo un complemento.

— Si bien los Grupos Fuego Naval, Apoyo Aéreo Cercano y Artillería son orgánicos, todos los cuadros deben conocer las técnicas de reglaje o dirección de los fuegos.

— Efectuar siempre tiro con todas las armas, por entre los claros y por sobre la propia tropa.

— Ejercitaciones continuas con munición de guerra y uso intensivo de munición trazante.

— Someter a las tropas “protegidas” a fuegos propios, así como también a fuegos próximos a la 1ª línea.

— Empleo de la maniobra móvil en toda circunstancia, con los correspondientes apoyos de fuego.

— Los veteranos muestran y hacen adelante, los bisoños aprenden desde atrás.

— Aprovechar otras guerras, enviando observadores idóneos y unidades de intervención para aprovechar experiencias.

— Máximo empleo de helicópteros y otros elementos del componente naval y aeronaval.

12. CONCLUSIONES FINALES

Creo oportuno finalizar este relato volcando en un rápido análisis algunas reflexiones nacidas de una intensa experiencia personal en combate, y de ese mes que pasé como rehén, puesto que se nos mantenía en la zona de operaciones como un elemento de coerción para doblegar ingenuamente la voluntad de un pueblo, en pos de la firma de un cese defi-

nitivo de hostilidades, como si la fuerza y un triunfo pasajero dieran títulos valederos a la usurpación.

Estos conceptos breves que expongo fueron compartidos por nuestros adversarios, que lejos de catequizarnos no encontraban argumentos que justificaran tanta pérdida de sangre, de dos países que desde los albores de la historia pertenecen a un mismo mundo.

Las islas Malvinas eran para ellos un paraje desconocido y solitario, al que conocieron cuando fueron designados. No obstante, combatieron por su orgullo nacional, el cumplimiento de los objetivos políticos de su comunidad y la supervivencia de sus posesiones que les aportan parte de su pan.

Puede ser que con este intento logre hacer comprender a muchos angustiados y a otros imbuidos del más desalentador de los derrotismos, la necesidad del esfuerzo e insoslayable responsabilidad que a todos nos cabe, para elaborar un futuro mejor, como también para cimentar mejor la Nación, tal como lo soñaron los que nos precedieron en el tiempo y la historia.

Tal vez, en la recuperación de la confianza razonada de nuestras aptitudes y falencias, en el reencuentro de los valores que motivaron a los héroes que todos conocemos, y muchos otros más, anónimos, como los que hace muy poco regaron con su sangre, que germina en las Malvinas, logremos al fin la Patria que ambicionamos.

Es por ello que en un ligero análisis y atreviéndome a tocar “un extremo” de la cuestión, y al considerar como “improvisado” lo acontecido a partir del 2 de abril de 1982, obvio es también que tal como se consideran los sucesos en el exterior y los aspectos que muy sintéticamente menciono a continuación, ayuden a comprender o asimilar el innegable carácter de gesta que para nosotros tiene el problema Malvinas.

—Pérdidas personales y materiales.

Todos sabemos que quien gana escribe a su modo lo acontecido y que, también en este caso y a pesar de que nuestros circunstanciales adversarios son por naturaleza muy objetivos por una experiencia mucho más larga que la nuestra y su supervivencia como potencia, no han sido en su totalidad veraces. Tal es el caso de las bajas de combate, que por propia vivencia estoy plenamente convencido no son inferiores a las nuestras.

También en el aspecto material, si acudimos al profuso material perdido y/o averiado al enemigo, a pesar de la escasez de nuestros recursos, lo que se traduce en “costos”, nos es favorable. Es evidente que nos duelen nuestras pérdidas, pero normalmente perdimos buques obsoletos y aviones que excedían largamente su vida útil y en lo que hace al material terrestre, su costo es relativamente escaso.

—Se conoce universalmente nuestro problema.

El impacto y difusión que el problema alcanzó fue general y no caben dudas de que hoy todos conocen las Malvinas y no dudo que con sólo mirar su ubicación en el mapa no hay tesis que pueda discutir la innegable soberanía argentina sobre las islas.

Si por otro lado somos capaces de mantener una acción persistente en todos los terrenos, con el tiempo, mayor y decidido será el apoyo con que contaremos, recuperando de una u otra forma nuestras islas.

— Aprendimos una lección, sabemos dónde estamos, qué somos y quiénes son nuestros enemigos.

Todo cuanto ha ocurrido, no solamente en el campo de batalla sino en los foros del mundo, nos ha permitido aprender y nos da la posibilidad de enmendar errores.

Hoy sabemos, además, a través de la improvisación y el acierto, el verdadero rostro de nuestras falencias y que sólo nos queda por emprender el camino áspero del esfuerzo.

Solamente las naciones latinoamericanas y otras pocas excepciones estuvieron sanamente de nuestro lado; aunemos con ellas nuestros esfuerzos.

— La realidad Malvinas nos puede traer la unidad verdadera.

Nunca, ni tan mayoritariamente, la justicia de una causa logró la unión de los argentinos como el sueño de Malvinas y mucho más creo firmemente que si meditamos profundamente lo acontecido, nos hará más bien esta derrota transitoria que nos debe fortalecer, que la ilusión efímera de una victoria fácil, que tal vez nos hubiera empequeñecido. “Todos los imperios se derrumbaron en el solaz de sus victorias”.

Si tomamos esta gesta como primera causa, nos uniremos y agregaremos poco a poco otras coincidencias hasta emprender el derrotero de la liberación definitiva.

— Se levanto una bandera de rebelión y ganó el respeto del adversario.

La acción emprendida, analizada fríamente, fue motivada y sin duda justa. ¿Cuánto tiempo más teníamos que reclamar para que se nos escuchara?

Hay que considerar también que al enemigo le significaba mucho más que a nosotros perder, puesto que en ese mismo instante nuestro ejemplo habría encendido otras muchas protestas en el mundo.

Hasta lo acontecido en 1982 siempre los ingleses subestimaron nuestra capacidad de decisión, pues ya hacía 150 años de vanos reclamos de nuestra parte; hoy piensan mucho más seriamente que antaño.

La acción argentina es la de un país que aún está queriendo *ser* ¡y que emprende su aventura solo! El oponente tuvo el apoyo de los EE.UU. y la OTAN y le exigió a muchos que pudieron proveernos de armamento, su más absoluta prescindencia.

EPILOGO

Sabían que tarde o temprano debíamos pasar al terreno de los hechos, no lo creyeron.

Enviaron una gran flota, se abastecieron y demoraron en llegar, no nos doblegamos.

Nos hundieron el “Belgrano” “fuera de zona”; les hundimos la “Sheffield”; desembarcaron e iniciaron la acción con suerte variada, no nos rendimos.

Al final, agotados los recursos, sitiados y bombardeados durante 44 días, la guarnición se rinde pero a un precio muy alto, aunque el adversario demore en reconocerlo.

Resultado aparte, luchando bien o mal, ¡lo hicimos! ¡Demostramos así que somos capaces de defender con la vida lo nuestro y saben muy bien que, tarde o temprano, volveremos!

Es conveniente reconocer, a través de todo lo acontecido, que se ha logrado el *objetivo* perseguido; de no hacerlo no hubieran bastado 200 años más para conseguirlo. Hoy, la solución está mucho más cerca que antes de 1982, y los costos son exclusivos del enemigo.

Ha quedado demostrado una vez más que, así como el hombre vive sobre terreno firme, sigue siendo la infantería la reina de las batallas, pues hasta que Puerto Argentino no cayó, no hubo victoria.

Para concluir, y por parcial que sea la sentencia, “la batalla se perdió pero la guerra se ganó” y en no mucho tiempo estaremos nuevamente en nuestras islas Malvinas.

NOTA: El Capitán de Fragata de Infantería de Marina Dn. Carlos Hugo Robado, se desempeñó como comandante del Batallón de Infantería de Marina durante todo el año 1982.



EQUIPOS Y SISTEMAS
PARA LA DEFENSA NACIONAL

ISREX Argentina S.A.C.I.F.



ASTARSA EXPORTA

ASTILLEROS ARGENTINOS RIO DE LA PLATA S.A.

Miembro de **METAC**

3 BUQUES A SRI-LANKA

Armador: CEYLON SHIPPING CO.

Porte Bruto: 10.600 toneladas
Capacidad: 555 contenedores de 20 pies (15.170 m³ de capacidad de carga total)
Proyecto: TECNASTAR S.A. DE INGENIERIA

AYER: 12 de enero de 1983, se botó el "LANKA ATHULA", que ya ha entrado en navegación.
HOY: 30 de junio, sólo cinco meses y medio después, botamos el "LANKA AJITHA".

<p>PRODUCTORES DE</p> <ul style="list-style-type: none"> • OXIGENO LIQUIDO Y GASEOSO • NITROGENO LIQUIDO Y GASEOSO • ACETILENO • ARGON • ELEMENTOS DE SOLDADURA <p>FRACCHIA HIROSSA</p> <p>Güemes 483 - Avellaneda - Tel: 294-0432 3732 4564 - 293-2997 - Tlx 22124 AR</p>	<p>FACEYT</p> <p>EL PROVEEDOR DE LOS CABLES ELECTRICOS PARA LA INDUSTRIA NAVAL HOMOLOGADO Y APROBADO POR LOS PRINCIPALES ENTES CALIFICADORES INTERNACIONALES</p>	<p>Alcalor</p> <p>Proyecta, fabrica y equipa integralmente la cocina industrial</p> <p>RODRIGUEZ PENA 3864 86 - TEL: 752-5019 5252 (1672) - VILLA LYNCH - SAN MARTIN</p>
<p>VALMO S.A.</p> <p>VALVULAS MARIPOSA</p> <p>GODDY CRUZ 2324 42 - (5519) SAN JOSE (Güemes) - Tel: 781777 - Mendoza BACARAY 621 - Tel: 99-1828 - (1485) Capital Federal</p>	<p>Sintoplast LINEA MARINA</p> <p>PALMAR 88 (1752) del Mirador - Tel: 811217 536</p>	<p>deleo S. R. L.</p> <p>EQUIPAMIENTO INTEGRAL PARA LAVADO DE ROPA</p> <p>Luz M. Campos 2927 - (1752) L. del Mirador - 652 1156 97 7338</p>
<p>ACSA</p> <p>ANCILAS Y PIEZAS DE ACERO FUNDIDO PARA LA INDUSTRIA NAVAL</p> <p>Capital 2381 - (1136) Buenos Aires - Tel: 88-7267 7288 TELLE 2788 CAPITAL - Correo de Correo 848 - 2000 MERLOIDA Tel: 981182-981283 - TELER 56332 WCNC</p>	<p>SULZER</p> <p>MOTORES DIESEL PROPULSORES</p> <p>Av. Belgrano 865 (1381) Bs. As. - Tel: 33-9201 al 08</p>	<p>COSIPA / ATHEXPORT S.A.</p> <p>CHAPAS DE ACERO NAVAL</p>
<p>REDO</p> <p>EQUIPOS PARA SOLDADURA AUTOMATA Y ELECTRICA SEGURIDAD Y PROTECCION INDUSTRIAL</p> <p>C. VILLATE 2563 67 69 (1686) OLIVOS - Tel: 788-9919-787-4160</p>	<p>Industrias Real srl</p> <p>CONDUCTORES ELECTRICOS "NAVALES"</p> <p>FABRICADOS BAJO NORMAS DE ENTES CLASIFICADORES</p> <p>Diag. 31 N. 2782 - (11651) Villa Zagala - Tel: 752-1488 753-1235</p>	<p>ILUM ILUMINACION NAVAL</p>
<p>VERITAS</p> <p>SOCIEDAD CLASIFICADORA DE BUQUES, PLATAFORMAS OFFSHORE Y SERVICIOS PARA LA INDUSTRIA</p> <p>Coroboa 456 - T. (11054) Bs. As. - 312-0633 0673 - 312-8792</p>	<p>NEGRO Y FIGIACONE S.R.L.</p> <p>DESPECHANTES DE ADUANA</p>	<p>ALFA-LAVAL</p> <p>PURIFICADORAS CENTRIFUGAS INTERCAMBIADORES DE CALOR A PLACAS</p>
<p>Acetogen Gas</p>	<p>EN EL MAR...</p> <p>las condiciones rigurosas exigen confiabilidad y seguridad</p> <p>MOTORES PRINCIPALES Y AUXILIARES</p> <p>INDUSTRIAS ARGENTINAS</p> <p>M.A.N.</p> <p>SOC. AN. INDUSTRIAL Y COMERCIAL</p> <p>R.O. DEL URUGUAY 4501 - (1754) San Justo - 651-0588</p>	<p>VOLVO PENTA</p> <p>MOTORES MARINOS</p> <p>PROVEEDOR DE MOTORES PARA BOTES SALVAVIDAS</p> <p>Chebel 2569 - (1648) - Tigre - Tel: 749-1154 - Tlx 25276 VOLVO AR</p>
<p>M. ROYO</p> <p>CHAPAS, CANOS Y PERFILES IPN, UPN Y GREY</p> <p>Fabrica: 27 de Febrero 6251 - (1437) Buenos Aires Tel: 923-8004 95-06 + 923-7385-7475-7743 - Tlx 21463 AR</p>	<p>ASO MAXIMA TECNOLOGIA EN SISTEMAS DE CONTROL AUTOMATICO Y COMANDOS HIDRAULICOS</p> <p>Automoción aplicada r.o.</p> <p>Avda. Vélaz Sarriolé 1134-66 - (1285) Bs. Aires Tel: 22910 Kamez Ar - 282951-58</p>	<p>SOMISA</p> <p>industria de industrias</p> <p>SOCIEDAD MIXTA SIDERURGIA ARGENTINA</p>
<p>la sentina S.A.C.I.F.</p> <p>PESCANTES DE GRAVEDAD Y GUINCHOS</p> <p>Av. LIBERTADOR OVAL, SAN MARTIN 202 - Tel: 744-2009 - SAN FERNANDO</p>	<p>"ACONCAGUA"</p> <p>COMPANIA DE SEGUROS S.A.</p> <p>LAVALLE 348 - BUENOS AIRES Tel: 311-8111</p>	<p>Adhesión de TRANSPORTES</p> <p>Ferrovia S.A.</p>
<p>CONARCO</p>	<p>WORTHINGTON ARGENTINA S.A.I.C.</p> <p>Bombas, Compresores y Turbinas</p> <p>Condoha 2983 - (1648) Mar del Plata - de Buenos Aires Tel.: 790-3824-2037/12775344-0811 - 798-5948 Tel.: 28189 WCFRBA - AR</p>	<p>FORMICA</p> <p>CYANAMID DE ARGENTINA S.A.I.</p>
<p>OSIAS BRUDNO e HIJOS S.A.I.C.</p> <p>CHAPAS Y PERFILES DE HIERRO NACIONALES E IMPORTADOS</p> <p>Lago de Vega 1542 - Capital - Tel: 567-7788</p>	<p>PINTURAS MARINAS HEMPELS</p>	<p>multilux S.A.</p> <p>EQUIPAMIENTOS ELECTRICOS</p> <p>Av. de las Constituyentes 5823 - Cap. - 572-5086 - Tlx Multi Ar 19868</p>
<p>MAQUINAS - HERRAMIENTA FURLANETTO</p> <p>S.A.C.I.F.M.A.</p> <p>Avda. Fco. BEIRO 5574-98 - (1419) - Buenos Aires Tel: 641-3315 0795 - 642-0603 1988 - Tlx 17895 FURLA-AR</p>	<p>IESA S.A.</p> <p>INGENIERIA DE DETALLE Y FABRICACION DE PUPITES PARA SALA DE CONTROL DE MAQUINAS</p> <p>Ing. Electrica Sta. Maria del Buen Aire 458 - Capital - Tel: 21-5511</p>	<p>LA OXIGENA</p> <p>S.A.I.C.</p> <p>Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Bs. Aires Tel: 87-66161/9 - Telex 22754 LACON-AR Y SUCURSALES EN TODO EL PAIS</p>



EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.

Av. Corrientes 369 C.P. 1327 Tel. 312-4861/8111 República Argentina

PROXIMAS SALIDAS DE NUESTRA FLOTA

leo
aviso elma c. naval
leo003

LINEA NORTE DE EUROPA

RIO CALCHAQUI 18-8-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel.
LEIXOES-AMBERES-ROTTERDAM-BREMEMERHAVEN (EV.)-
LENINGRADO.

Dr. ATILIO MALVAGNI 27-8-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel.
USHUAIA 31-8-83 al 2-9-83 - PTO. MADRYN 6 al 7-9-83-FLUSHING-
BREMEN-HAMBURGO.

SERVICIO EXCLUSIVO DE PORTACONTENEDORES

TIERRA DEL FUEGO II 5-9-83 ROTTERDAM 23-9-83-HAMBURGO 26-9-83-BREMEN 27-9-83-LE HA-
VRE 29-9-83 - BILBAO 3-10-83.

LINEA MEDITERRANEO

ALTE. STEWART 29-8-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel.
PTO. MADRYN (EV.) 1 al 2-9-83-DESEADO 3-9-83-USHUAIA 5 al 6-9-
83-BARCELONA SETE (EV.)-GENOVA-LIVORNO (EV.)-RIJEKA (EV.)-
PIREO.

RIO GUALEGUAY 7-9-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel.
BARCELONA-GENOVA-LIVORNO-NAPOLIS-MALTA (EV.).

LINEA PACIFICO

ALTE. STORNI 23-8-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel-Contenedores.
PTO. MADRYN 25-8-83-VALPARAISO (EV.)-CALLAO-GUAYAQUIL
(EV.)-PTO. CALDERA-LOS ANGELES-SAN FRANCISCO-PORT-
LAND-VANCOUVER (EV.)-OAKLAND.

SANTA CRUZ II 14-9-83 CARGA: General-Líquida-Granel-Contenedores.
PTO. MADRYN 16-9-83-VALPARAISO (EV.)-CALLAO-GUAYAQUIL
(EV.)-ACAJUTLA-LOS ANGELES-SAN FRANCISCO-SEATTLE-VAN-
COUVER (EV.)-OAKLAND.

LINEA COSTA ESTE DE EE.UU.

RIO LIMAY 10-9-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel-Contenedores.
MAR DEL PLATA (EV.) 12-9-83-FILADELFIA-NEW YORK-NEW
BEDFORD-ST. JOHN-BALTIMORE.

ELMA CINCO 17-9-83 CARGA: FULL CONTAINER.
PTO. MADRYN 19-9-83-BOSTON-ST. JOHN-NEW YORK-FI-
LADELFA-BALTIMORE-NORFOLK-CHARLESTON-SAVANNAH-
JACKSONVILLE.

LINEA CARIBE GOLFO

RIO ABAUCAN 19-8-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel-Contenedores.
SAN JUAN DE PUERTO RICO-ARUBA-TAMPA (EV.)-MOBILE-NEW
ORLEANS-HOUSTON-VERACRUZ-TAMPICO.

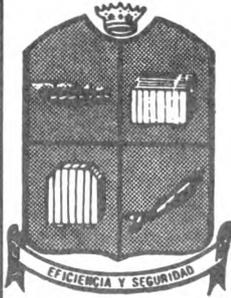
FORMOSA 8-9-83 CARGA: General-Líquida-Granel-Contenedores.
SAN JUAN DE PUERTO RICO-TAMPA (EV.)-MOBILE-NEW
ORLEANS-VERACRUZ-TAMPICO-HOUSTON.

LINEA ORIENTE

LA RIOJA 3-9-83 CARGA: General-Frigorífica-Líquida-Granel-Contenedores.
DURBAN-SINGAPORE-KOBE-NAGOYA-YOKOHAMA-BUSAN-
KEELUNG.

Telam

A todo el país



En realidad, no ponemos límites a su pedido. Porque embalamos y transportamos sus efectos no sólo a todo el país, sino a todas partes del mundo. Por tierra, por mar o por aire. Mudanzas locales, interprovinciales e internacionales. **Columbia Export Packers S.A. Argentina** operando con un criterio diferente, de avanzada, le asegura:

- Embalaje, transporte, desembalaje y ubicación de todos sus efectos en el nuevo domicilio.
- Desembalaje y comprobación del correcto arribo de los efectos transportados.

Antes de mudarse, consúltenos.

Columbia Export Packers S. A. Argentina

Of. Central: TUCUMAN 2133 - Piso 7°
Télex: 21740 - CEPASA AR
Tel.: 48-3266/2974/7803
CAPITAL FEDERAL

Sucursal: ALSINA 155 - Local 10
Galería Jardín
Tel.: 33-271
BAHIA BLANCA

INGENIERIA NAVAL

- Astilleros
- Talleres de reparación
- Proyecto de buques

Oficinas Leandro N. Alem 424 - 8° Piso - (1003) Buenos Aires - ARGENTINA
Técnicas Tel. 311 - 1713 7536/0205 - 312 - 1452 0364/5485
y Centrales TELEX: 17407 SANYMAR - Dirección Telegráfica: SANYMBUE



Noticias Nacionales

ANIVERSARIO DE LA RECUPERACION TEMPORARIA DE LAS ISLAS MALVINAS

En todo el territorio del país, las Fuerzas Armadas conmemoraron la ocupación de nuestras islas Malvinas, el 2 de abril de 1982.

En el acto central, realizado frente a la sede del Vicariato Castrense, recibieron condecoraciones los familiares del personal militar muerto en combate y también fueron condecoradas las banderas de las unidades de las tres armas, que participaron en el conflicto.

EGRESO DE LA ESCUELA NAVAL DE LA PROMOCION 112

El 20 de abril se realizó la ceremonia de entrega de espadas a los guardiamarinas de la promoción 112, presidida por el comandante en jefe de la Armada, almirante Rubén Oscar Franco.

El director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío Guillermo Enrique Estrada, pronunció una alocución, algunos de cuyos principales conceptos son:

“Hace poco más de un año atrás, el 2 de abril de 1982, cuando aquí mismo se realizaba una ceremonia similar a la de esta mañana, el país asistía a un hecho sin precedentes en su historia, en lo que va del siglo.

”En esa jornada memorable, los guardiamarinas que egresaban, al recibir su espada, más que un símbolo de mando recibían un símbolo de lucha, pues el país se hallaba en armas.

”Hoy, la centésima duodécima promoción también habrá de recibir el acero, que aún no ha sido envainado. Porque, frescos como están los hechos heroicos y las acciones meritorias vividas en el teatro de operaciones del Atlántico Sur, no puede, ni debe, la suerte de una batalla signar la renuncia a un derecho inalienable.

”Los jóvenes que hoy egresan no necesitan inflamarse con el relato de antiguas proezas; han compartido, en sus horas de formación, las vivencias de esta casa con otros cadetes más antiguos que, ya oficiales, han inmolidado sus vidas en el altar de la Patria. Por eso, prematuramente, tienen nombres queridos inscriptos en el cenotafio de esta Escuela.

”Ha sido ésta una enseñanza dura pero no estéril, ya que una sola lección les ha mostrado, con toda crudeza, que junto con el rigor y el riesgo que supone la vida militar, este sacerdocio exige total consagración.

”El progreso tecnológico que reciben en las unidades que tripularán, hace a la guerra actual muy distinta a la que vislumbraron anteriores egresados. Pero nada cambió en el aspecto más sublime que es el conocimiento del conducido, factor que en cualquier guerra tendrá decisiva influencia, pues, señores, la guerra no se gana solamente con material. Aquel que más efusión combativa despierta en sus subordinados, no es el que más ostentación ha hecho en retaguardia, sino el que, en la acción cotidiana y en el frente de lucha ha ofrecido su conducta y su denuedo a manera de cabaes paradigmas.

”Es prepararse para defender aquello que nos pertenece, valorar permanentemente lo argentino en todos los campos, vivir de frente al país sin desdeñar lo mucho que el mundo nos enseña, pero vivir orgullosos de nuestro potencial, de nuestros hombres y de nuestras mujeres y, fundamentalmente, de nuestra tradición histórica. Porque nuestra nación fue invariablemente dadora de libertades y porque jamás un buque argentino fue pirata o negro-ro.

”¿Cuántos pueblos del orbe, aun los que se tildan a sí mismos paladines de la justicia,

pueden exclamar lo mismo? ¿Cuántos pueden pregonar, como el nuestro, que su pabellón "jamás tremoló sobre el dolor de los vencidos, sin recibir al mismo tiempo la bendición de los liberados...?"

10° ANIVERSARIO DEL ASESINATO DEL VICEALMIRANTE HERMES JOSE QUIJADA

El 30 de abril, la Armada rindió homenaje a este distinguido marino al cumplirse el décimo aniversario de su asesinato por las "formaciones especiales" de delincuentes subversivos que asolaron nuestro país en los años setenta.

Una delegación naval presidida por el contraalmirante Barry M. Hussey, colocó una ofrenda floral donde descansan sus restos en el Panteón Naval del Cementerio de Chacarita, pronunciando luego el citado oficial superior las siguientes palabras, que indudablemente expresan el sentir de la Fuerza:

"Diez años atrás, caía asesinado el vicealmirante D. Hermes Quijada. Caía en un atentado urdido y concretado por militantes del terrorismo internacional.

"Con esa acción se trataba de abatir a un hombre de las Fuerzas Armadas por el hecho de representar una sólida y entrañable tradición encarnada en la Armada Argentina.

"Aparentemente se trataba de humillar a la Fuerza, demostrando que el brazo asesino podía llegar impunemente a cualquiera de sus miembros, sea cual fuere su posición o prestigio.

"Pero, evidentemente, ello no alcanza para explicar satisfactoriamente el sentido de la oscura e impiadosa elección. De ahí que el ciudadano lúcido se pregunte a la luz de los hechos, a quién podía beneficiar la muerte de un marino cuyos servicios sobresalientes siempre apuntaron a afianzar la soberanía argentina en los cielos, tierras y mares australes. Porque al atentar contra el almirante Quijada, sin la menor duda, se atentó contra la experiencia, el conocimiento, el valor y el patriotismo de un oficial de Marina que era y es punto de referencia para la vocación de servicio de sus camaradas y de los argentinos bien nacidos.

"En rigor de verdad no hemos venido aquí, ante la tumba del marino ilustre, a llorarlo. Consideremos que el almirante Quijada perdió la vida en acción de guerra.

"Una guerra turbia y sin cuartel, librada por la República contra los enemigos más sordidos, desleales y crueles que hayamos conocido.

"Cada uno de nuestros hombres perdido en la lucha es parte del orgullo que siente nuestra inteligencia. Es un llamado a la reflexión a quienes llevados por la propaganda sensacionalista manejada por países de conciencia comprometida olvidan a los hombres civiles y militares que fueron asesinados por mantenerse leales a la argentinidad.

"No advierten que las miras de esa propaganda hipócritamente social contiene, por un lado, el despecho por no haber logrado que sus auxiliares derrotaran a la Nación, y por el otro, la necesidad de tomar a nuestra Argentina como objeto de crímenes para que el mundo olvide el flagrante horror imperialista, el egoísmo político más profundo, y las masacres cuyo nombre y apellido ensombrecen la historia contemporánea.

"Ante la tumba del marino ilustre podemos afirmar, pese a los embates de la demagogia irresponsable alentada desde afuera, que los miembros de la Armada Argentina no sólo no tenemos nada de que arrepentimos sino que, por el contrario, validos de una nítida experiencia, nos enorgullecemos de nuestros combatientes y seguimos dispuestos a actuar con toda eficacia ante cualquier atentado contra la Nación que instrumenten nuestros enemigos.

"Tal es el pertinente homenaje que rendimos a nuestros muertos. Esta es la fidelidad que debemos a quienes, por su condición de argentinos, pagaron con la vida su adhesión a la tierra que los vio nacer, a las instituciones que los formaron y a esta manera de ser fincada en las tradiciones de una sociedad que siempre ha luchado y lucha por la libertad.

"Hace una década cayó el señor vicealmirante Hermes Quijada. Para nosotros fue ayer mismo. Porque no puede ni podrá haber olvido cuando se trata de la salvación de la República y de la esclavización de nuestro pueblo.

NOTICIAS NACIONALES

”Si el precio ha sido alto, está bien pagado. Y nada ni nadie podrá sacarnos de esta tesitura.”

PRIMER ANIVERSARIO DEL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO A.R.A. “GENERAL BELGRANO”

En memoria de los 380 marinos argentinos que perecieron en el hundimiento de nuestro viejo y querido crucero, el 2 de mayo se realizaron en distintos establecimientos ceremonias conmemorativas. Se ofició una misa en la iglesia Stella Maris del Vicariato Castrense y homenajes en la Escuela de Mecánica de la Armada, ante el monumento conmemorativo a los marinos caídos en el Atlántico Sur; en la Escuela Naval Militar; en la Base Naval de Puerto Belgrano; en la Liga Naval Argentina y en el Instituto Browniano.

Cabe recordar que el buque se fue a pique a raíz del impacto de dos torpedos lanzados por un submarino británico con propulsión nuclear, durante un ataque ordenado expresamente por el gobierno británico, que se produjo fuera de la zona de exclusión establecida por el mismo, alrededor de nuestras islas Malvinas, hecho que indica en forma elocuente el valor de las palabras del enemigo colonialista.

PRIMER ANIVERSARIO DEL ATAQUE AEREO AL AVISO A.R.A. “SOBRAL”

El 3 de mayo la Armada rindió homenaje a los marinos muertos a bordo de dicho aviso, que fue atacado por la aviación británica con misiles mientras cumplía una misión de búsqueda y rescate de la tripulación de un bombardero “Canberra” de la Fuerza Aérea Argentina, abatido el día anterior.

En esa oportunidad un misil destruyó el puente de mando del pequeño buque, falleciendo su comandante capitán de corbeta Sergio Raúl Gómez Roca, el guardiamarina Claudio Olivieri, el cabo principal Mario Alancay, los cabos segundos Daniel Tonina, Sergio Medina y Ernesto del Monte, el marinero de 1ª Héctor Defrechu y el conscripto Roberto Derrico.

DÍA DE LA ARMADA ARGENTINA

El 17 de mayo se celebró en todas las unidades y dependencias navales el Día de la Armada Argentina. La ceremonia central se llevó a cabo en la plaza 25 de Mayo de la ciudad de Ushuaia y fue presidida por el comandante en jefe de la Armada, almirante Rubén Oscar Flanco.

Finalizado el acto, el almirante Franco concurrió a la sede de la Base Naval de Ushuaia, donde presidió una formación durante la cual se impuso a dicha base el nombre de “Almirante Berisso”.

El día anterior, 16 de mayo, en una ceremonia similar realizada en

la Base Naval de Río Grande, el comandante en jefe de la Armada impuso a la misma el nombre de “Almirante Quijada”.

CONMEMORACIÓN DEL DÍA DE LA AFIRMACIÓN DE LOS DERECHOS ARGENTINOS SOBRE LAS MALVINAS, ISLAS DEL ATLANTICO SUR Y SECTOR ANTARTICO ARGENTINO

El día 10 de enero se conmemoró en todo el país el día indicado en el epígrafe. En la Secretaría de Intereses Marítimos se realizó una ceremonia alusiva presidida por su titular, el contraalmirante Ciro García, en la cual el director general de Asuntos Jurídicos de aquel organismo, capitán de fragata auditor César Pedro Sánchez, pronunció el discurso que se inserta a continuación, en el cual se pone en evidencia la persistente conducta de las potencias anglosajonas, de atentar contra los derechos y la libertad de otros pueblos, a través de los tiempos.

“Hace un siglo y medio, una eternidad para nosotros, un instante en la vida de la humanidad, una joven nación de América del Sur recibía un incalificable atropello por parte de una de las potencias más poderosas de Europa.

”En efecto, el 3 de enero de 1833, la corbeta “Clío” procedió al desalojo violento y sorpresivo de las autoridades argentinas asentadas en las islas Malvinas y a la ocupación del territorio, en nombre del gobierno británico.

”Al conmemorarse el día de la afirmación de los derechos argentinos sobre las Malvinas, islas y Sector Antártico, creo oportuno citar un antecedente histórico que no es muy conocido. Se trata de una epístola fechada en Nueva York el 6 de abril de 1866 y dirigida al entonces ministro de Relaciones Exteriores argentino.

Pero antes de entrar en la transcripción de algunos de sus términos, conviene recordar los antecedentes a los cuales allí se hace referencia.

En 1820, el gobierno de Buenos Aires toma posesión efectiva del territorio insular y luego de designar comandante del mismo a Pablo Areguaty, otorga concesiones de tierras y pesca a varias personas, entre las cuales figuraba Luis Vernet.

“Nueve años después, el 10 de junio, se dicta un decreto por el que se dispone que las islas Malvinas y las adyacentes al cabo de Hornos en el Atlántico deben ser administradas por un gobernador político y militar, con asiento en Puerto Soledad, nombrándose a tal fin a Luis Vernet.

”Tal circunstancia originó el reclamo, en noviembre de ese mismo año, del representante inglés, manifestando que el gobierno argentino había “asumido una autoridad incompatible con los derechos de soberanía de S.M.B. sobre las islas Malvinas”, adoptando así Inglaterra una nueva posición acorde con su política de colonización en Australia y en el Pacífico meridional.

”A fines de 1831 se suscita un incidente protagonizado por la corbeta norteamericana “Lexington”, la cual fondeó en Puerto Soledad, desembarcó fuerzas y procedió a destruir las construcciones existentes. El origen de este acto vandálico fue la negativa del gobierno argentino, ante un reclamo del cónsul de los EE. UU. que pretendía se devolvieran tres embarcaciones, a la sazón interdictas en Malvinas para su posterior proceso, por haber violado las normas que prohibían la caza de anfibios y la pesca en las costas meridionales.

”Volviendo ahora a la carta a que he aludido anteriormente, luego de una referencia a una solicitud del señor Luis Vernet, se expresa: ‘Por el examen prima facie que he hecho del reclamo de Vernet, he llegado a persuadirme de que el gobierno argentino no puede emprenderlo sin demandar una satisfacción completa a los EE.UU., con indemnización por los daños que se le infirieron.

”Son a mi juicio de tal magnitud y trascendencia los cargos que contra los EE UU, resultan de las pocas piezas que tengo a la vista, que me permito llamar sobre ellos la atención de V.E. insistiendo en que si me envían instrucciones para entablar la gestión, sean ellas tan claras y explícitas como para habilitarme a iniciarlas con la firmeza y extensión debidas.

NOTICIAS NACIONALES

”De los documentos oficiales presentados a la Legislatura de Buenos Aires en 1832, resulta prima facie:

”1º) Que un Estado soberano de Sudamérica, una República que la Inglaterra y los EE.UU. reconocían como nación independiente, al hacer uso de esa soberanía, en territorio propio, en el acto de prohibir la pesca que sólo es libre en país despoblado, y con el permiso del soberano; fue desconocida en sus derechos por un cónsul norteamericano que le negó autoridad disputándole sus títulos a la posesión del territorio, e hizo atropellar y destruir deliberadamente por el comandante de la “Lexinton” la colonia argentina de Malvinas, sustrayendo a la justicia del país el conocimiento del caso primitivo al amparar y alejar al capitán Davison de la “Harriet”.

”A continuación, y luego de formular las responsabilidades que le caben al comandante de la “Lexington”, se consigna:

”... que el encargado de negocios de los EE.UU., después de su llegada y de ser debidamente recibido, podría ser acusado de los siguientes graves cargos: 1º) de haber desconocido en su primera nota la autoridad de Vernet, no obstante reconocer que ella emanaba del gobierno que dictó el decreto de 1829... 2º) de haber amenazado al gobierno con el poder de su nación,... 4º) de haber emprendido poner en duda los títulos de la República, pretendiendo negarlos sin precedente que lo motivase, y fundándose en doctrinas del derecho de gentes repudiadas por su propio gobierno, y hasta ese momento por la Inglaterra misma, de cuyos derechos se constituía en gratuito defensor y expositor.

“En 1823, en las conferencias que tuvieron lugar en Londres, entre Mr. Canning y Mr. Rush, ministro de los Estados Unidos, declaró aquél y pidió el concurso de éste para declarar ante el mundo el principio de no colonización de la América del Sur, obligándose ambas naciones a no ocupar para sí la más pequeña parte de las colonias emancipadas.

“La Doctrina de Monroe, resultado de aquellas conferencias, estableció como un principio que los derechos e intereses de los EE.UU. estaban comprometidos a que: ‘los continentes americanos, por la posición libre e independiente que habían asumido y mantenían, no debían estar sujetos a futura colonización de parte de poder alguno’. Esta declaración era reconocida por la Inglaterra y por todas las naciones, creando un principio de derecho de gentes que puso término por su naturaleza, a los vagos títulos de descubrimiento anterior, tanto en el continente como en sus adyacencias. El ministro norteamericano, en oposición con esta declaración, no sólo restableció la antigua doctrina en favor de la Inglaterra, sino que puso en cuestión el derecho con que la República Argentina había sucedido a España en el dominio sobre terrenos en el continente, que los EE.UU. y la Inglaterra habían conjuntamente garantido.

“Más adelante se lee: ‘Consecuencia de la insólita gestión hecha por un agente norteamericano de los presumibles derechos de la Inglaterra a la posesión de las islas Malvinas, fue que esta nación que las había espontáneamente abandonado sesenta años antes, echó a un lado el principio, y segura ya de que los EE.UU., comprometidos por las doctrinas de Baylies, no incluían las islas adyacentes en los continentes americanos en la declaración Monroe, volviese sobre la doctrina de no colonización iniciada por Canning, y proclamada por los EE.UU., y se apoderase de las islas Malvinas a título de anterior ocupación, y con la complicidad aparente de esta última nación’.

“Los ultrajes hechos a la soberanía de la República Argentina por un cónsul y un comandante de buque de los EE.UU., coonestados por un ministro de esta nación, y la negativa final de éste a discutir el asunto y ofrecer reparación del agravio con indemnización de los daños, es el primer hecho de los que a su ejemplo repitieron más tarde las naciones europeas con las nacientes repúblicas, atropellándolas con la fuerza y enajenándoles justicia. Pero no sería éste el cargo más grave que cabría hacer a la diplomacia norteamericana, y por el que debiera dar una reparación su gobierno, sino el de la pérdida de las islas Malvinas, poseídas en justo título por la España durante cuarenta años y por la República Argentina durante veinte; puesto que fueron fuerzas norteamericanas las que las despoblaron, y las doctrinas del ministro Baylies las que indujeron a la Inglaterra a apoderarse de ellas.”

En otros pasajes se señala: “Con estos antecedentes que indico lo más sumariamente posible, y que pueden ser modificados por otros más latos, creo que he demostrado que ésta es la ocasión oportuna para levantar a la América del Sur de la postración en que la tienen las fuerzas y las pretensiones de las grandes potencias europeas, trayendo a juicio aquellos actos que falsearon desde su origen la doctrina de no colonización, y ajaron el respeto a la soberanía.”

“Luego de formular una serie de requerimientos que deberían exigirse del gobierno de los

EE.UU., entre otros saludar la bandera de la República Argentina en desagravio de las ofensas que se le infirieron, y pagar a la misma una indemnización de todos los daños, inclusive la pérdida de las islas Malvinas, sin que esto implique renunciar a recuperarlas de parte de la República Argentina, la carta finaliza en los siguientes términos: 'Si mi manera de ser fuese aprobada, pediría desde ahora autorización para pagar asesores, y si el caso lo reclamase para publicar en inglés los 'documentos oficiales' que corren impresos en español, a fin de ilustrar a la opinión, y para lo demás que en el curso de la gestión pudiera ser conveniente. Pediría también que se encargase en ésa al Dr. Dalmacio Vélez Sársfield de corresponder oficialmente conmigo, para poder contar con el concurso de sus luces en las cuestiones de derecho, y consultarle sin los reatos y formalidades de una correspondencia oficial. La ciencia oficialmente reconocida y la amistad que me une a tan eminente juriconsulto, lo hacen más apto que a otro alguno para prestarme ese auxilio en asunto de que pueda resultar mucha honra y provecho para nuestra patria, cuyo nombre empieza a suscitar grande interés y simpatía en la opinión ilustrada de este país. No abrigo el temor de que estos benévolos sentimientos hayan de disminuir porque tenga la entereza de reclutar en nombre de esas mismas simpatías e intereses recíprocos; en nombre de la majestad de la República ajada en su cuna; en nombre del porvenir de la libertad e independencia americanas, contra actos de violencia y casi de barbarie perpetrados por agentes norteamericanos, cohonestados y no reparados por una diplomacia infiel a los grandes principios de la revolución en uno y otro continente de la América'.

Firma la misiva don Domingo Faustino Sarmiento.

"Hoy, a 150 años de esos acontecimientos, y a 117 años de la fecha en que Domingo Faustino Sarmiento estampara su rúbrica, la carta que he glosado configura un preciado documento que, por ironía de la historia y a la luz de los recientes sucesos, conserva toda su actualidad, pintando, en forma elocuente y brillante, un pasado, que es también presente, con pinceladas encendidas y vigorosas unguidas de fervor patriótico.

"El destino de grandeza de una nación lleva siempre en sus entrañas el sello indeleble de sus hijos más dilectos.

"Por ello, las Malvinas, aun recuperadas, deben representar para los argentinos y ante el mundo entero, la antorcha viva de la nacionalidad, cuya llama ningún argentino deberá dejar que se extinga, como una suerte de lámpara que, por los siglos de los siglos, ofrende el incienso en el altar de la patria."

OPERATIVO UNITAS XXIV

La Armada de la República Argentina no participará en el Operativo Unitas XXIV a realizarse durante el corriente año, auspiciado por los Estados Unidos de Norteamérica, en razón de haber actuado este país como enemigo del nuestro, en el reciente conflicto del Atlántico Sur.

CASA AMARILLA

El 22 de junio, en una ceremonia presidida por el comandante en jefe de la Armada, se inauguró en el barrio de la Boca una réplica de la casa donde vivió el almirante Guillermo Brown, conocida tradicionalmente con el nombre de "Casa Amarilla". Esta celebración se realizó en coincidencia con un nuevo aniversario del héroe naval.

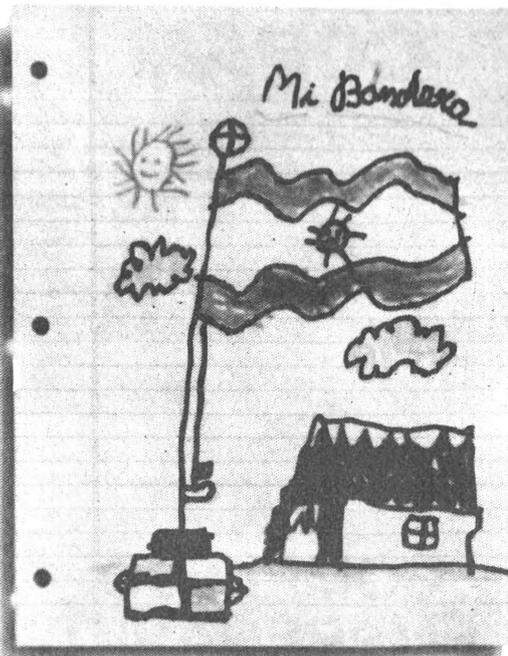
En el acto, pronunciaron palabras alusivas el vicealmirante Antonio Vañek y el almirante Rubén Oscar Franco.

CORBETA A.R.A. "SPIRO"

Fue botada el 24 de junio, en el astillero de Río Santiago. Es la tercera unidad de una serie de seis, tipo MEKO 140. Presidió la ceremonia el comandante en jefe de la Armada, y fue madrina del buque su esposa, la señora Laura I. L. Poolf de Franco.

Las corbetas botadas anteriormente, fueron las A.R.A. "Espora" y A.R.A. "Rosales".

En un
pequeño
pueblo
de frontera,
Juan está
dibujando
una bandera.



El lápiz inseguro va
dejando los colores
celeste y blanco sobre la
hoja de papel.

Juan es argentino y va
a la escuela.

Juan está aprendiendo
a sentirse argentino, allí
donde la cercanía con
otros países y otras
costumbres hace que esta
tarea no sea fácil.

Juan, como muchos
niños en los pueblos de
frontera, necesita que sus
raíces se afirmen
sólidamente en el
sentimiento de patria.

Molinos Río de la
Plata piensa en Juan.

Piensa en los miles de
Juanes que hay a lo largo
y a lo ancho de nuestro
país.

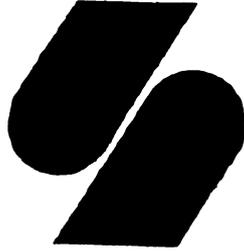
Y trabaja para ellos, en
su plan de ayuda y
padrinazgo a las escuelas
de frontera y alta montaña.

Porque sabe que
hacer un país grande es
mucho más que producir
buenos alimentos.

Porque sabe que
también es necesario
producir buenos argentinos.



Molinos
Río de la Plata S.A.



COPAM

S.A.C.I.M.A.

OSCAR P. SEGGIARO

**UN
COMPLEJO
EMPRESARIO
AL
SERVICIO
DEL
PAIS**

Maipú 464, piso 1º - 1006 Buenos Aires
Tel. 392-6406/5744/5908
Cables Seggiaro

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIO VITALICIO

Capitán de corbeta odontólogo Alberto Sastre Tallafarro.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Tenientes de fragata ingenieros Eduardo Raúl Pantín, Daniel Ricardo Bouzá y Jorge Olmar Zanotti; tenientes de corbeta médicos Guillermo F. Siemienczuk y Fernando Kairuz; teniente de fragata auditor Edgardo Mario Villa; guardiamarina Guillermo Daniel Battilana; teniente de navío médico Miguel Angel Poteralo; tenientes de fragata médicos Diego Martín Amuchástegui y Darío C. E. Sachetti; teniente de corbeta médico Erwin E. D. Leitner y teniente de fragata bioquímico Eduardo E. Pignataro.

DEJAR SIN EFECTO BAJA DE SOCIO ACTIVO

Teniente de fragata Guillermo Rubén Seoane.

ALTAS DE SOCIOS ADHERENTES

Brigadier mayor Eduardo Luis Savigliano; 1er. teniente médico (R) Carlos Alberto Friedman y comodoro Felipe Aníbal Isasmendi.

REINGRESO DE SOCIO ACTIVO

Teniente de navío I.M. Gustavo Alberto Richardson.

BAJA DE SOCIO HONORARIO

Por fallecimiento: Brigadier Mayor César Aurelio Guaseo.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Luciano Pessacq; capitán de corbeta capellán César P. Zoni; capitán de fragata I.M. Benito S. Ezcurra; capitán de fragata médico León Rosenvasser y capitán de fragata Domingo L. Caretta.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de navío contador Raúl Alberto Otero

Schiaffino; capitán de fragata Alberto Martín; contraalmirante Ricardo G. Franke; capitán de fragata auditor Adalberto Efraín Rossi; capitán de navío ingeniero Hugo Rafael Ahumada; teniente de corbeta Gonzalo Antonio Sulé; teniente de navío Edmundo A. Grimau; capitán de navío contador Adolfo F. E. Molinelli; teniente de navío Carlos Jorge Day y capitanes de fragata ingenieros José Julio César Vanella y Francisco José Carupi.

Por renuncia: Teniente de navío I.M. Ramón A. Ruiz López; tenientes de fragata ingenieros Osvaldo Vito Mochi y Orlando Briasco; teniente de navío médico Mario Milet; teniente de navío I.M. Héctor Daniel Aristimuño; teniente de navío odontólogo Tito Ponzó; teniente de fragata I.M. Osvaldo Martín Laclau; capitán de corbeta Julio A. Oliveira; teniente de corbeta Fernando Capilla y teniente de navío Ricardo Daniel Marega.

Dado de alta por error: Sr. Federico Edgardo Klein (guadamarina Reserva Naval).

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por fallecimiento: Capitán (Fuerza Aérea) Carlos Oscar del Moral.

Por renuncia: Doctores Juan Carlos Arduino y Carlos Lucio Onorati.

HOMENAJE A SOCIOS QUE CUMPLEN 90 AÑOS DE EDAD

La Comisión Directiva acordó instituir como homenaje a los socios que cumplen 90 años de edad, el obsequio de una medalla de oro recordativa.

HOMENAJES AL CENTRO NAVAL EN SU CENTENARIO

Con motivo de cumplirse el 30° aniversario de su egreso, la Promoción 79 ofreció al Centro Naval una placa conmemorativa de su Centenario, el día 23 de marzo, pronunciando palabras alusivas el contraalmirante Raúl H. Marino.

Un homenaje similar realizó la Promoción 69 al cumplir 40 años de su egreso, el día 23 de abril, hablando en esa circunstancia en nombre de su Promoción el capitán de corbeta Ricardo Sainz Sánchez.

En ambas oportunidades agradeció los homenajes el presidente del Centro Naval, concurriendo a los respectivos actos numerosos integrantes de las citadas Promociones y la Comisión Directiva de nuestro Centro.

ANIVERSARIO DEL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO A.R.A. "GENERAL BELGRANO"

El 2 de abril, en representación del Centro Naval, el presidente de la

ASUNTOS INTERNOS

Delegación Puerto Belgrano, contraalmirante José Julio Sarcona, acompañado por el capitán de navío Carlos Estévez, procedió a descubrir en la Base Naval de Puerto Belgrano una placa recordativa como homenaje a ese crucero y a los tripulantes del mismo muertos en el cumplimiento del deber.

Dicha ceremonia se realizó dentro de los actos programados por el Comando de la Flota de Mar al cumplirse el primer aniversario del torpedeamiento de la mencionada unidad por un submarino británico con propulsión nuclear, durante la Guerra de las Malvinas en 1982.

RECIPROCIDAD CON EL BUENOS AIRES ROWING CLUB

Se recuerda a los señores consocios que están autorizados a concurrir a la sede de dicho club en el Tigre, a sus islas Rufino de Elizalde y Centenario, al Balneario San Fernando y también hacer uso de sus respectivos restaurantes, en las mismas condiciones que sus asociados. Los cadetes de la Escuela Naval Militar podrán hospedarse sin cargo en dicho club, cuando compitan en las regatas que se realizan en el Tigre.

AJEDREZ

Durante los meses de marzo, abril y mayo se realizó el primer Torneo Interno de Ajedrez del año en curso, denominado "Capitán de Fragata I.M. Don Pedro E. Giachino", el que arrojó la siguiente clasificación:

- 1º — Doctor Gonzalo Roch.
- 2º — Capitán de navío Jorge Cerqueiro.
- 3º — Capitán de navío Oscar Sabarots.
- 4º — Señor Luis Estévez.
- 5º — Capitán de corbeta Eberto M. F. Viñes.
- 6º — Teniente de navío Ramón R. López.
- 7º — Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 8º — Capitán de navío Víctor F. González.
- 9º — Teniente de corbeta Bryan Reynolds.
- 10º — Doctor Néstor A. Castorina.

CICLO CULTURAL 1983

El 6 de mayo quedó inaugurado el Ciclo Cultural 1983 del Centro Naval, mediante la realización de un concierto por la Banda de Concierto de la Secretaría General Naval, la cual ejecutó en lucida actuación un repertorio de temas clásicos, neoclásicos y folklóricos, dirigida por el teniente de navío José Rey.

RENOVACION PARCIAL DE LA COMISION DIRECTIVA

El 25 de abril se efectuó la Asamblea Ordinaria anual de la Institución, durante la cual se realizó el escrutinio de votos para la renovación

parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas y la proclamación de los nombres de los socios electos, con la presencia del supervisor de Fiscalización del Instituto Nacional de Acción Social Mutual, señor Rodolfo E. Moreno, y del inspector de Justicia Carlos Lozada Allende.

Los socios elegidos fueron los siguientes:

COMISION DIRECTIVA

Período 1983-1985

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI.
Vicepresidente 1º: Contraalmirante NORMAN R. AZCOITIA.
Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI.

Vocales Titulares:

Capitán de Navío ALFREDO C. FEBRE
Capitán de Navío JORGE L. TOMASIN
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Navío RODOLFO A. PASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZ
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío JACINTO V. ZUBILLAGA
Capitán de fragata DOMINGO R. GIORSETTI
Teniente de Navío ENRIQUE J. LANGE

Período 1983-1984

Vocales Suplentes:

Capitán de Navío I.M. JORGE R. SANTO
Capitán de Fragata PEDRO R. BERNACCHI
Capitán de Fragata FRANCISCO A. SCALONE
Capitán de Fragata Médico RODOLFO J. MORENO
Capitán de Corbeta Auditor JUAN E. QUICK
Capitán de Fragata ALBERTO NUÑEZ

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Período 1983-1985

REVISORES DE CUENTAS TITULARES

Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de Fragata I.M. FELIX B. PLAZA

Período 1983-1984

REVISORES DE CUENTAS SUPLENTES

Capitán de Fragata Contador JOSE L. PAGLIALUNGA
Capitán de Corbeta Contador LUIS A. IZAGUIRRE

CONMEMORACION DEL 101º ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL

El 4 de mayo se conmemoró en la sede de nuestro Centro, el 101º Aniversario de su creación, con la concurrencia de numeroso público entre socios, familiares e invitados especiales, entre los cuales estuvieron el presidente del Círculo Militar, general de división Emiliano Flouret,

ASUNTOS INTERNOS

el presidente del Círculo de la Fuerza Aérea, brigadier mayor Alberto Baños, el presidente del Instituto de Ayuda Financiera, general de brigada Pablo O. Riccheri, y el representante del comandante en jefe de la Armada vicealmirante Carlos P. Carpintero, jefe del Estado Mayor General de la Armada.

En primer término el presidente del Centro Naval pronunció un discurso alusivo a la fecha, continuando el acto con el siguiente desarrollo:

Entrega de premios a los autores de los mejores artículos publicados en el Boletín durante el bienio 1981-1982

Premio "Almirante Brown": al capitán de fragata Jorge Luis Colombo, por su artículo "Operaciones de aviones navales Super Etendard en la guerra de las Malvinas", publicado en el N° 733.

Premio "Piedra Buena": al contraalmirante Eduardo P. Aratti, por su artículo "Recuperación de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur", publicado en el N° 732.

Premio "José B. Collo": al teniente de navío ingeniero Felipe R. Tanco, por su artículo "El proyecto Cadal-4", publicado en el N° 731.

Entrega de medallas Bodas de Oro

Se realizó la entrega de medallas recordativas a los siguientes socios que cumplieron 50 años en la Institución:

Teniente de fragata Guillermo A. Acosta, capitanes de fragata Ignacio Albarenque y Raúl F. Alemán, capitán de navío Marcelo C. Bourdeu, teniente de navío Mario A. Copello (post mortem), capitanes de fragata Juan C. Corbetta y Carlos A. Costela, capitanes de navío Fermín Eleta y Carlos A. Esteverena, capitanes de fragata Alejandro A. Galarce, Patricio W. J. Kelly, Enrique Larrinaga, Víctor H. Martínez, Tomás J. Mc Gough, Federico W. Müller, José M. Ochoa y Vicente Palumbo, capitán de navío Carlos A. Perticarari, capitán de fragata Oscar H. Rousseau, capitán de navío Jorge E. Suaya, contraalmirante Eduardo B. Vieyra, teniente de corbeta Luis Virgile, capitán de corbeta Emilio Xiberta, capitanes de navío Samuel Luzuriaga y Manuel A. E. Martínez y contraalmirante contador José S. Cárdenas.

Entrega de Diplomas de Honor a los nuevos Socios Vitalicios reconocidos en el último Ejercicio (1982).

Recibieron los siguientes socios, que cumplieron 40 años en la Institución:

Capitán de fragata médico Alfredo Buscarini, capitán de corbeta contador Amílcar José Dorado, capitán de corbeta ingeniero Rodolfo A. Montes de Oca, capitán de navío médico Aureliano Rey Merodio, capitán de fragata contador Osvaldo A. Garibaldi, capitán de fragata Guillermo Aliaga García, capitán de fragata ingeniero Martín F. Arana, capitán de corbeta Aníbal Barbarossa, señor Pedro E. J. Behr Talhouarne, capitán de fragata Marco Aurelio Bence, capitán de navío Adolfo H. Bielsa, capitanes de fragata Luis Adolfo Bilbao la Vieja, Juan Horacio Bonomi y Domingo Cancelo, capitán de corbeta ingeniero Juan A. Cá-

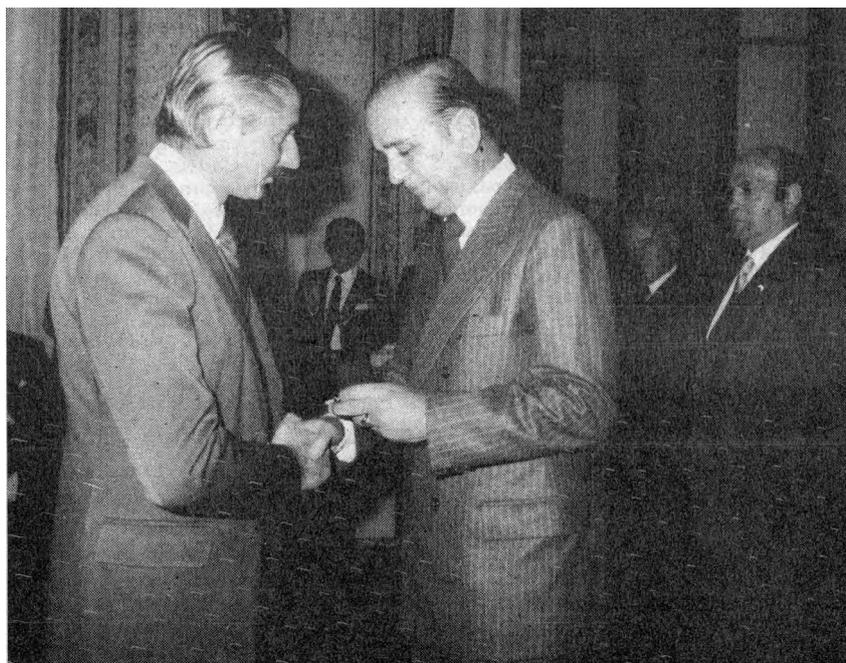
nepa, capitán de corbeta Leonardo R. de Coustillas, capitán de fragata Luis Osvaldo Crespo, capitanes de corbeta José M. B. de la Cuesta y Eudoro Díaz de Vivar, capitán de fragata Jorge A. Funes, capitán de corbeta Rodolfo C. de Calles, capitanes de fragata Pablo Héctor Galli, Antonio Gamallo y Roberto C. de Ciácomo, vicealmirante Rubén Ricardo Giavedoni, capitán de navío Ricardo M. Gilmore, contraalmirante ingeniero Félix Imposti, capitán de fragata Claudio C. Mejía, teniente de fragata Juan A. Nadaud, capitán de fragata Horacio Parodi del Conte, contraalmirante Carlos F. Peralta, capitán de fragata Carlos C. Pérez, capitán de navío Atilio Santiago Porretti, capitán de corbeta Alfredo R. Rubio Estevearena, capitán de corbeta Ricardo O. Saiz Sánchez, capitán de fragata Roberto Darío Tanco, capitán de corbeta Carlos Tell Colombo, contraalmirante Julio A. O. Vázquez, capitán de fragata Juan C. Villegas Videla, capitán de navío I.M. Jorge O. Speranza, capitán de fragata Octavio I. Lefevre Luque, capitán de navío Jorge A. Marguery, capitán de navío Adolfo A. Pintos, capitán de navío ingeniero Carlos E. Sirolli, capitán de corbeta Celestino Ortiz Zavalla y capitán de corbeta contador Miguel Angel Sanz.

Entrega de premios a autores de los mejores artículos publicados en el Boletín durante el bienio. 1981-1982.

Se entregaron a los siguientes oficiales:

—Comandante de la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque, capitán de fragata aviador naval Jorge Luis Colombo.

—Pilotos que atacaron y hundieron al buque británico el 4 de mayo de 1982: capitán de corbeta aviador naval Augusto César Bedacarratz y teniente de navío Armando Raúl Mayora.



Recibe la medalla el capitán de fragata Colombo

ASUNTOS INTERNOS



Recibe la medalla el capitán de corbeta Bedacarratz.



Recibe la medalla el teniente de navío Mayora

FALLECIMIENTO DEL SOCIO DECANO Y VITALICIO DEL CENTRO NAVAL

El 19 de junio falleció el capitán de fragata Vicente Ferrer, nuestro socio decano, a la edad de 94 años. Sus restos fueron inhumados en el Cementerio de Olivos, al cual concurrió el titular del Centro acompañado por miembros de la Comisión Directiva. En la oportunidad, el almirante Barbuzzi pronunció las siguientes palabras:

En actitud acongojada, el Centro Naval despide los restos mortales de su querido Socio Decano y Vitalicio, capitán de fragata Vicente A. Ferrer.

Está aún presente su recuerdo y por siempre así lo ha registrado el Centro Naval, en su hermoso artículo firmado y hondamente sentido, en el Album del 1er. Centenario de nuestra Institución, en homenaje a los socios fundadores.

Resuenan aún en nuestros oídos y vivirá permanente en nuestros espíritus el mensaje que pronunciara el 20 de abril de 1982, en la Asamblea Extraordinaria del 1er. Centenario de nuestra Institución.

Apenas cumplido el 101° Aniversario de esta Institución que tanto amó y a la que tanto dio y brindó, nos deja por el camino sin retorno que ha emprendido.

Su orgullo de sentirse Socio Decano del Centro Naval, lo contagiaba a diario con sus infaltables visitas y en sus charlas del pasado, acerca de la profesión naval, que abrazó con tanto cariño desde su juventud, y a la cual siempre se sintió ligado con vehemencia y con total identidad.

Se Lleva el señor capitán Ferrer, en su viaje a la gloria infinita del Señor, un pedazo de historia del Centro Naval, Institución a la que conoció y se adhirió, casi en los esfuerzos de su inicio, pero también en la plenitud de su primer Centenario.

Si hoy lo lloramos, es tal vez un poco el egoísmo propio de nuestras almas, que ya no podrán regocijarse con su presencia en nuestros salones.

Pero dejamos que la voluntad de Dios siga su curso y le pedimos resignados que lo acoja en su Santo Seno, y le brinde el descanso eterno que merece.

Señor capitán Ferrer: nada ni nadie podrá privarnos de su augusta memoria, y los que hemos tenido el privilegio de conocerlo y tratarlo, llevaremos por siempre el dulce recuerdo de su nombre en nuestros corazones, y el Centro Naval, orgulloso, ostentará por siempre su título de Socio Decano y Vitalicio.

FE DE ERRATAS

Boletín del Centro Naval N° 734

1) Por un lamentable error de información fue publicado en la sección necrológica el fallecimiento del señor capitán de fragata contador Osvaldo A. Garibaldi, a quien se han presentado las pertinentes excusas en forma personal.

2) El señor teniente de corbeta José E. F. Bottaro García falleció en operaciones de guerra en el Atlántico Sur, a bordo del transporte A.R.A. "Isla de los Estados", no habiéndose asentado tal circunstancia en su nota necrológica, por no haberse dispuesto oportunamente de tal información.

**RAUL ALBERTO
OTERO SCHIAFFINO**
Teniente de Navío Contador



El teniente de navío contador Raúl Alberto Otero Schiaffino nació el 9 de abril de 1951. Ingresó en la Armada el 1º de febrero de 1972, como cadete del Escalafón Intendencia de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina contador (Promoción 60 del Cuerpo de Intendencia) el 31 de diciembre de 1973 y a teniente de navío contador el 31 de diciembre de 1982.

Sus principales destinos fueron: Base

Naval Puerto Belgrano, "Seguí", Centro de Concentración y Formación de Conscriptos de Aviación Naval, Comando de Agrupación Naval Antártica, Escuela de Mecánica de la Armada, "Canal de Beagle", Comando Flota de Mar, "Storni", "25 de Mayo", Escuela de Oficiales de la Armada, "Cabo San Antonio" y Arsenal Naval Azopardo. Falleció el 1º de marzo de 1983.



CESAR PEDRO ZONI
Capitán de Corbeta Capellán

El capitán de corbeta capellán César Pedro Zoni nació el 18 de octubre de 1894. Ingresó en la Armada como capellán el 25 de octubre de 1926. En 1945 pasó a situación de retiro, siendo dado de alta como retirado en actividad en 1946. En 1948 pasó a retiro efectivo voluntario.

Sus principales destinos fueron: Arsenal Naval Buenos Aires, Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, "Presidente Sarmiento", isla Martín García, 1ª División Naval, Comando Naval

de Tierra del Fuego, 3ª Región Naval, 1ª Región Naval, Escuela Naval Militar, División Acorazados, Escuadra de Mar, Hospital Naval Puerto Belgrano y Escuela de Mecánica de la Armada. Falleció el 17 de marzo de 1983.

**RICARDO GUILLERMO
FRANKE**
Contraalmirante

El contraalmirante Ricardo Guillermo Franke nació el 20 de setiembre de 1924. Ingresó en la Armada el 19 de enero de 1942 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 73) el 13 de diciembre de 1946 y a contraalmirante el 31 de diciembre de 1971. Pasó a situación de retiro efectivo el 1º de marzo de 1975.

Sus principales destinos fueron: "25 de Mayo", "Sanavirón", Centro de Incorporación Zárate, "Buenos Aires", "Bahía Buen Suceso", "Granville", "Rivadavia", Flota de Mar, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, "King", Estado Mayor



General Naval, Escuela de Guerra Naval, "Entre Ríos", "Drummond", Subsecretaría de Marina, Escuela Naval Militar, "La Argentina", "Libertad", Escuela Superior de Guerra del Ejército, Agregado Naval a la Embajada de la Argentina en Francia, Escuadrilla de Apoyo y Sosten, Estado Mayor Conjunto y Agregado Naval en Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Falleció el 3 de abril de 1983.



El capitán de navío ingeniero Hugo Rafael Ahumada nació el 3 de setiembre de 1921. Ingresó en la Armada el 31 de diciembre de 1949 como teniente de fragata ingeniero. Ascendió a teniente de navío ingeniero el 31 de diciembre de 1953 y a capitán de navío ingeniero el 31 de diciembre de 1972. Pasó a situación de retiro el 1º de enero de 1976 y el 1º de octubre de 1977 fue dado de alta como retirado en servicio, pasando a retiro efectivo voluntario el 1º de marzo de 1983.

HUGO RAFAEL AHUMADA
Capitán de Navío Ingeniero

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Armas Navales, Arsenal Naval Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval y Base Naval Río Santiago. Falleció el 6 de abril de 1983.

BENITOS. EZCURRA
Capitán de Fagata de I.M.



El capitán de fragata de I.M. Benito S. Ezcurra nació el 1º de julio de 1913. Ingresó en la Armada el 3 de junio de 1936 como subteniente del Cuerpo de Artillería de Costas. El 31 de diciembre de 1950 ascendió a capitán de fragata de I.M. Pasó a retiro efectivo voluntario el 1º de enero de 1954.

Sus principales destinos fueron: Ministerio de Marina, Base Naval Puerto

Belgrano, Escuela de Mecánica de la Armada, "25 de Mayo", Escuela Naval Militar, Agrupación Fuerza de Artillería de Costas, Regimiento N° 1 Buenos Aires, Estado Mayor General Naval, Batallón de Infantería de Marina N° 2, Comando General de Infantería de Marina y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 13 de abril de 1983.



GONZALO ANTONIO SULE
Teniente de Corbeta

El teniente de corbeta Gonzalo Antonio Sule nació el 13 de junio de 1958. Ingresó en la Armada el 20 de enero de 1976 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 109) el 30 de enero de 1980 y a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1982.

Sus principales destinos fueron: "Libertad", Escuela de Aviación Naval y Pri-

mera Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Falleció el 22 de abril de 1983.

LEON ROSENVASSER
Capitán de Fragata Médico



El capitán de fragata médico León Rosenvasser nació el 23 de octubre de 1900. Ingresó en la Armada el 6 de febrero de 1931 como cirujano de 1ª. Ascendió a capitán de fragata médico el 31 de diciembre de 1947 y pasó a retiro en 1953.

El 31 de diciembre de 1956 fue dado de alta como retirado en servicio y en 1965 pasó a retiro efectivo voluntario.

Sus principales destinos fueron: 3ª Región Naval, 1ª Región Naval, "San Luis", "Rivadavia", "Patagonia", "Chaco", "Paraná", Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, Isla Martín Carda, Instituto Médico Naval, Escuela de Mecánica de la Armada y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 27 de abril de 1983.



EDMUNDO A. GRIMAUX
Teniente de Navío

El teniente de navío Edmundo A. Grimaux nació el 5 de setiembre de 1927. Ingresó en la Armada el 26 de febrero de 1948 como cadete piloto aviador. Ascendió a guardiamarina el 31 de diciembre de 1949 y a teniente de navío el 31 de diciembre de 1955. Pasó a retiro el 11 de mayo de 1960 y fue nombrado como retirado en servicio el 1º de noviembre de 1974.

Sus principales destinos fueron: Es-

cuadrilla Aeronaval N° 2, Escuela de Aviación Naval, Base Aeronaval Comandante Espora, 2ª Escuadrilla Flota de Exploración, 2ª Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales y Dirección de Armamento del Personal Naval. Falleció el 4 de mayo de 1983.

ADOLFO F. E. MOLINELLI
Capitán de Navío Contador

El capitán de navío contador Adolfo F. E. Molinelli nació el 26 de octubre de 1911. Ingresó en la Armada el 9 de agosto de 1932 como auxiliar contador. Ascendió a teniente de corbeta contador el 31 de diciembre de 1937 y a capitán de navío contador el 31 de diciembre de 1956. Pasó a retiro voluntario en 1962 y el 1º de agosto del mismo año fue dado de alta como voluntario en servicio, permaneciendo en esa situación hasta el 1º de mayo de 1966.



Sus principales destinos fueron: 1ª Región Naval, "25 de Mayo", Dirección General de Administración Naval, "La Argentina", 2ª Escuadrilla de Rastreadores, Escuela de Mecánica de la Armada, Base Naval Puerto Belgrano, Base Aeronaval Comandante Espora, Comando de Aviación Naval, "17 de Octubre" y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 6 de mayo de 1983.



CARLOS JORGE DAY
Teniente de Navío

El teniente de navío Carlos Jorge Day nació el 25 de mayo de 1932. Ingresó en la Armada el 1º de febrero de 1950, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 81) el 1º de diciembre de 1954 y a teniente de navío el 31 de diciembre de 1963. El 1º de mayo de 1970 pasó a retiro efectivo voluntario.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Bahía Thetis", "Santa Cruz", "9 de Julio", "Yamana",

Escuela de Oficiales de la Armada, "Independencia", "Diagueta", "Sarandí", "Misiones" y "Belgrano". Falleció el 16 de mayo de 1983.

DOMINGO L. CARETTA
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Domingo L. Caretta nació el 27 de agosto de 1908. Ingresó en la Armada el 20 de marzo de 1924, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 57) el 30 de noviembre de 1931 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1947. Pasó a retiro efectivo voluntario el 31 de diciembre de 1950.

Sus principales destinos fueron: Es-

cuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", "Moreno", "M-8", "M-4", "Sayhueque", "Cervantes", Escuela de Aplicación para Oficiales, Estado Mayor General de la Armada, Escuela de Mecánica de la Armada, "Misiones", "La Rioja", "San Luis", Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, "Rivadavia" y Servicio de Comunicaciones Navales. Falleció el 25 de mayo de 1983.



JOSE JULIO
CESAR VANELLA
Capitán de Fragata Ingeniero

El capitán de fragata ingeniero José Julio César Vanella nació el 28 de enero de 1925. Ingresó en la Armada el 27 de enero de 1943, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 74) el 12 de julio de 1947 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1964. Pasó a retiro efectivo voluntario el 1º de marzo de 1969.

Sus principales destinos fueron: Es-

cuela Naval Militar, Escuadrilla de Mar, "25 de Mayo", "Spiro", "Querandí", Dirección General del Personal Naval, Comando de Aviación Naval, Base Aeronaval Puerto Belgrano, Fuerza Aeronaval N° 2, Escuadra Aeronaval N° 2, Dirección del Material Aeronaval y Escuela de Guerra Naval. Falleció el 27 de mayo de 1983.

ULTIMAS
EDICIONES
DEL



Veleros del Plata



Elementos de Arqueología Naval

JUAN C. SIDERS

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

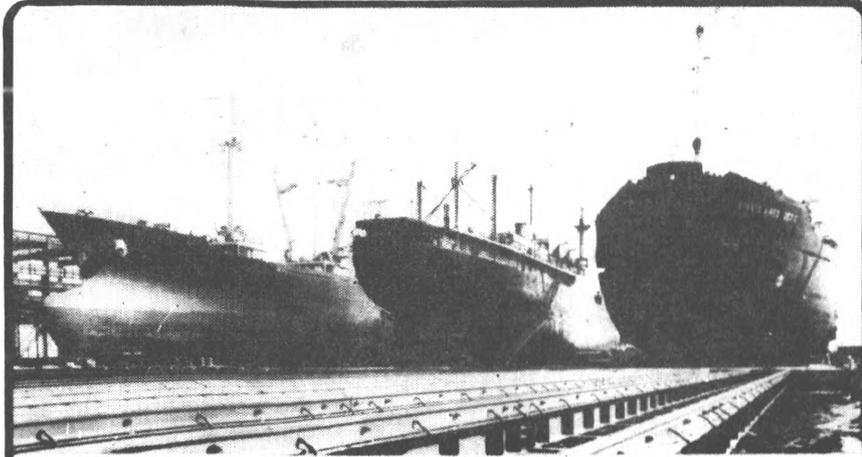


SIDERNAVAL S.A.

**SUMINISTRAMOS
y FINANCIAMOS**

- **PAQUETES** para la construcción de buques
- **GRUAS** de gran capacidad
- **EQUIPAMIENTOS** para la industria naval
- **CHAPAS y PERFILES** para toda industria

PARAGUAY 577 - PISO 5º - BUENOS AIRES - TEL. 312-0383/2121/5122



TANDANOR
prestigio internacional en reparaciones navales

2 DIQUES SECOS • 6 DIQUES FLOTANTES • 1 SYNCROLIFT
 PARA 45.000 T P B CON 680 METROS DE VARADA

CARPINTERIA	COBRERIA	ELECTRICIDAD	MOTORES
PINTURERIA	HERRERIA	CALDERERIA	FUNDICION



Antártida Argentina 555
 Dársena Norte
 (1104) Buenos Aires
 Tel. 31-5271/76
 Télex 22800 AR TARNA

UNITAN S.A.I.C.A.

*Productores y Exportadores
 de Extracto de Quebracho*

Tel.: 33-5541

Paseo Colón 221
 Buenos Aires

HORARIOS Y SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. T.E. 392-5731/5311/5393/5143 y 393 5966/5977/5371.
BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.50; sábados, de 9 a 12.30.
BAR: Lunes a viernes, de 9 a 22; sábados, de 9 a 20.
BAR DEL ANEXO: Lunes a sábados, de 13 a 24; domingos y feriados, de 10 a 13.
BIBLIOTECA DEL SERVICIO DE INTELIGENCIA NAVAL: Lunes a viernes, de 8 a 14.
BIBLIOTECA DEL CENTRO NAVAL: Lunes a viernes, de 14.30 a 19.
BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 20. T.E. 311-0041.
BRIDGE: Martes y jueves, de 16 en adelante.
AJEDREZ: Martes y jueves, de 18 a 20.
COMEDOR: Lunes a viernes, de 12 a 15 y de 20 a 23.30; viernes y sábados, de 12 a 15 y de 20 a 0.30.
CONMUTADOR CENTRO NAVAL: T.E. 311-1011 y 312-5975/5439/5443.
CONSULTORIO MEDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.
CONSULTORIO ODONTOLOGICO: Lunes a viernes, de 8.30 a 17.30.
ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.
ESGRIMA: Martes, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.
INST. DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes de 14 a 20. T.E. 311-0042/43.
JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 18 a 20.
KARATE: Martes y jueves, de 18 a 19.
MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).
PANTEON: Horario de visitas: Lunes a sábados, de 7.30 a 12 y de 14.30 a 17; domingos y feriados, de 8 a 12.
PEDICURO: 1º y 2º miércoles de cada mes, de 18 a 20.
PELUQUERIA: Lunes a viernes, de 8 a 20.15; sábados, de 9 a 13.
SASTRERIA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 20.30; sábados de 8 a 12.
SECRETARIA: Lunes a viernes, de 8.30 a 20; sábados, de 8.30 a 13.
STAND DE TIRO: Lunes a viernes, de 16 a 20.
TESORERIA: Lunes a jueves, de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.
MUSEO NAVAL TIGRE: T.E. 749-0608.
CAMPO DE DEPORTES OLIVOS: T.E. 795-5518.
DELEGACION TIGRE: T.E. 749-0210.
GOLF CLUB VILLA ADELINA: T.E. 766-6371.
Y.C.C.N.:
CAPITANIA OLIVOS: T.E. 797-8953.
CAPITANÍA DARSENA NORTE: T.E. 32-0341.
CAPITANIA TIGRE: T.E. 749-0210.
GIMNASIA: Lunes y miércoles, de 18 a 19 (Profesor P. Russo; T.E. 743-5148).

BUQUES MILITARES
PETROLEROS HASTA
80.000 t.p.b.
GRANELEROS HASTA
65.000 t.p.b.
CARGUEROS
PORTA-CONTENEDORES
FRIGORIFICOS
PROYECTOS Y
DESARROLLOS NAVALES
MOTORES DIESEL
MARINOS Y
ESTACIONARIOS HASTA
25.000 CV.
GRANDES COMPONENTES
DE CENTRALES
NUCLEARES
MATERIAL FERROVIARIO
BOGIES Y
LOCOTRACTORES
TURBINAS
HIDROELECTRICAS Y SUS
COMPONENTES

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

ASTILLERO RIO SANTIAGO



CORRIENTES
672
BUENOS AIRES
Tel. 45-7031/7
Télex 17.924 AFNE AR.

VOLUNTAD NACIONAL CONSTRUYENDO PARA EL MAR

ISLAS MALVINAS



ARGENTINAS

Nº 736

BOLETIN



REPUBLICA ARGENTINA



SADELA Y ARGENCARD



ofrecen todas las posibilidades

porque una tarjeta de crédito que cubre SADELA,
es más que una mera tarjeta de compras:

Con la sola presentación de la tarjeta
puede comprar en más de 30.000 co-
mercios adheridos en el país.

Una vez por mes recibe el detalle exacto
de sus compras, en la liquidación
que le envía SADELA.

La liquidación le sirve además, de
control de sus gastos.

La decisión de como y cuando pagar
es suya:

- Al contado o a crédito
(de SADELA)
- Sin ningún trámite previo
(crédito preotorgado)
- Con un crédito de renovación
automático mensual.

y si viaja al exterior,
nada mejor que
MasterCard

la tarjeta internacional que cubre más
de 150 países y 3.600.000 comercios.

**Viaje sin dinero
y con seguridad**

SADELA CENTRAL:
RECONQUISTA 555
BUENOS AIRES
Tel: 393-5500/5650
5700/5800/5928



SADELA MENDOZA:
SARMIENTO 242
MENDOZA
Tel: 24-7348
24-7105/4038

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Julio-Setiembre 1983
N° 736
VOL. CI
AÑO CII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

Los objetivos nacionales	183
Por el Contraalmirante Carlos M. Mazzoni	
La toponimia en la controversia del Canal de Beagle	201
Por el Capitán de Navío René Gabriel José Buteler	
El futuro de las unidades de superficie	211
Por el Capitán de Navío Ventura J. Reverter	
Malvinas... Así lo viví yo	223
Por el Capitán de Fragata Carlos Alberto Molteni	
Autonomía y soberanía	243
Por el Capitán de Fragata Carlos A. Frasch y el Capitán de Fragata I.M. Horacio J. Piuma	
Océano, ¡adiós!	253
Por el Capitán de Fragata Jorge L. G. de Villalobos	
Los satélites y el mar	261
Por la Doctora Graciela Arrola de Galandrini y el Teniente de Fragata José Antonio Galandrini	
Asuntos Internos	287

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

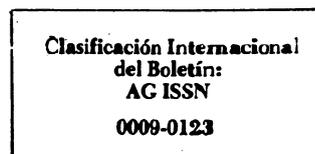
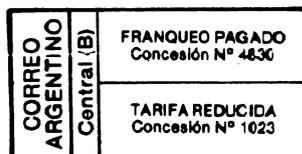
Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Los autores son responsables del contenido de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval respecto de los temas tratados.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 237190



CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante Humberto J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contraalmirante Norman R. AZCOITIA
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Enrique G. MARTINEZ
Secretario: Capitán de Fragata Norberto J. BADENS
Tesorero: Capitán de Navío Contador Roberto J. BELELLI
Proesorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. FERRO

Vocales titulares:

Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA
Capitán de Navío Rubén P. MESSIDORO
Capitán de Navío Juan Carlos MARENGO
Capitán de Fragata Ismael D. MOLINA
Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO
Capitán de Fragata Juan C. SILVA
Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI
Capitán de Corbeta Raúl C. PAGANO
Capitán de Corbeta Héctor A. TEBALDI
Capitán de Corbeta Juan A. IBAÑEZ
Capitán de Navío Alfredo C. FEBRE
Capitán de Navío Jorge L. TOM ASIN
Capitán de Navío Fulgencio M. RUIZ
Capitán de Navío Hugo L. G. DIETRICH
Capitán de Navío Rodolfo A. FASCE
Capitán de Navío Oscar A. BOUZA
Capitán de Navío Félix A. MARCHINENA
Capitán de Navío Jacinto V. ZUBILLAGA
Capitán de Fragata Domingo R. GIORSETTI
Teniente de Navío Enrique J. LANGE

Vocales suplentes:

Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. MORENO
Capitán de Corbeta Auditor Juan E. QUICK
Capitán de Fragata Francisco A. SCALONE
Capitán de Fragata Alberto NUNEZ
Capitán de Fragata Pedro R. BERNACCHI
Capitán de Navío I.M. Jorge R. SANTO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas titulares:

Capitán de Navío Jorge M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador Juan C. VARESINI
Capitán de Navío Contador Oscar O MOREYRA
Capitán de Fragata I.M. Félix B. PLAZA

Revisores de Cuentas suplentes:

Capitán de Corbeta Contador Luis A IZAGUIRRE
Capitán de Fragata Contador José L. PAGLIALUNGA

SUBCOMISIONES

Dependen de Presidencia:

RELACIONES PUBLICAS:

Capitán de navío ENRIQUE G. MARTINEZ
Capitán de corbeta RAUL C. PAGANO

INTERIOR:

Presidente:

Capitán de navío ENRIQUE G. MARTINEZ

Vocales:

Capitán de navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de navío contador ROBERTO J. BELELLI
Capitán de navío contador EDUARDO A. FERRO
Capitán de navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de fragata ALBERTO NUÑEZ (suplente)
Capitán de corbeta auditor JUAN E. QUICK (suplente)
Capitán de fragata contador JUAN C. VARESI (Rev. C Titular)
Capitán de corbeta contador LUIS A. IZAGUIRRE (Rev. C. Suplente)
Capitán de corbeta JUAN C. PAGANO
Capitán de fragata médico RODOLFO J. MORENO (Suplente)
Capitán de fragata PEDRO R. BERNACCHI (Suplente)
Capitán de fragata contador JOSE L. PAGLIALUNGA (Rev. C. Suplente)

Comisiones Internas:

—Edificio Central, Baños, Peluquería y Sastrería:

Capitán de fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de fragata PEDRO R. BERNACCHI (Suplente)
Capitán do corbeta contador LUIS A. IZAGUIRRE (Rev . C. Suplente)

—Bar, Comedor y Salón de Lectura:

Capitán de navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de fragata ALBERTO NUÑEZ (Suplente)
Capitán de fragata contador JOSE L. PAGLIALUNGA (Rev. C. Suplente)

—Anexo Centro Naval:

Capitán de navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de fragata contador ISMAEL D. MOLINA
Capitán de fragata contador JUAN C. VARESI (Rev. C. Suplente)
Capitán de corbeta EBERTO M. F. VINES (Adscripto)

—**Personal:**

Capitán de navío contador ROBERTO J. BELELLI
Capitán de corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de corbeta auditor JUAN E. QUICK (Suplente)

—**Disciplina, Ingreso y Reingreso de Socios:**

Capitán de navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de navío contador EDUARDO A. FERRO
Capitán de fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de corbeta auditor JUAN E. QUICK (Suplente)

—**Panteón:**

Capitán de navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de navío contador OSCAR O. MOREYRA (Rev. C. Titular)
Capitán de fragata PEDRO R. BERNACCHI (Suplente)

ESTUDIOS Y PUBLICACIONES:

—**Presidente:**

Contraalmirante NORMAN R. AZCOITIA

—**Vocales:**

Capitán de navío ALFREDO C. FERRE
Capitán de navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de navío contador OSCAR O. MOREYRA (Revisor de Cuentas Titular)
Capitán de navío JORGE M. PEREZ PERRI (Revisor de Cuentas Titular)
Capitán de fragata I.M. FELIX B. PLAZA (Rev. de Cuentas Titular)
Capitán de corbeta JUAN A. IBÁÑEZ
Capitán de fragata FRANCISCO A. SCALONE (Suplente)
Capitán de corbeta HECTOR A. TEBALDI
Capitán de fragata médico RODOLFO J. MORENO (Suplente)

Comisiones Internas

—**Actos Culturales:**

Capitán de navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de navío contador OSCAR A. MOREYA (Rev. de Cuentas Titular)
Capitán de fragata PEDRO C. FLORIDO

—**Biblioteca:**

Capitán de fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de fragata I.M. FELIX B. PLAZA (Rev. de Cuentas Titular)
Capitán de navío RODOLFO A. FASCE

—**Boletín:**

Capitán de navío ALFREDO C. FEBRE
Capitán de navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de corbeta JUAN A. IBÁÑEZ

—**Modelismo Naval y Salón Marinista:**

Capitán de fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de navío JORGE M. PEREZ PERRI (Rev. de Cuentas Titular)
Capitán de navío ENRIQUE GONZALEZ LONZIEME (Adscripto)
Capitán de fragata médico RODOLFO J. MORENO (Suplente)

— **Premios Boletín:**

Contraalmirante NORMAN R. AZCOITIA
Capitán de navío ALFREDO C. FEBRE
Capitán de navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de corbeta JUAN A. IBAÑEZ
Capitán de corbeta HECTOR A. TEBALDI

—**Reglamentación:**

Capitán de navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de corbeta auditor JUAN E. QUICK (Suplente)
Capitán de fragata ISMAEL D. MOLINA

HACIENDA:

—**Presidente:**

Capitán de navío contador ROBERTO J. BELELLI

Vocales:

Capitán de navío ENRIQUE G. MARTINEZ
Capitán de navío contador EDUARDO A. FERRO

DEPORTES

—**Presidente:**

Capitán de navío RUBEN P. MESSIDORO

—**Vocales:**

Teniente de navío ENRIQUE J. LANGE
Capitán de fragata PEDRO R. BERNACCHI (Suplente)
Capitán de fragata I.M. FELIX B. PLAZA (Rev. de Cuentas Titular)
Capitán de fragata FRANCISCO A. SCALONE (Suplente)

Comisiones Internas:

—**Esgrima:**

Jefe Sala de Armas:

Capitán de navío I.M. GUASTAVO A. MAUVECIN (Adscripto-Delegado Titular ante la FECBA)
Capitán de fragata JULIO C. PUEYRREDON (Adscripto)
Capitán de corbeta I.M. JOSE A. LEONI (Adscripto)
Capitán de fragata ENRIQUE F. DOMENECH (Adscripto)

—**Karate:**

Capitán de navío CESAR R. MONTALTI (Adscripto-Delegado Titular ante la FAK)

—**Pelota a Paleta:**

Capitán de navío JOSE A. AGUILA (Adscripto)

—**Tiro:**

Capitán de fragata ingeniero ALFREDO E. MAC DOUGALL (Adscripto-Deleg. Tit. ante la Fed. Arg. Caza Mayor)

—**Golf:**

Teniente de fragata WALTER R. OPPEN (Adscripto)

—**Ajedrez:**

Teniente de navío RAMON R. LOPEZ (Adscripto)

—**Bridge:**

Capitán de navío ALDO A. PANTIN (Adscripto)
Capitán de fragata GERARDO M. CAPUTO (Adscripto)
Capitán de fragata REGINO E. FERNANDEZ (Adscripto)
Capitán de navío LUIS A. DUPEYRON (Adscripto)

SUBCOMISION CENTRO NAVAL OLIVOS:

—**Presidente:**

Capitán de navío JUAN CARLOS MARENGO

Comisiones Internas:

—**Interior:**

Capitán de fragata DOMINGO GIORSETTI
Capitán de fragata contador JOSE LUIS PAGI ALUNGA (Adscripto)
Capitán de fragata ALFREDO ROSITO (Adscripto)
Capitán de fragata EUGENIO VILARDO (Adscripto)
Capitán de corbeta JORGE CALVO (Adscripto)

—**Deportes:**

Capitán de fragata FRANCISCO SCALONE (Suplente)

—**Tenis:**

Capitán de fragata JUAN GUTMAN (Adscripto)
Capitán de fragata HUGO ALVAREZ (Adscripto)
Capitán de fragata EUGENIO ESCOBAR (Adscripto)
Capitán de corbeta JORGE ARBANESI (Adscripto)
Capitán de corbeta JUAN FRANCO (Adscripto)
Teniente de navío HUGO GUIRIN (Adscripto)

—**Fútbol:**

Capitán de corbeta JOSE MARTINEZ (Adscripto)

— **Karate:**

Capitán de navío CESAR MONTALTI (Adscripto)

—**Natación:**

Teniente de navío GUILLERMO HARRIAGUE (Adscripto)

—**Aerobismo:**

Capitán de corbeta NORBERTO ZOCCHI (Adscripto)

YACHT CLUB CENTRO NAVAL:

Comodoro: Teniente de navío ENRIQUE J. LANGE

Vicecomodoro: Capitán de navío I.M. JORGE R. SANTO (Suplente)

Secretario: Teniente de corbeta contador VICTOR A. ROMANO (sin perjuicio de sus funciones en el CNO)

Tesorero: Capitán de fragata contador EDMUNDO R. TEVES (Adscripto)

Vocales:

Capitán de navío HUGO CARLOS ADAMOLI (Adscripto)

Capitán de navío TULLIO LOZA (Adscripto)

Capitán de fragata RICARDO C. ARAUJO (Adscripto Esc. Timoneles)

Capitán de fragata I.M. ALBERTO VON WERNICH (Adscripto-Yachting Menores)

Teniente de navío JUAN CARLOS SONEYRA (Adscripto-Regatas)

CAPITANIAS:

Olivos:

Capitán de navío HUGO C. ADAMOLI (Adscripto)

Dársena Norte:

Capitán de navío TULLIO LOZA (Adscripto)

Tigre:

Teniente de navío EDUARDO A. ROMAN (Adscripto)

COORDINADORES:

—**Con Centro Naval Olivos:**

Capitán de navío HUGO C. ADAMOLI (Adscripto)

— **Con Delegación Tigre:**

Teniente de navío EDUARDO A. ROMAN (Adscripto)

DELEGACIONES

PUERTO BELGRANO:

Presidente: Capitán de navío JORGE LUIS TOMASINI

Cultura: Capitán de navío contador NESTOR E. ALONSO (Adscripto)

Capitán de fragata JORGE E. ACOSTA (Adscripto)

Interior: Capitán de fragata CARLOS JOSE PAZO (Adscripto)

Capitán de corbeta ALBERTO F. CANZIANI (Adscripto)

Deportes: Capitán de corbeta RAFAEL PALOMEQUÉ (Adscripto)

Capitán de corbeta I.M. LUIS C. VILORIA (Adscripto)

Teniente de corbeta ALEJANDRO C. CARRANZA (Adscripto)

TIGRE:

Presidente: Capitán de navío JACINTO V. ZUBILLAGA

Vocales: Capitán de corbeta contador LUIS A. IZAGUIRRE (Rev. de Cuentas Supl.)

Capitán de navío: ENRIQUE GONZALEZ LONZIEME (Adscripto)
Capitán de corbeta médico JORGE F. L. RIVOLTA (Adscripto)
Capitán de corbeta I.M. EDUARDO R. BALBI (Adscripto)

LA PLATA:

Presidente: Capitán de fragata JUAN CARLO SILVA.
Vicepresidente: Capitán de fragata JOSE G. ROMANO YALOUR (Adscripto).
Secretario: Capitán de corbeta bioquímico CARLOS ANTONIO PEPE (Adscripto).
Protesorero: Capitán de fragata contador ABEL JACINTO BUFFONE (Adscripto).
Tesorero: Capitán de corbeta contador ALRERTO O. STEFANUCCI (Adscripto).
Protesorero: Capitán de fragata contador ABEL JACINTO BUFFONE (Adscripto).
Vocales:
Capitán de navío RUBEN SANTIAGO SANTILLAN (Adscripto)
Capitán de navío odontólogo RUBEN DARIO RIVAS (Adscripto)
Capitán de fragata JORGE ALBERTO MARIN (Adscripto)
Capitán de fragata HECTOR RUBEN GIUDICE (Adscripto)
Capitán de fragata RENE JULIO DAVIDS (Adscripto)
Capitán de corbeta OSVALDO SCHILLER (Adscripto)
Capitán de corbeta RICARDO J. MOLINA (Adscripto)

MAR DEL PLATA:

—Presidente:

Capitán de navío ROBERTO LUIS PERTUSIO (Adscripto)

USHUAIA:

—Presidente:

Contraalmirante RAUL ALBERTO MARINO (Adscripto).

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Contraalmirante CARLOS M. MAZZONI

— Vicepresidente:

Vicealmirante LEOPOLDO A. SUAREZ DEL CERRO

Secretario:

Capitán de navío JOSE M. COHEN

Vocales:

Contraalmirante CARLOS J. FRAGUIO
Contraalmirante MARIO E. OLMOS
Contraalmirante NORMA R. AZCOITIA
Capitán de navío BORIS MARIENHOEF
Capitán de navío BENJAMIN COSENTINO
Capitán de navío ENRIQUE GONZALEZ LONZIEME
Capitán de navío EDGARDO ACUÑA
Capitán de navío HUMBERTO GHERSA
Capitán de fragata contador JORGE M. RODRIGUES GILES

Gerente:

Capitán de ultramar JORGE HORACIO URROZ

INSTITUTO NAVAL DE CONFERENCIAS

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:

Contraalmirante FERNANDO A. MILIA

Vicepresidente:

Doctor ÍSIDORO RUIZ MORENO

Secretario:

Capitán de Fragata NORBERTO J. BADENS

Vocales:

Doctor JULIO V. URIBURU
Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI
Ingeniero Agrónomo EDUARDO POUS PEÑA
Vicealmirante JORGE EDUARDO DUYOS
Doctor ARTURO BELENGUER CARISOMO
Vicealmirante I.M. JULIO JUAN BARDI



Venga a ganar en Sados!

ALZOVINI & ASSOCIADOS

Sados
*Tiene de todo
y para todos!*



Gane en precios, calidad y servicios. Porque sólo una organización con alta capacidad de compra y almacenaje como Sados, puede garantizarle precios bajos y calidad constante en todo el país. Compruébelo. Venga hoy mismo a Sados... a ganar!

Supermercado - Ropa de hombre, mujer y niños - Electrodomésticos
Muebles - Farmacia, etc.

Capital Federal: Av. Antártida Argentina 1160 (Retiro). **La Plata:** Calle 45 N° 367. **Zárate:** Rivadavia 335. **Verónica:** Calle 25 entre 30 y 32. **M. del Plata:** Alberti 2555. **Pto. Belgrano:** Prolong. Bdo. de Irigoyen esq. Colón, Punta Alta. **B. Blanca:** Sarmiento 20. **R. Gallegos:** Estrada 111. **Río Grande:** Av. San Martín 1080. **Ushuaia:** Av. Maipú esq. Ona. **Río Turbio:** (Sup. YCF) Villa Minera.

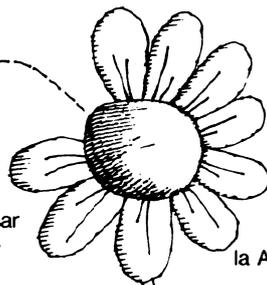
ESTE AÑO ELIJA BIEN.

Elija el país



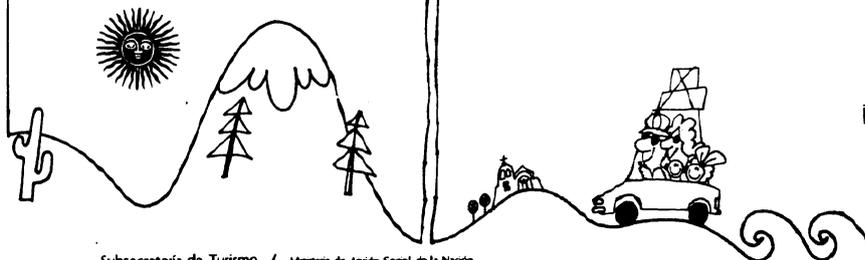
Para conocerlo mejor
Para pensarlo bien
Para construirlo siempre

Este es un buen año
para empezar a pensar
qué hacer con él...
en él...



Viva la Argentina En la Argentina Por la Argentina

Por sus puertas premonitorias
Por sus caminos transversales
Por sus lugares convocantes
Deténgase en su gente
Reconfortese en su pan
Redescubra su cielo
Reencuéntrese
con su amor de siempre...
la Argentina... sin ir más allá...



LOS OBJETIVOS NACIONALES

Por el Contraalmirante
CARLOS M. MAZZONI

El tema que nos ocupa es el de los objetivos nacionales externos. Advertimos que puede haber una categoría de objetivos nacionales no definitivamente externos, pero sí de proyección externa. Estos también nos interesarían. Además, no sólo parece que hubiera objetivos internos de proyección externa, sino que los externos suelen ser de proyección interna. Todos están ligados.

Objetivos supremos como son éstos, por ser de la Nación, deberían ser claros y sin condicionamientos, pero tratándose de las relaciones con el mundo, no resulta fácil formularlos así. Tomemos el caso del objetivo recuperar las Malvinas. ¿Para qué sirve expresarlo así, tan simplemente? ¿Las recuperaríamos a cualquier precio, por ejemplo vendiendo el alma al diablo? ¿Tenemos un plazo para recuperarlas? ¿Nos está permitido pensaren recuperarlas parcialmente, negociando con los ingleses?

En la cúspide, y con extrema parquedad, podríamos decir que el objetivo primigenio de la Nación es Ser. La Tarea para afirmar ese objetivo debería orientarse al logro del Poder, necesario y suficiente.

La Misión sería entonces (con perdón de la gramática): Poder a fin de Ser.

Pero ¿Ser.... qué? ¿Lo que establece la Constitución? Bien; pero estamos tratando de la proyección externa del Ser y aquí la Constitución guarda silencio. Ser... hacia afuera... según el proyecto más adecuado y eficaz en que convengamos. Convenir, esto implica democracia y consenso (internos) evidentemente. Y buen criterio.

La Moral también fija su marco: el deber. La Nación será lo que debe ser. De otro modo no se justifica óticamente la búsqueda del Poder. Hay un deber ser.

Asunto complicado. Dejémoslo para otro momento. Nos limitaremos aquí a merodear por los alrededores de la cuestión, tratando de aportar algunas bases desde las cuales pueda enfocarse el problema de la formulación, o la re-formulación, de los objetivos nacionales en su proyección hacia el mundo.

Los objetivos nacionales fundamentales están expresados en el Pre-ámbulo, donde se establece que los representantes decretan la Constitución con el objeto de constituir la unión nacional, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, promover el bienestar general, afianzar la justicia y asegurar los beneficios de la libertad. Los sujetos son “nosotros, nuestra posteridad y todos los hombres del mundo que quieran habitar el suelo argentino”.

Estos objetivos fundamentales, a) definen un ámbito donde imperará la libertad, existirá la justicia, habrá paz y se procurará el bienestar general para las personas que en él vivan; b) constituyen una nación y c) comprometen su defensa.

La proyección externa de estos objetivos está dada por el espacio geográfico que la nación asume al insertarse en el mundo, por el compromiso de su defensa y por su apertura a toda la humanidad. Esto implica independencia, sin excluir interdependencia aceptada y pacífica. Es decir, soberanía.

La soberanía (a la que se suele calificar de absoluta y no negociable) es en cierta forma sinónimo de autodeterminación. Pero la autodeterminación, dentro de un contexto de interdependencia, es una cuestión de grado.

Así, la soberanía sería el espíritu y la autodeterminación, la materia. O la teoría y la práctica, respectivamente.

No podemos arreglárnoslas solos; nadie en el mundo actual puede hacerlo; ninguna nación puede vivir absolutamente aislada. Estamos en un mundo cada vez más interdependiente, competitivo y cooperativo al mismo tiempo. En un mundo cada vez más pequeño y peligroso. La preeminencia de los deseos de aislamiento es riesgosa, pues puede transformarse en la política del avestruz o, al menos, en una puramente defensiva y desprovista de iniciativa.

La soberanía se sustenta en el poder, que es una cuestión de grado, una relación entre el propio y el ajeno.

El poder propio radica en los elementos, en el potencial con que contamos, pero se instrumenta o se desvanece según sean fuertes o no los vínculos que ligan a esos elementos, su estabilidad, su organización, su cohesión.

El objetivo de soberanía da lugar a una estrategia sin tiempo, pues debe atender no sólo a los conflictos presentes, sino a los potenciales y hasta a los futuros impredecibles. Ya tenemos experiencia de habernos preparado para unos conflictos y tener que luchar en otros.

LA ORGANIZACION DEL MUNDO

El mundo está organizado básicamente en naciones. Por encima de

LOS OBJETIVOS NACIONALES

este nivel se instrumentan bloques y alianzas más o menos transitorios, en asociaciones libres o impuestas, y existen además numerosas instituciones de derecho internacional, de ámbitos restringidos y específicos. Pero las entidades permanentes de mayor dimensión, los órganos del mundo, son las naciones. La mayor lealtad de los hombres se deposita en las naciones. La adhesión racial, cultural, religiosa o ideológica, suele ser inferior comparada con la nacionalista. Este sentimiento, en un mundo de naciones sumamente dispares, condiciona el futuro de la humanidad y nos permite formular algunas hipótesis y desechar otras en relación con el devenir histórico. Así, parece hoy tan imposible un imperio universal como la existencia de una federación “democrática” de naciones. Lo esperable, y lo que se da, es una estructura gravitacional al tenor de distintos niveles de poder. La interdependencia de las naciones se expresa prioritariamente en polarizaciones sobre las dos más poderosas, lo que no excluye otros niveles secundarios de polarización aunque más tenues y subordinados o referidos al primero.

Está coacción sobre la soberanía de las naciones de segundo nivel y menores, no deja pasar sin castigo los intentos de resistencia. Así, adherir o transar con las potencias de nivel superior, aislarse u oponerles agrupamientos de naciones rebeldes al sistema, son opciones válidas y justificables para una nación, en la medida (únicamente en la medida) en que su acertada dosificación y aplicación le abra las puertas para incrementar su poder, que es lo único que le permitirá en definitiva mayor soberanía. Este juego se da en un marco en que la “última ratio”, la guerra, ha sido sorprendentemente condicionada por la posibilidad de la destrucción total, generadora del equilibrio del terror atómico, y por la acción subversiva dentro de las naciones.

Obsérvese que las instituciones de derecho internacional de ámbitos específicos y aparentemente restringidos no escapan al esquema descrito. Los ejemplos de las “internacionales” financieras, industriales e ideológicas traslucen la preeminencia de las naciones.

En el campo del comercio internacional, el crédito bancario da lugar a un sistema financiero que podría considerarse independiente de las naciones. El Fondo Monetario Internacional, creado para ayudar a este sistema, no desvirtúa aparentemente el concepto. Pero el endeudamiento de países como Brasil, Argentina y México, pone al descubierto el juego de las naciones. El costo de las divisas —intereses a valores constantes— que depende de decisiones de política interna de los EE.UU. principalmente, es la diferencia entre la salvación y el desastre para tales países con fuerte endeudamiento. El déficit presupuestario de los EE.UU. es el principal factor en la generación de altas tasas de intereses. Pero el punto de vista de los EE.UU. puede inferirse de recientes expresiones de William D. Rogers: “Cuanto más países aborden al mismo tiempo el furgón de la austeridad reduciendo sus importaciones e incrementando sus exportaciones, más difícil será para la economía mundial seguir adelante. Necesitamos un mecanismo para determinar la manera de distribuir la austeridad. Qué países deberían contraerse, cómo y cuánto”.

Una solución sería incrementar las reservas del Fondo Monetario Internacional, para aumentar la capacidad de préstamo. La mayor pro-

porción correspondería a los EE.UU.: es posible que el gobierno norteamericano autorice tal transferencia, pero posiblemente imponga condiciones.

Las empresas multinacionales también nos muestran la preponderancia de las naciones en asuntos que aparentemente son campo exclusivo de intereses privados. No es exagerado decir que dentro de cada país, un 20 ó 25 % de la producción se origina en compañías multinacionales, lo que implica que una parte importante de sus economías depende de decisiones originadas fuera del control de los gobiernos nacionales.

Pero es igualmente cierto que las decisiones de los gobiernos afectan las operaciones de estas compañías, generando procesos encadenados de intervenciones gubernamentales. Una somera revisión de las empresas radicadas en nuestro país muestra sencillamente la importancia de las empresas multinacionales o filiales de centrales extranjeras.

Como bien lo señala Drucker, las filiales locales de las empresas multinacionales son muy importantes para las naciones donde están insertadas, pero lo contrario no es cierto: esas filiales, en general, son poco importantes para las grandes centrales multinacionales.

Las internacionales "ideológicas", si bien dificultosamente pueden relacionarse con el derecho internacional, existen de hecho y también están profundamente enraizadas en determinados nacionalismos.

La interrelación de partidos socialistas democráticos, o de demócratas sociales, de diversas naciones, es por ahora tenue aunque creciente; lo preponderante en estas relaciones parece ser la ideología más que el nacionalismo. Pero el comunismo, en cambio, es una fuerza lanzada hacia la formación de un imperio universal, centrado en la URSS.

La penetración del marxismo totalitario se presta a discusión, entre otras razones, por la sutileza y variedad de medios que utiliza para lograrla. Hay dos tendencias en las opiniones: la que afirma la intervención soviética en toda manifestación de penetración y la que postula, por el contrario, que lo común es la generación autónoma de la subversión marxista en los distintos países. La experiencia indica que ambos modos de acción ocurren y se complementan. La opción es artificiosa: El estado URSS está detrás del marxismo insurreccional.

La acción militar cruda y directa de la URSS, después de la II Guerra Mundial, se ha circunscripto a sus vecinos de Eurasia: Hungría, Checoslovaquia y Afganistán. Tal vez la mala experiencia de la guerra civil española y la desafortunada historia naval rusa hayan influido hasta épocas recientes para que fuera así. (A propósito de ello, podría pensarse que la gran dimensión actual del poder naval soviético ha generado mayor confianza en una estrategia de salto, de la que serían ejemplos el sur de Arabia y Africa). Las fuerzas cubanas enviadas al continente africano y los "voluntarios" del mismo origen en países centroamericanos serían parte también de esta nueva modalidad de agresión, aunque en este caso el centro del poder marxista delegue la función en un satélite. Las intervenciones en la península de Indochina fueron resultado de una larga guerra local y, en última instancia, la agresión comunista sobre Vietnam del Sur, Laos y Camboya, fue perpetrada básicamente por el ejérci-

LOS OBJETIVOS NACIONALES

to de Vietnam del Norte. En la guerra de Corea, las fuerzas comunistas fueron coreanas y chinas.

En todos los demás casos, la agresión comunista se materializó a través de la acción subversiva, caracterizada por el bajo riesgo, la economía de medios y el sentido de la oportunidad.

Esta agresión se realizó indiscriminadamente en todo el lugar donde le fue posible y avanzó en sus propósitos hasta donde se lo permitió la falta de inmunidad de la víctima y su capacidad de reacción y de defensa.

La escalada se consumó en China, Indochina, Cuba, Angola y Yemen del Sur; es probable que esté consumada también en Nicaragua. Etiopía cayó por obra de captación previa de un grupo militar golpista autóctono, como asimismo ocurrió en Perú, Bolivia y Portugal, aunque en estos casos no perduró.

En todos los casos donde triunfó finalmente el marxismo, el resultado fue la creación de estados satélites de la nación URSS. (La excepción es China, que ha escapado de la órbita de la URSS, por el hecho de contar con un poder suficiente).

LAS GRANDES FUERZAS ACTUANTES

Hay —nos parece— cuatro factores preponderantes actuando sobre la humanidad. Tres, responden a creencias profundas de los hombres; el cuarto es el progreso material: el desarrollo de la ciencia, la tecnología, la industria y el comercio.

Los factores que responden a creencias profundas son el ya mencionado nacionalismo, la democracia y el socialismo. Estos factores conforman la opinión pública, que es tanto como decir regulan el posible devenir del mundo. “El ejercicio normal de la autoridad se funda siempre en la opinión pública. Jamás ha mandado nadie en la tierra nutriendo su mando esencialmente de otra cosa que de la opinión pública. El hecho de que la opinión pública es la fuerza radical que en las sociedades humanas produce el fenómeno de mandar, es cosa tan antigua y perenne como el hombre mismo”, decía Ortega.

El nacionalismo, de vieja data, es tal vez la fuerza social más poderosa. Responde a necesidades psíquicas elementales: identidad y arraigo. Dígase lo que se quiera, ha sido el principal motor de las dos grandes guerras mundiales de este siglo. Es cierto que al cabo de ellas pareció emerger un mundo bipolar como anticipo histórico del imperio universal; pero desde entonces hasta ahora, el nacionalismo ha vuelto por sus fueros, afirmando identidades, exigiendo participación federativa y hasta discriminando autonomías dentro de las mismas naciones. El enfrentamiento global Este-Oeste, en definitiva, está enraizado y se materializa en la oposición de dos nacionalismos, el de Rusia y el de los Estados Unidos.

El nacionalismo es el factor común de todas las naciones, no importa cuáles sean sus magnitudes. La más elemental realidad política del

mundo indica que hay dos naciones superpotencias, varias naciones grandes potencias y muchas menores, clientes, aliadas, dependientes o aisladas; pero todas y cada una de ellas empeñadas en perdurar como comunidades distintas y originales, y en mantener el mayor grado de independencia posible. Para eso forman alianzas, bloques y oposiciones y, llegado el caso, hasta ceden parte de su soberanía para conservar un resto.

El nacionalismo, es decir el sentimiento de identidad y arraigo de una comunidad política, se asienta en interpretaciones y proyectos compartidos, más que en factores de raza, religión o cultura de un hipotético "ser nacional" que, si se lo analiza, suele resultar una inasible entelequia. Nacionalismo es asumir la responsabilidad de una historia y sostener la voluntad de un futuro común. En la medida en que no se asuma responsablemente la historia común, empeñándola en los conflictos presentes, en la medida en que voluntades enconadas afirman proyectos de futuro divergentes, la nacionalidad enferma, languidece y muere. Pueden convivir en cambio los más diversos grupos formando una nación original y sólida, si aceptan su historia y los anima una voluntad común de futuro compartido,

La palabra democracia es muy manoseada. Expliquemos a qué democracia nos estamos refiriendo aquí: Llamamos democracia al sistema político que se desarrolló fundamentalmente en los Estados Unidos de América, caracterizado por la limitación del gobierno, el federalismo y la preponderancia de las autonomías locales, la separación, independencia y equilibrio de poderes y la apelación formal, cercana y permanente a la opinión pública. Es decir, lo que en la Argentina (no en los Estados Unidos) se llama liberalismo. Esta democracia fue un sistema con fuertes rasgos de originalidad y claras virtudes, que aprovechó al máximo el ámbito de libertad y fronteras abiertas donde se aplicó.

Varios países, europeos especialmente, arribaron a sistemas similares aunque menos espontáneos y más condicionados a situaciones pre-existentes. El liberalismo en Europa creció junto con el socialismo, en ámbitos geográficos y humanos restringidos, donde el ejercicio de la libertad era problemático, conflictivo y exigía regulaciones detalladas.

La democracia liberal considera que el orden proviene del derecho; el derecho nace de la libertad y es un marco siempre igual para todos; la libertad es necesidad esencial de las personas; las personas son el sujeto y fin de la sociedad.

La democracia requiere y forma, al mismo tiempo, hábitos y caracteres determinados, relacionados con la racionalidad y la independencia personal. En una democracia el poder es relativo y limitado; es una facultad que se delega a un representante, mediante acuerdo. Se confiere, pero no se transfiere. El poder se divide, se equilibra y se descentraliza. Las relaciones son formales y objetivas.

Esta democracia es el sistema de la libertad y, como tal, una de las creencias fundamentales de la humanidad.

Así como la democracia es la ideología de la libertad, puede decirse que el socialismo es la ideología de la igualdad, que nace y se desarrolla en el hombre si ve que la libertad sólo equivale a pobreza y soledad. Es,

LOS OBJETIVOS NACIONALES

en principio, una desaprobación moral del orden establecido, cuando este orden no impide la pérdida de significación de la vida humana, cuando disuelve toda posibilidad de mejoramiento individual e incrementa los desniveles culturales y económicos. Se alimenta de los malos modelos de crecimiento económico y de sus crisis. Buscando corregir el ordenamiento económico recae en algunos casos en sistemas políticos antidemocráticos y absolutistas, persistiendo en otros en la difícil búsqueda de un equilibrio entre liberalismo político y socialización de la economía.

Llamamos aquí socialismo exclusivamente al socialismo democrático.

No vale la pena escarbar en los orígenes para discernir entre socialismo y marxismo. Los socialistas se reconocen marxistas pero repudian el totalitarismo; desde el punto de vista democrático, la diferencia entre el marxismo totalitario y el socialismo democrático es abismal. Las herramientas políticas del socialismo democrático comprenden desde la redistribución de ingresos por vía impositiva hasta la estatización de los medios de producción. Claramente, su vocación es actuar sobre el campo económico, en pos de objetivos de igualdad o justicia distributiva.

En el extremo, el socialismo aparece como el heredero de los más genuinos éxitos del capitalismo liberal. En efecto: el crecimiento económico en los países más avanzados requiere cada vez mayores inversiones para obtener más lejanos beneficios; la seguridad se privilegia, se trata de minimizar los riesgos; los gigantescos monopolios u oligopolios reemplazan la competencia por el acuerdo y la regulación, y se burocratizan; la propiedad se fracciona en miles de pequeños accionistas; la dirección es ejercida por ejecutivos asalariados; el trabajo se regula por acuerdos entre grandes organizaciones empresarias y sindicales (donde el laudo estatal es cada vez más frecuente). Así, el socialismo penetra en las estructuras capitalistas y las transforma, dando razón a la premonición de Bertrand Russell de que el socialismo es la democracia económica en una comunidad que ha llegado al período del monopolio en muchas industrias, y demostrando también la hipótesis de que no hay capitalismo sin expansión, ya que el equilibrio en lugar de la expansión requiere controles mucho más profundos que los automáticos del mercado.

El tema de nuestro siglo, por antonomasia, es el de la incorporación del socialismo al sistema democrático. Esta incorporación puede producirse por evolución de un sistema capitalista triunfante, pero muy difícilmente por revolución contra las estructuras de poder de un capitalismo anémico: en este caso, los resultados probablemente sean otros, mucho menos deseables. Es difícil creer que sea posible subordinar una economía inmadura al manejo político, dentro de un orden democrático. Tal vez pueda lograrse algún éxito en la extensión del dominio de la gestión pública al campo económico, si se lo independiza de la política. Esta acción, en la que están empeñados los principales países del mundo occidental, exige profunda disciplina y difícil ejercicio democrático, políticos que sepan autolimitarse y funcionarios eficientes y ecuanímenes.

Una nación con bases productivas fuertes, si las respeta, puede intentar resolver este tema del siglo. Pero si sus bases son débiles, o no las respeta, le resultará imposible. El clamor de muchos políticos e intelectuales por una sociedad en la que la planificación y la supervisión se

magnifiquen (y sean sus prerrogativas), no reemplaza la carencia o la neutralización de empresas económicas vigorosas y de los hombres que las hacen posible.

El socialismo democrático deja en pie un problema fundamental: el manejo democrático de la economía por el gobierno.

El cuarto factor es el progreso material, cada vez más acelerado. Se manifiesta a través de la ciencia, la tecnología, la industria y el comercio. Sus resultados, a veces criticados, producen en su conjunto beneficios incalculables para la humanidad; pero además —y fundamentalmente— es prácticamente imposible prescindir de ellos.

Este progreso es el combustible que alimenta el poder; un poder que ya es abrumador, que no cesa de acrecentarse, y cuyo control es el problema básico de la humanidad. Su naturaleza no suele ser correctamente comprendida: en cierta forma se lo considera un campo específico, limitado y separado de la vida, cuando en realidad la envuelve y condiciona totalmente. El poder desarrolla procesos gigantescos, prácticamente autónomos, sin que nos demos cuenta de ello. La aceleración del desarrollo industrial y tecnológico, por ejemplo, lleva a la concentración, a mayores esfuerzos de inversión, a la necesidad de amortizaciones más rápidas y a una más estricta organización del trabajo, independientemente del marco político donde se desenvuelva. Rompe con el pasado y las tradiciones; cambia el ritmo de la vida; provee cada vez más opciones y estímulos; exige decisiones más rápidas y comprometidas. Acelera la cooperación y agudiza la competencia entre los hombres, las empresas y las naciones.

Frente al gigantesco poder del mundo actual es utópico pretender aislarse, porque equivale a quedar inerme y en consecuencia ser devorado. Un mayor aislamiento o autarquía puede facilitar la organización interna, pero aplasta el nivel de vida y evapora la capacidad de defensa.

La antigua expresión “el comercio y la guerra entre las naciones” debe cotejarse con la realidad del mundo actual, en el que las cien primeras potencias comprenden 46 países y 54 empresas multinacionales en su mayoría (comparando ventas de las empresas con PBI de los países). La General Motors, sola, supera en un 20% el potencial argentino.

Empresas y naciones se entremezclan; políticos y empresarios se confunden. La competencia y la cooperación exigen racionalidad rigurosa, inteligencia despierta, información amplia y bien procesada, flexibilidad. Para el asunto que nos interesa, el del poder nacional, el juego entre políticos, funcionarios y empresarios, es de fundamental importancia.

LA ARGENTINA EN EL MUNDO

La Argentina está inmersa en un mundo cuyos conflictos la golpean y penetran, entrecruzándose, componiéndose y descomponiéndose con los propios conflictos internos. Los actores que nos rodean en el escenario del mundo viven sus propios procesos, experimentan necesidades, están sometidos a condicionamientos, tratan de satisfacer sus deseos y de imponer sus puntos de vista. En la medida en que tienen éxito, crecen y aumentan su poder. El escenario se hace cada vez más pequeño; los roces

LOS OBJETIVOS NACIONALES

y choques más frecuentes. Allí nos encontramos, tratando de mantener nuestra independencia y crecer.

Estamos condicionados por el resto del mundo y por lo que somos: por nuestra geografía, por nuestra historia, por el nivel y la estabilidad de nuestro poder y organización, por nuestras necesidades y por nuestros deseos.

En este mundo de naciones se superponen afinidades políticas, raciales, religiosas, etc. Pero lo que más pesa es el interés nacional. En el caso Malvinas los ingleses pudieron disponer del apoyo de los primos de América, gozando una especie de deportiva complicidad histórica, porque los intereses de ambos estados se conjugaban. De no haber sido así, otra hubiera sido la historia.

¿Qué esperan de nosotros las naciones del mundo, qué pretenden? Esencialmente que no nos interpongamos en su camino, en sus muchas veces intrincados y cambiantes designios. También que las ayudemos, llevando agua a sus molinos.

Así son las relaciones exteriores, y no cambiarán. Pero hay un fenómeno que se superpone: allí donde una nación se debilita y se desorganiza se produce un vórtice, un agujero centrípeto que fatalmente atrae a los poderes exteriores, sin razón ni más causa que un instintivo oportunismo.

A la nación cuyo poder se desvanece, de nada le vale buscar aliados. En esta sociedad de naciones, los indigentes no tienen amigos; tienen amos. El poder a préstamo es como el dinero: sólo lo obtiene quien va lo posee y garantiza su devolución.

Nuestro poder nacional está y estará conformado por una serie de factores condicionantes y de procesos presentes y futuros. La fortaleza y vinculación de los elementos componentes de ese poder definirán su nivel y su grado de estabilidad y consecuentemente la plataforma desde donde podrá proyectarse la Nación hacia el exterior.

Revisaremos aquí la problemática nacional, en la medida en que puede generar elementos para este análisis. Asumimos que las políticas cualquiera sea el futuro gobierno de la Nación, serán aceptablemente apropiadas, aunque no haya garantías de ello. En consecuencia, la proyección que haremos tratará de ser realista, pero necesariamente será optimista.

Nuestra población es escasa, homogénea, de buena calidad. La distribución espacial no es satisfactoria: en Buenos Aires —Capital y provincia— habita el 50% de los argentinos. Además, vivimos en un pronunciado metropolitano: la población urbana alcanza el 79% .

La movilidad entre clases sociales es alta. Los sistemas de seguridad social, amplios. Las organizaciones laborales son fuertes.

Es previsible un deterioro de la calidad humana promedio, por el alejamiento en el tiempo de la gran inmigración europea, persistente migración interna sudamericana y relativa infertilidad argentina.

Hay un proceso de masificación social por excesivo metropolitano; no obstante ello, la convivencia en nuestras ciudades es satisfactoria en comparación con otros países.

Se observa un deterioro socioeconómico de la población. Los desniveles no son muy pronunciados, pero en los últimos años el proceso eco-

nómico general y la inhibición de las actividades sindicales debilitaron el nivel de los trabajadores en relación de dependencia. Hay un grado de desocupación, subocupación y de trabajadores independientes que desconocíamos. Igualmente, de inteligencia sin empleo. La emigración, centrada en grupos de profesionales y obreros calificados, es alarmante. Un 10% de los argentinos vivirían actualmente en el exterior, lo que es especialmente preocupante por tratarse de un nivel de personas más capacitadas y enérgicas que el promedio de la población. En las últimas dos décadas el país perdió el 8 % de su población por emigración.

La opinión pública muestra signos de confusión y desorientación. La guerra antisubversiva y Malvinas han agregado procesos psicosociales traumáticos, que atraviesan todos los estratos sociales.

Expresar que la agresión subversiva sufrida por nuestro país fue simplemente un ataque desatado y dirigido por el centro de poder mundial del comunismo, sería una excesiva simplificación. Fue además un conflicto que se desarrolló por los aspectos negativos de nuestra condición, por nosotros mismos.

En el momento del ataque el liderazgo estaba deteriorado en casi todos los estratos. Las asociaciones intermedias eran débiles y escasas. La moral nacional, pobre y vulnerable.

El nivel medio de cultura y educación no era suficiente como para que funcionara aceptablemente una moderna democracia pluralista.

Hay que centrar la atención en los procesos y no en las situaciones momentáneas. Se trata de procesos sufridos durante largos años, de deterioro, estancamiento, o lento desarrollo. Y de su dolorosa concientización en determinados individuos y grupos.

Ese fue el campo propicio, la contradicción que se explotó: el desencanto, la frustración y el nihilismo, originados en la sensación de una lenta y persistente decadencia.

El ahorro e inversión eran bajos y en su mayor parte se traducían en capitalización del Estado. El ambiente inflacionario en que se vivía desde largos años atrás, había producido distorsiones profundas en todos los ámbitos de la vida nacional. El crecimiento de la economía era lento, con fluctuaciones bruscas; periódicamente se producían graves estrangulamientos en el comercio exterior.

En las ciudades se agravaban los problemas originados por deficiencias sanitarias, educacionales, etcétera.

En el orden político era evidente el deterioro y la debilidad institucional de los partidos, que eran reemplazados en sus funciones por un creciente corporativismo, dentro del cual la organización sindical obrera tenía la mayor preponderancia. En los años anteriores se había producido una aceleración e intensificación de las interrupciones constitucionales, por gobiernos militares de facto.

Los gérmenes de degeneración estaban a la vista: existía un déficit político cultural y económico y, lo que es más grave, un mal moral.

Había una sensación generalizada de frustración, proveniente no tanto de la situación del momento, sino de la tendencia suave pero invariable hacia el empobrecimiento y, fundamentalmente, de la noción que se tenía de estar en un camino equivocado y sin voluntad para salir de él.

Este estado de cosas produjo:

LOS OBJETIVOS NACIONALES

la desjerarquización de la sociedad por predominio de los sectores con mayor capacidad de presión;
la distribución irracional, que afectó el comportamiento ético y las escalas de valores;
la pugna entre sectores, que impedía la congregación de la sociedad en torno a objetivos y programas nacionales;
la intervención detallista del Estado;
el deterioro de la calidad de los ingresos al forzar el consumo de cosas superfluas, con detrimento del que depende de un esfuerzo de inversión mayor;
el deterioro de la calidad de bienes y servicios;
la retracción de la inversión productiva en beneficio de la especulativa.

Uno de los fenómenos más inquietantes de esta época es la desnaturalización de la guerra: se ha internalizado. Se lucha para convencer, más que para vencer. La violencia revolucionaria aparece en sociedades fracturadas. Es el producto de un proceso generado en el fértil campo de las sociedades en crisis, que atrapa a caracteres proclives al idealismo y a la violencia.

La subversión se alimentó de nuestras debilidades y falta de éxito; de mentiras y cobardías; de sus consecuencias, demagogia e inflación. Y eclosionó con sus resultantes de decadencia económica y desintegración política, que paralizaron las defensas del cuerpo social.

Hoy, una década después, la situación social, económica y política es igual o peor.

El desarrollo económico ha sufrido fluctuaciones bruscas y estancamiento; la inflación se ha incrementado hasta el borde de lo incontrolable; la inversión privada, paralizada: el predominio de la capitalización estatal es cada vez mayor; las finanzas han vuelto a colocarse bajo dependencia estatal. La organización de los factores productivos está desquiciada debido a desórdenes políticos generales y de política económica (inflación, legislación y regulaciones excesivas y cambiantes, organización del trabajo politizada, reprimida, o desorbitada: interferencias entre empresas estatales y privadas, especulación financiera, etc.). La incorporación de capitales y tecnología es escasa y esporádica. Las empresas tienden a buscar caminos subrepticios (economía “underground”).

El desarrollo de infraestructura se ha hecho a costa de mayores desequilibrios económicos. Es remarcable el esfuerzo hecho, pero aún hay necesidades imperiosas sin satisfacer. El territorio es muy grande y hay extensas zonas desiertas e improductivas.

Se advierte el comienzo de un proceso de descentralización económica, como producto de políticas implementadas a tal fin, que no es signo de un federalismo real sino una especie de colonización del interior por poderes estatales centralizantes.

De todos modos, la concentración económica en los alrededores de Buenos Aires genera un profundo desequilibrio con el resto del país: el producto bruto de Capital y Provincia de Buenos Aires equivale al 65% del total del país.

El condicionamiento a que nos somete el comercio exterior nos lle-

vará a una situación bastante precaria, por las siguientes razones: a) no tenemos mercados compradores fijos y seguros, ni el poder político para mantenerlos, b) Los grandes bloques siguen políticas de autarquía económica. La CEE ha erigido barreras prácticamente impenetrables a la importación de alimentos. Otorga, además, subsidios masivos a la producción interna e inunda con sus excedentes los mercados abastecidos durante años por los productores más eficientes, a precios que socavan toda la estructura internacional de comercialización, c) La tecnología futura brindará la posibilidad de producir prácticamente cualquier artículo de los usuales, en cualquier lado, desde las carnes hasta los productos de la industria liviana y pesada tradicional. Van a disminuir nuestras ventajas competitivas en la mayoría de nuestros productos, d) El intercambio con países subdesarrollados no nos va a ser posible en gran escala por la falta de posibilidad de grandes compras de ellos en la Argentina, que les permitieran compensar los saldos en las balanzas de pago. Tanto desde el punto de vista de su pequeñez demográfica, como de su inserción en la economía mundial, la Argentina se encontrará en el futuro próximo en posición desventajosa.

En nuestras relaciones económicas se ha llegado a un grado de endeudamiento externo muy importante. Las importaciones han sido comprimidas considerablemente, pero aún así las diferencias a favor en el comercio exterior apenas alcanzan para pagar los intereses que genera la deuda. La ciudadanía no es consciente de la imposibilidad práctica de suprimir importaciones más allá de cierto límite y de suspender operaciones crediticias, ni es probable que logre ilustrarse sobre tales cuestiones.

Nuestras exportaciones se han ido polarizando peligrosamente hacia la URSS.

Los efectos del proteccionismo de la CEE sobre nuestra economía se hacen cada vez más evidentes.

La organización política está profundamente deteriorada, como asimismo todos sus sistemas componentes (educativo, judicial, tributario, etc.).

Desde 1930 nuestra nación atraviesa un período de tiempos revueltos, alternándose con fatalidad gobiernos militares con gobiernos elegidos por el voto popular. Los períodos de gobierno surgidos de elecciones han durado cada vez menos; los gobiernos militares han sido cada vez más frecuentes. Ningún gobierno militar hasta ahora ha alcanzado a durar mucho; todos sufrieron un fuerte desgaste. En todos los casos, las FF.AA. clausuraron sus períodos de gobierno llamando a elecciones y entregando el poder a regímenes que no pudieron sostener y hacer prosperar a la democracia representativa.

La intervención militar en funciones de gobierno ha ido evolucionando desde los liderazgos personales de militares-políticos, como Mitre o Roca, a través de una influencia más activa de las fuerzas, hasta la institucionalización plena de la intervención, que se dio con el Proceso de Reorganización Nacional como una culminación de este fenómeno. Esta institucionalización fue poco feliz. La coordinación de las tres fuerzas no fue satisfactoria. El sistema tuvo características de feudal.

LOS OBJETIVOS NACIONALES

Estos últimos años han provocado un profundo desgaste en las Fuerzas Armadas. Por sobre algunos éxitos destacables hubo grandes frustraciones, muchas de las cuales eran previsibles desde un primer momento: estaban implícitas en el funcionamiento prolongado de un sistema político no representativo y en la orientación económica que se dio, donde la estabilidad monetaria y la disminución de la gravitación de un aparato estatal poco eficaz no fueron realmente objetivos prioritarios. (Como agravante, la apertura económica hacia el exterior se enfrentó, sin que se advirtieran sus consecuencias y se tomaran medidas correctivas, con un proceso mundial recesivo caracterizado por proteccionismo, alto costo del crédito y derrumbe de mercados).

Las causas de esta situación son complejas, pero debe destacarse el hecho de que los errores no fueron corregidos, pese a las fuertes alarmas que se dieron desde muchos sectores, porque los que debían reaccionar eran insensibles a las señales de fuera de su sistema. Y esto —creemos— es propio de todo sistema cerrado: si no hay poderes equilibrantes que nos fuercen a conciliar y a contemporizar, tendemos a no desviarnos de nuestros planes originales (aunque las situaciones cambien), atribuyendo las posibles disonancias a intentos interesados o confabulatorios, es decir espurios.

El desmedido poder político y económico del estado centralizado no se pudo disminuir, porque no existió la convicción y el deseo de hacerlo, pese a que en los principios de este proceso (y de otros anteriores) se manifestó explícitamente que se buscaba el federalismo, el capitalismo privado y que se procedería a desestatizar la economía, por ser lo más conveniente para el país.

Las Fuerzas Armadas en función de gobierno demostraron ciertas características constantes. Fuera de algunas excepciones, no procuraron el juego y el equilibrio de los poderes, ni la revitalización del sistema representativo y la participación sectorial y ciudadana. En lo económico, no dieron prioridad a la estabilidad y a la inversión privada, sino al desarrollo, a la seguridad y a la inversión estatal. Así, este sector de la Nación, al que se supone sucedáneo de un liberal-conservadorismo político, ha contribuido en la realidad al fortalecimiento de las tendencias opuestas.

Supongamos ahora con optimismo, como dijimos, que comenzarán a desarrollarse los siguientes procesos de ajuste, en un marco de conducción de los asuntos públicos aceptablemente apropiado y pertinente:

- Sistema político representativo. Ejercicio de la democracia.
- Incorporación del peronismo al elenco político republicano, como un partido similar a los demás.
- Erradicación de las intervenciones militares. Profesionalización de las fuerzas armadas.
- Orientación de la expansión económica hacia un afincamiento regional.
- Dosificación de la cooperación externa y el ahorro nacional, en procura de una fuerte corriente de inversiones.

—Control y posterior erradicación de la inflación. Equilibrio presupuestario.

—Mayor grado de concentración empresaria (economía de escala).

—Diversificación de mercados exteriores, para evitar la crítica dependencia de la URSS.

—Apertura de la economía hacia el exterior mayor que el promedio de los últimos 40 años, aunque tal vez menor que la reciente.

—Mantenimiento en el mediano plazo del actual nivel de “socialismo” económico. Crecimiento económico lento, pero estable.

Estos procesos condicionarán nuestras relaciones exteriores e influirán en la formulación de los objetivos de proyección externa.

Por ejemplo:

Las ventajas y desventajas relativas de nuestras características económicas (en un mundo cada vez más interdependiente) exigirán una mayor racionalidad a nuestra política productiva y comercial y la condicionarán más rígidamente. Los requerimientos del comercio exterior plantearán mayores exigencias políticas (externas e internas) y crearán situaciones más conflictivas que hasta el presente.

De una forma u otra, se requerirán inversiones extranjeras y aporte de tecnología, lo que en cierta medida condicionarará nuestras relaciones con los EE.UU y Europa y nuestra ubicación en el tercermundismo.

El país crecerá lentamente. Su capacidad de confrontación o presión político-estratégica hacia el exterior no mejorará mayormente, por tal razón, y porque su vulnerabilidad hace aconsejable no arriesgarse en alianzas y planes ambiciosos.

Las presiones hacia el conglomerado y la operación multinacional aumentarán, no descenderán. Las relaciones entre la economía mundial y la Nación serán más estrechas y críticas. De cómo resolvamos esta tensión entre la racionalidad económica y la soberanía política en los próximos años, dependerá un tremendo impacto tanto en la economía cuanto en el funcionamiento del gobierno.

Necesariamente deberá haber una extrema prudencia en la formulación de los objetivos de proyección externa, subordinándolos a los internos de modo que permitan afianzar la organización del país y crecer.

ALGUNAS CONCLUSIONES Y REFLEXIONES

Nuestra comunidad sufre un mal profundo. Inmersa en una atmósfera malsana, exhala resentimiento y añora una imaginaria patria moral perdida. Las exultantes manifestaciones posteriores al desembarco en Malvinas, como las del “mundial” del 78, son expresiones que en su misma demasía muestran el mal metafísico que nos aqueja: un estremecimiento en nuestro drogado avance hacia el abismo. Es idea común la de que el pasado en la Argentina nunca muere. Si nuestro podrido pasado, reciente no muere, no se desvanece, será imposible construir algo sobre él. Lo único que puede sacarnos adelante son hechos nuevos, creativos, que nos lleven a un renacimiento ético, a un saneamiento económico y a una organización política libre y solidaria. El pasado no nos dividirá

LOS OBJETIVOS NACIONALES

más cuando la dimensión del futuro crezca; cuando los proyectos comiencen a hacerse realidad y sean objetivos comunes. Si no podemos, si no somos capaces de edificar un futuro nuevo, seguiremos sin enterrar el pasado, arrastrando su cadáver y exhibiéndolo impúdicamente, con la pretensión de justificar así las frustraciones que sufrimos.

¿Habrá una nueva intervención militar en el futuro cercano? ¿Se ha completado definitivamente el ciclo por agotamiento de los modelos?

No son muchas las posibilidades que quedan abiertas. Más son las malas que las buenas. No es en absoluto descartable el reagravamiento de un proceso de desintegración.

Sin mucha exageración se podría decir que el objetivo nacional fundamental es "biológico": crecer. Este objetivo es previo a cualquier otro, porque sin su cumplimiento no es posible logro ni formulación alguna. No es posible incrementar nuestro poder, preservar libertad de acción, mantener relaciones exteriores según conveniencia propia, incrementar nuestra gravitación política, participar protagónicamente, etcétera. No es posible, en particular, reconstituir la integridad geográfica de la Nación. El país sólo podrá crecer en forma sana y estable en el cauce de la Constitución; dentro de su ordenamiento jurídico y formal; en un ámbito político participativo y representativo (consecuentemente descentralizado) y con un aceptable y aceptado equilibrio de fuerzas.

Deberán respetarse y promoverse las autonomías locales, descentralizando el poder.

Deberá buscarse con empeño una organización de responsabilidades compartidas y de controles mutuos.

La mejor política de gobierno será de mesura, austeridad y prudencia. Pero al mismo tiempo deberá desplegar gran firmeza. Debe lograrse un mínimo de orden, en un ámbito de expectativas deprimidas y puja por la distribución de ingresos, atento al esfuerzo y costo necesario para sofocar la inflación, continuar creando un mínimo de infraestructura imprescindible, descentralizar geográficamente la economía, vitalizar las fronteras críticas, desgravar y subsidiar, si es necesario, las exportaciones.

Dada la importancia del Estado en la economía, es fundamental una delimitación adecuada de la relación entre los políticos y los economistas y funcionarios.

La economía del país no podrá soportar que el partido político que gane el gobierno entre a saco en las empresas públicas. Es una cuestión de medida: retribuir a un correligionario con la dirección de cementerios de una municipalidad, no es lo mismo que sembrar con la clientela electoral Y.P.F., los ferrocarriles, las empresas de energía atómica, etcétera.

Los políticos deberán aceptar y respetar la independencia de los economistas y técnicos, y sus dictámenes. La extensión del Estado al ámbito de la economía no debe implicar la intromisión de la lucha política en el estudio y la decisión de las cuestiones económicas. Debe lograrse que la burocracia mejore su calidad. Que goce de prestigio, que se apoye en una sólida tradición y que esté dotada de un fuerte sentido del deber.

De alguna manera, presenciaremos un nuevo intento de poner en

funcionamiento un sistema socialista. Recordemos a Schumpeter “Poner en funcionamiento una democracia socialista es una tarea desesperada, excepto en el caso de una sociedad que cumpla todos los requisitos de madurez, incluyendo especialmente la capacidad para establecer el orden socialista de una manera democrática y la existencia de una burocracia de prestigio y experiencia adecuados”.

La inflación no se parará fácilmente. Sus efectos deprimentes sobre el ahorro y la inversión privados seguirán compensándose con ahorro e inversiones públicas (lo que continuará afirmando el socialismo o capitalismo de Estado, como se lo quiera llamar). En general, habrá que pensar que el empate ideológico en que estamos no se resolverá con el triunfo de uno de los contendores, sino que tenderá a disolverse en el futuro, en la medida en que nuevos desarrollos en profundidad logrados en otros campos de la realidad nacional, le hagan perder actualidad.

El futuro político es imprevisible, pero sí puede afirmarse que nada va a cambiar para bien si no mejora la calidad humana. Sin una mejor educación no habrá adecuada capacidad de juzgar y decidir; no existirá la necesaria igualdad de oportunidades ni la movilidad social requerida. No habrá consenso racional No habrá democracia.

Más que la inversión, los factores primordiales en el crecimiento económico son la educación y las innovaciones tecnológicas, en ese orden. La única manera de vencer ese obstáculo reside en un acrecentamiento acelerado de la capacidad de innovación y de la productividad, mediante inversiones vigorosas y bien orientadas en educación e investigación científica y tecnológica.

El mejoramiento de los factores políticos internos será muy lento. No será prudente someter la cohesión institucional a pruebas difíciles. El gobierno deberá desplegar gran serenidad y paciencia ante los conflictos sectoriales, pero también gran firmeza para encauzarlos pacíficamente. El partido circunstancialmente gobernante se desgastará mucho.

La escisión que nos aqueja se traduce en mal uso de la inteligencia, falta de solidaridad y desconfianza, abuso de la libertad y pérdida del sentido de responsabilidad. Problemas que aparecen como económicos, políticos y sociales, no son tales en esencia, sino problemas morales, que conciernen a las motivaciones, convicciones, normas, valores y creencias, donde prevalecen inhibiciones, confusiones y desmoralización: se soslayan las definiciones; la verdad y la virtud se escurren; la cultura se deteriora, se fosiliza y se adelgaza en “élites” minúsculas y decadentes; la economía se desgobierna y enloquece, mezclándose caprichosamente el consumo irresponsable y las privaciones.

La democracia requiere ciertos caracteres y hábitos en la Nación, que necesariamente deben desarrollarse. Debe haber una ética apropiada en los procesos políticos, un sistema de comportamiento; los hombres que sean elegidos deben tener suficiente aptitud y moral; debe haber un alto grado de tolerancia para las diferencias de opiniones, es decir, calma para soportar las críticas ajenas y mesura para expresar las propias. Todo sistema puede sufrir una práctica nociva hasta un cierto grado, pero pasado éste comienza a desintegrarse.

El logro de caracteres y hábitos democráticos es una tarea oscura y

LOS OBJETIVOS NACIONALES

silenciosa, pero de máxima prioridad. Hay que liberarse de la fe en el valor de las revoluciones y de las medidas heroicas para el cumplimiento de estos fines. La tarea que hay que realizar es eminentemente educativa.

El desafío es producir una democracia que pueda funcionar. Es una cuestión de moral, entendiendo por tal a la actividad espiritual que perfecciona la libertad encauzándola hacia el bien.

El camino de la libertad puede ser imposible; siempre es riesgoso; pero es el único fructífero. Cada vez que se pretendió transitar otro hubo fracaso: la infidelidad, al principio, crea fallas incurables. Sólo puede arribarse a la libertad a través de su ejercicio.

No se puede pretender lo imposible. Nada hay más peligroso que querer estar demasiado seguro. No se puede pretender que maduremos de golpe. Seguiremos pasando períodos críticos, en el tránsito hacia una sociedad mejor. Este tránsito incrementa la responsabilidad y aumenta la gravedad de las acciones y omisiones de todos, particularmente de los que disponen de mayores poderes. Correr el riesgo de liberar la iniciativa de los ciudadanos y aceptar la impopularidad de exigirles responsabilidad, son obligaciones ineludibles de los que lideran. Pero también debemos comprender que en la acción política hay un punto medio discreto y aceptable, igualmente alejado de la demagogia y de la fosilización del "régimen".

Estos son los escasos frutos que vislumbramos, en la hipótesis optimista que expresamos antes, de que todos accionemos de la manera más apropiada, honesta e inteligente, a partir de ahora. Si no fuera así, en breve tiempo repetiríamos los ciclos anteriores, probablemente agravados. Hay un enorme pato que pagar y la torta para repartir es ínfima. Si caemos en cobarde hipocresía o en patoterismo prepotente ante la obligación de mantener el orden, la justicia y la paz, en el reparto venal de prebendas, o en confabulaciones y olímpicos desdenes de falsas "élites", será inútil pensar en objetivos nacionales.

Debemos lograr rápidamente una convivencia más coherente, sana y eficaz, y un mejor manejo de los recursos disponibles. Debemos frenar nuestras ilusiones: no es viable una sociedad sofisticada que cuenta con un pobre aparato de producción, cuyas expectativas superan a sus posibilidades.

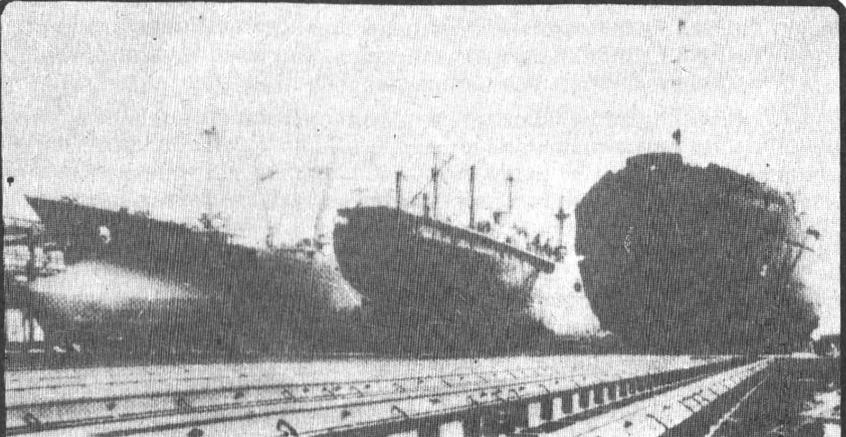
Organicemos primero nuestra casa. En libertad, con justicia y solidaridad; con inteligencia; con moral.

Incrementemos después nuestro poder, trabajando, ahorrando. Así nos aproximaremos al objetivo de soberanía.

Hay una encrucijada en nuestro futuro que escapa a nuestro albedrío: Malvinas. Depende de los ingleses; de ellos es la opción. Para nosotros no la hay: si no volvemos nosotros a las islas, volverán nuestros hijos o nuestros nietos.

Pueden ellos escuchar las voces de su alta conciencia moral, reparando dolorosos errores del pasado y demostrando a la humanidad que su estirpe es buena y necesaria, o pueden encerrarse en la estéril pedantería, el esnobismo y la hipocresía con que a veces se caricaturizan a sí mis-

mos, con lo que sólo llegarán al futuro la momia de un truculento pirata depredador. De Inglaterra depende que ambos países seamos o no prisioneros de una fatalidad histórica.



TANDANOR
prestigio internacional en reparaciones navales

2 DIQUES SECOS • 6 DIQUES FLOTANTES • 1 SYNCROLIFT
PARA 45.000 T P B CON 680 METROS DE VARADÁ

CARPINTERIA	COBRERIA	ELECTRICIDAD	MOTORES
PINTURERIA	HERRERIA	CALDERERIA	FUNDICION



Antártida Argentina 555
Dársena Norte
(1104) Buenos Aires
Tel. 31-5271/76
Télex 22000 AR TARNA

SIEMENS

Siemens SA, Publ. y RRPP

Energía a bajo costo: generadores de cola.

Los cotidianos aumentos de los combustibles incentivan la búsqueda de maneras más rentables de generar energía.

En la industria naval, Siemens, con los generadores de cola acoplados a proa del motor principal, desarrolló una solución con notables ventajas.

De ejecución muy compacta, ocupan menos espacio y utilizan menos cantidad de piezas móviles.

Al ser el combustible utilizado para el propulsor principal del buque

de inferior calidad, la energía así generada es notablemente más barata que la de los generadores convencionales.

Siemens responde de esta manera a las exigencias de la navegación moderna, garantizando además el montaje y service en Buenos Aires y en más de 120 puertos en todo el mundo.



Electrotecnia y electrónica naval Siemens

Avance a toda máquina



EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.

Av. Corrientes 369 C.P. 1327 Tel. 312-4961/8111 República Argentina

PROXIMAS SALIDAS DE NUESTRA FLOTA

LINEA COSTA ESTE DE EE.UU.

RIO LIMAY
12/11/83

CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Contenedores
FILADELFIA-NEW YORK-NEW BEDFORD-ST. JOHN-
BALTIMORE-MIAMI (EV)

ELMA CINCO
21/11/83

FULL CONTAINER
PTO. MADRYN 24/11/83-BOSTON-ST. JOHN-NEW
YORK-FILADELFIA-BALTIMORE-NORFOLK-
CHARLESTON-SAVANNAH

LINEA PACIFICO

CORRIENTES II
22/11/83

CARGA: General-Granel-Contenedores
PTO. MADRYN 24/11/83-VALPARAISO (EV)-CALLAO
GUAYAQUIL (EV)-LOS ANGELES-SAN FRANCISCO-
PORTLAND-VANCOUVER (EV)-OAKLAND

LINEA CARIBE GOLFO

FORMOSA
19/12/83

CARGA: General-Liquida-Granel-Contenedores
SAN JUAN DE PTO. RICO-TAMPA (EV)-MOBILE-NEW
ORLEANS-HOUSTON-VERACRUZ-TAMPICO

LINEA NORTE DE EUROPA

RIO CALCHAQUI
12/11/83
DR A MALVAGNI
29/11/83

CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel
LEIXOES-ROTTERDAM-BREMEN-HAMBURGO
CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel
USHUAIA 4/7-12/83-PTO. MADRYN 11 al 13/12/83-
FLUSHING-BREMEN-HAMBURGO

SERVICIO EXCLUSIVO DE PORTACONTENEDORES

CHUBUT
15/11/83

LISBOA 2/12/83-ROTTERDAM 6/12/83-HAMBURGO
7-12/83-BREMEN 8/12/83

LINEA MEDITERRANEO

RIO GUALEGUAY
26/11/83

CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel
VALENCIA-NAPOLES-LIVORNO-GENOVA

LINEA ORIENTE

SAN LUIS
1/11/83

CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Conte-
dores
DURBAN-CAPETOWN-SINGAPORE-KOBE-NAGOYA-
YOKOHAMA-BUSAN-KEELUNG

SGO. DEL ESTERO
16/11/83

CARGA: General-Frigorifica-Liquida-Granel-Conte-
dores
DURBAN-SINGAPORE-KOBE-NAGOYA-YOKOHAMA-
BUSAN-KEELUNG

Telam

La toponimia en la controversia del **“CANAL DE BEAGLE”**

Por el Capitán de Navío
RENE GABRIEL JOSE BUTELER

“Un análisis del derrotero inglés (South America Pilot), parte segunda (Parí II). Décima edición (Tenth Edition) de 1905 y del derrotero chileno de 1891, traducción de una edición anterior del mismo derrotero inglés.”

Mucho se ha escrito sobre este tema, especialmente en los últimos tiempos. Sin embargo, creo que siempre es posible destacar detalles que, bien relacionados, pueden brindar mayor luz sobre el espíritu que animó a los negociadores de 1881.

Se ha dicho hasta el cansancio, que el tratado del año mencionado entre nuestro país y Chile no tiene mapas agregados. Y es cierto, pero creo que nadie puede dudar que quienes se sentaron a la mesa de las negociaciones debieron usar los elementos cartográficos e hidrográficos disponibles en esa época. Y la prueba de que así lo hicieron es que en la redacción del tratado usaron la toponimia detallada en esos elementos.

Los documentos disponibles en aquella época eran el derrotero inglés de esa región y la carta náutica del almirantazgo inglés N° 1.373, con su última corrección de 1879, es decir, dos años antes del tratado.

Creo entonces necesario realizar un análisis detenido de la descripción geográfica en ellos contenida y en especial de la toponimia, luego utilizada en la redacción del artículo tercero del tratado.

A lo largo del análisis que sigue me referiré preferentemente al derrotero inglés. Y para que no haya dudas sobre lo que se entendía en ese entonces como nombres de los accidentes geográficos me referiré a su edición de 1905. Es decir, a cómo el almirantazgo inglés describía esos accidentes geográficos que nos interesan, aún veinticuatro años después del tratado. Y esto es importante, porque luego por intereses geopolíti-

cos dicho almirantazgo cambia la redacción de dicho derrotero, que por supuesto crea confusiones que favorecen a las tesis chilenas y, por qué no, también a los intereses y estrategias británicas.

Cada vez que me refiera al derrotero transcribiré sus párrafos en inglés; no obstante, en este trabajo se agregan copias textuales completas para que no se pierda la unidad de redacción del texto original.

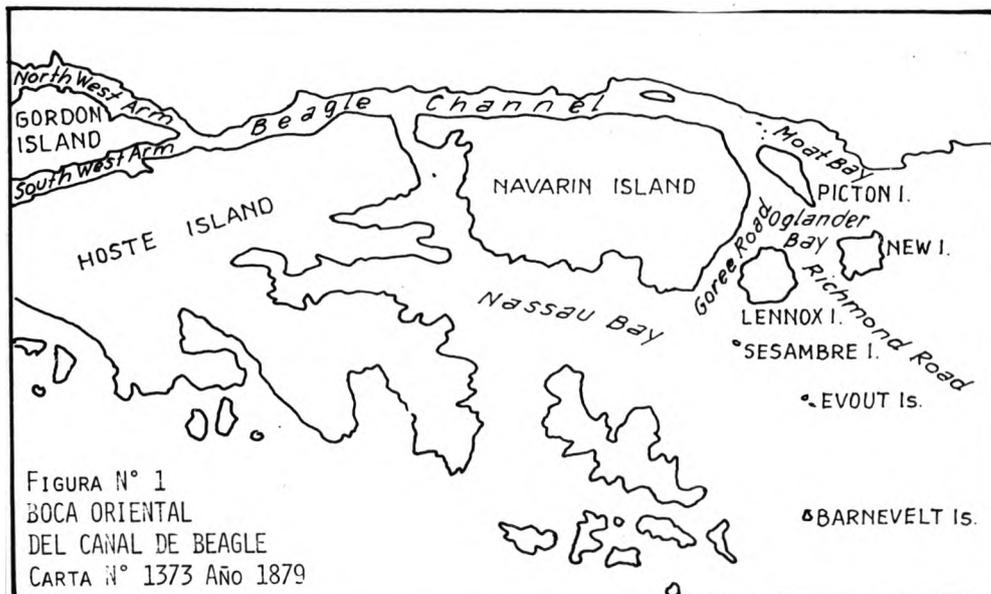
Con respecto a la carta náutica, para facilitar la comprensión de lo que pretendo destacar, en las figuras N° 1 y N° 2 he esquematizado lo que en la misma representó Fitz Roy. De todos modos la fidelidad de los esquemas pueden ser corroborados con copias fieles de la carta publicada en los libros del almirante Basílico.

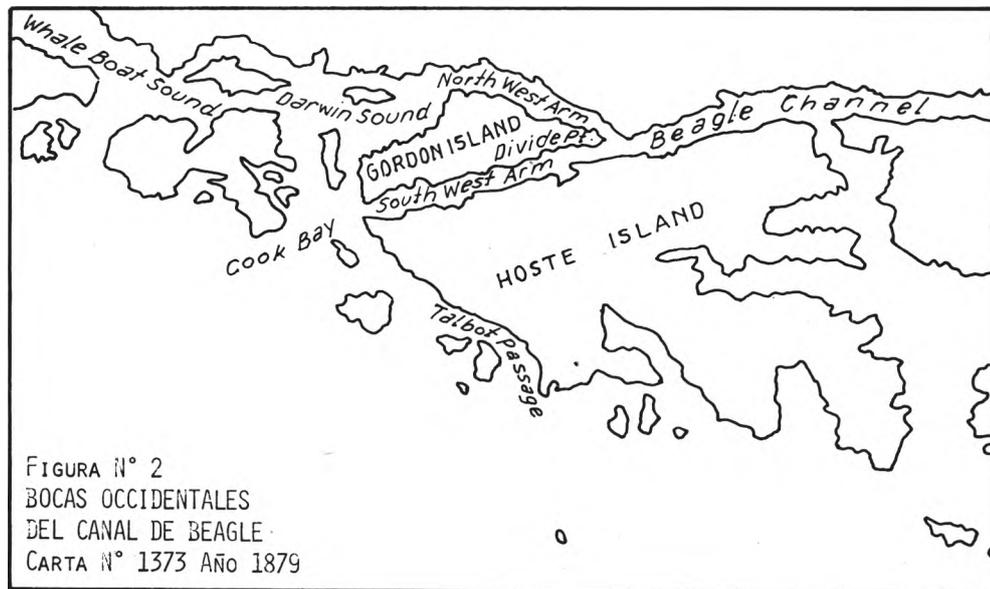
Esta parte del derrotero inglés la redactó Fitz Roy, como se ha demostrado fehacientemente, y está basado, entre otros documentos, en el libro de bitácora de la corbeta inglesa "Beagle", con la que participó en el relevamiento hidrográfico de la zona y que dio lugar al nombre del canal que hoy nos ocupa.

Y una aclaración más: la redacción de este derrotero coincide plenamente con la del derrotero chileno de 1891, que es la traducción de una edición anterior a la que analizamos. Es decir que la toponimia a la que me referiré era también la usada, en su época, por el país trasandino, aún diez años después de la firma del tratado.

El problema principal del análisis es tratar de determinar cuál era la boca oriental del canal de Beagle, no para nosotros, los contemporáneos, sino para aquellos que redactaron el tratado.

El propio derrotero citado nos lo dice claramente: "El canal de Beagle corre entre cadenas de montañas de picos nevados de 3.000 a 4.000





pies de altura, en una dirección general Oeste Sudoeste por 120 millas desde (la bastardilla es del autor de esta nota) la isla Picton". ("Beagle Channel runs between ranges of snow-capped mountains, 3.000 to 4.000 feet above the sea, in a general W. S. W. direction for 120 miles from Picton island.")

Creo que está claro. El canal de Beagle corre desde (boca oriental) la isla Picton hacia el oeste (hacia sus bocas occidentales).

Mal puede entonces el canal extenderse al este de la isla Picton como lo pretenden los chilenos, el laudo arbitral y Su Santidad Juan Pablo II. Este último de acuerdo a su propuesta de 1980.

Luego dice el derrotero: "El ancho promedio del canal es de una milla y media; pero se estrecha en ciertos lugares por islas y rocas". ("The average width of the channel is one mile and a half; but it is narrowed in places by islets and rocks.")

Si pudiéramos observar cómo se ve la porción de mar entre las islas Picton y Navarino entre aquella y la isla Grande de Tierra del Fuego, podríamos ver que estas dos características destacadas por el derrotero, costas altas y ancho promedio, se dan en la porción de mar citada primero y no en la segunda.

En efecto:

1. Las costas de las islas mencionadas primero, especialmente a partir de caleta Retrato (hoy llamada Puerto Toro) hacia el noroeste, son bastante paralelas, lo que no ocurre con las mencionadas en segundo término.
2. La costa oeste de Picton es alta y acantilada, similar a las descritas costas del canal, mientras que la costa este de la isla es más baja y por

lo tanto carece de la característica típica del canal (costas altas), lo mismo que la costa sur de la isla Grande de Tierra del Fuego.

La porción de mar entre la isla Picton y la isla Grande de Tierra del Fuego, en la carta náutica citada, se llamaba bahía Moat. En la edición del derrotero que analizamos el accidente geográfico se llama canal Moat. Este cambio de bahía por canal se produce en 1899, es decir, dieciocho años después del tratado. Para los negociadores era entonces bahía Moat.

El derrotero lo describe así: “El canal Moat, pasaje al norte de la isla Picton tiene un ancho aproximado de cuatro millas”. (“Moat channel, the passage north of Picton island, is about 4 miles in breadth.”).

Es decir, si aquí hay canal (y no bahía como originalmente se relevó), es el Moat y no el Beagle; de lo contrario lo diría expresamente. Pero no lo era, pues lo dirá más abajo (ver el texto completo de la correspondiente página 50 del derrotero, cuya copia se agrega a este trabajo), que el Beagle comienza en la isla Picton y corre hacia el oeste, es decir en dirección contraria al Moat.

Además, el derrotero no menciona de ningún modo al “*pasaje*” entre las islas Picton y Navarino, lo cual parecería una incoherencia. Salvo que este “*pasaje*” sea la entrada oriental del canal de Beagle.

Caben aquí dos aclaraciones más.

La primera es la nomenclatura del accidente geográfico entre las islas Picton y Grande de Tierra del Fuego.

En materia de toponimia Fitz Roy es muy práctico y lógico. Por ejemplo, cuando el extremo este de la isla Gordon, que *divide* el canal de Beagle en los brazos noroeste y sudoeste, lo denomina Punta División (“Point Divide”), Bueno, a la entonces bahía Moat, hoy en el derrotero canal Moat, le da el nombre de bahía porque para él allí no había canal y es *Moat*, que significa foso, foso frente al castillo medieval, porque para él el extremo oeste de la bahía es como el muro del castillo, por las islas y bajos que en él se encuentran. Esto, a su vez, avalado por las grandes profundidades que hay en la bahía propiamente dicha. Esta es la razón por la que casi siempre entró al Beagle entre Picton y Navarino y no por la bahía Moat, a pesar de que navegaban en balleneras.

La segunda aclaración sirve para reforzar que en la cartografía de la época y del derrotero, a disposición de los negociadores de 1881, el *pasaje* entre Picton y Navarino no tenía denominación alguna porque era la entrada del canal de Beagle.

Efectivamente. En la descripción de la isla Picton encontramos, en el tercer párrafo, la siguiente redacción: “La navegación del *canal* (la *bastardilla* es del autor de esta nota) entre las islas Navarino y Picton no presenta dificultad”, “The navigation of the channel between Navarin and Picton islands presents no difficulty”). Este canal, que para Fitz-Roy por ser el Beagle no tenía nombre, fue bautizado posteriormente como paso Picton. Pero eso será más tarde; para el derrotero que estamos analizado este *canal* no tiene nombre, ni descripción. ¿Omisión involuntaria? ¿O es que el primer autor no necesitaba ponerle nombre porque ya se lo había dado? Además. Fitz Roy llama *pasaje* al mar

entre las islas Picton y Grande de Tierra del Fuego; en cambio para mencionar lo mismo entre Picton y Navarino dice *canal*. ¿No es esto sugestivo?

La denominación de paso Picton, como se lo conoce ahora, no es ni de Fitz Roy ni de los redactores del derrotero de 1905. Es posterior y surge como consecuencia de una mala traducción de ediciones posteriores sobre fondeaderos. En efecto; lo que el derrotero menciona como *fondeaderos* Richmond y Goree, se los traduce luego como paso Richmond y paso Goree, dando lugar a que por similitud se denomine paso Picton a un accidente geográfico que en apariencias es igual. Todo esto no constituía parte de la realidad en la época de los negociadores del tratado de 1881.

Toda esta toponimia que es posterior al tratado, es el resultado de traducir mal la expresión náutica inglesa "road" como paso y no como fondeadero, que es su real acepción. Efectivamente, dice el diccionario inglés "Webster's Dictionary, Fifth Edition", página 861, Road: 3. A place, less enclosed than a harbor, where ships may ride at anchor. (3ª acepción náutica: un lugar, menos encerrado que un puerto, donde los buques pueden anclar).

Además, la descripción del derrotero es tan evidente que no requiere mayor explicación.

También es posible apreciar otro hecho notable en la redacción del derrotero, que avala lo que estamos tratando de demostrar. Cuando el mismo describe las tres islas, Picton, Nueva y Lennox, sólo cuando se refiere a la Picton menciona el canal de Beagle. Cuando describe a las otras dos, el nombre del canal está ausente. ¿No será porque las mismas no tienen ninguna relación de proximidad con el canal? Salvo Lennox, que al decir de Fitz Roy, servía para indicar que a su norte estaba la boca oriental del canal de Beagle. Pero esta aclaración no figura en el derrotero que estamos analizando.

Efectivamente. Dice el derrotero de 1905: "La isla Picton, situada *en* (la bastardilla es del autor de esta nota) la entrada oriental del canal de Beagle", ("Picton island, situated in the eastern entrance to Beagle channel"). En cambio, con respecto a las otras dos islas dice: "Islas Nueva y Lennox. La isla Nueva situada a 10 millas al sur de la bahía Slogget tiene 8 millas de largo de norte a sur y 5 millas de ancho". ("New island situated 10 miles south of Slogeet bay is 8 miles long north and south and 5 miles across." "Lennox situada 7 millas al oeste de Nueva, es de 8 millas de largo de norte a sur y 7 millas de ancho". ("Lennox island, 7 miles west of New island, is 8 miles long north and south, and 7 miles across." Como vemos, ninguna referencia al canal de Beagle, como lo encontramos en la descripción de la isla Picton. Y es lógico, porque luego, más adelante, cuando describe al canal como ya lo hemos visto dice: que corre desde Picton hacia el oeste. Las islas Nueva y Lennox no están en él. Están sobre el océano Atlántico, en la bahía Moat y en la bahía Ogglander, respectivamente, como puede apreciarse en la carta inglesa N° 1.373 que he mencionado y cuyo croquis puede apreciarse en la figura N°1

Esta descripción de bahías, cuando el canal ha dejado las costas

New and Lennox islands.—New island situated 10 miles south of Sloggett bay is 8 miles long north and south and 5 miles across.

Some heights in New island were noticed by Cook; they were not, however, so visible from the west as from the east side. The eastern side of the island terminates in a saddle-shaped hummock, and is a useful object for cross bearings. Good temporary anchorage during westerly winds may be obtained under this island, or near the shore to the northward; but there appears to be no good harbour between Richmond road and Good Success bay. Soundings in the vicinity of New island are reported to be regular, and the shore steep-to:

Lennox island, 7 miles west of New island, is 8 miles long north and south, and 7 miles across. These islands, and indeed any part of the coast in the vicinity, may be approached with confidence, using the lead and looking out for kelp. There are no shoals, but the water is not so deep as to the westward of cape Horn, neither is the land so high. At the east side of Lennox island there is excellent anchorage; small vessels may proceed into Lennox cove,* but large vessels must anchor ^{Plan, 550 [1,834].} in Richmond road, which is sheltered from all but south-east winds.

New and Lennox islands are inhabited, gold mining being carried on in the latter island.

Goree road, situated between Lennox island and Navarin island ^{Plan, 550 [1,834].} 3 miles west of it, is an excellent stopping place, very easily entered or quitted; here wood and water can be obtained with as little trouble as in any harbour on the coast. From observations made by the surveying officers of H.M.S. *Beagle* it appears that the kelp in Goree road, as well as that which extends out from Guanaco point, the south-east extreme of Navarin island, does not grow upon rock, but upon loose detached stones.

Port Toro is a Chilean settlement on the east coast of Navarin ^{Chart, 3,434 [1,834].} island, just north of cape Rees. The entrance is about half a mile wide, and the port is protected from all winds. <sup>Lat. 66° 8' S.
Long. 67° 6'
Var. 18° E.</sup>

Picton island, situated in the eastern entrance to Beagle channel, 6 miles north of Lennox island, is 11 miles long north-west and south-east and 4 miles across at its broadest part. A very thick patch of kelp extends 3 miles south-east from cape Maria, among which depths of 12 to 7 fathoms have been obtained about 2 miles from the shore.

Snipe island, lying 4 miles north-west of Picton island, is high; between it and Picton island are Solitario and Hermanos islets.

The navigation of the channel between Navarin and Picton islands presents no difficulty, the two rocks marked on the chart in mid-channel, nearly abreast of port Toro, are above water and can be seen from some

General chart, 3,373 [1,832].

E 32654.

D

Chart, 5,424
[1,836].

distance. A patch, with $3\frac{1}{2}$ fathoms over it, lies 6 cables to the southward of Solitario islet and one mile from the shore of Navarin island, close to which shore there is deep water. A rock, awash at low water, lies $1\frac{1}{2}$ cables W. by S. $\frac{1}{4}$ S. from Solitario islet.

Moat channel, the passage north of Picton island, is about 4 miles in breadth. The Bécasses islands lie in mid channel in its western end; detached patches lie southward and eastward of these islands.

Beacon.—A white wooden pyramid marked "5" on its western side and surmounted by a staff, stands on the centre of the western Bécasses island.

Plan, 559 [1,837].

Banner cove, snug and well sheltered, is situated south-east of Garden island, a small island on the north shore of Picton island; it is about 2 cables in extent, and good anchorage will be found just within in about 13 fathoms, sand and mud, with the east extreme of Garden island bearing N.W.

The passage between Garden and Picton island is fit for boats only.

Beacon.—A white wooden pyramid, marked "6" and surmounted by a staff, stands on the N.E. point of Garden island.

Charts, 3,434
[1,835].
3,425 [1,836].

BEAGLE CHANNEL runs between ranges of snow-capped mountains, 3,000 to 4,000 feet above the sea, in a general W.S.W. direction for 120 miles from Picton island.

The average width of the channel is one mile and a half; but it is narrowed in places by islets and rocks. Although easy of access it is useless to a sailing vessel, but steam-vessels may profit by its straight course and smooth water. At 47 miles westward of Picton island is the first opening (Murray narrows) to the southward, leading into Ponsonby sound between Navarin island and Dumas peninsula (Hoste island); 25 miles farther the channel divides, the South-west arm leading to Cook bay, the North-west to Darwin sound, and thence through Whale-boat sound, and Desolate bay to the Pacific ocean. The stream sets about one knot an hour through Beagle channel, the flood to the eastward and ebb to the westward.

The portion of the channel for 10 miles eastward of Gable island is of moderate depth with good holding ground, enabling vessels to anchor in case of necessity.

Plan on 1,373
[1,832].

Harberton harbour, on the north shore of Beagle channel, at 10 miles west of Picton island, runs in a north-west direction for about one mile, and affords sheltered anchorage in 8 fathoms mud, near the middle of the harbour, at 4 cables within the entrance.

The Messrs. Bridges have a large sheep station here.

General chart, 1,373 [1,832].

contrapuestas, es coherente con la misma descripción que hace el derrotero al mencionar las bocas occidentales del mismo canal, un tanto desconocidas para nosotros los argentinos.

El derrotero dice: “...25 millas más lejos el canal se divide, el brazo sudoeste lleva a la bahía Cox, y el noroeste al seno Darwin, y de allí a través del seno Ballenera y la bahía Desolada al océano Pacífico..” (“...25 miles farther the channel divides, the Southwest arm leading to Cook bay, the North-west to Darwin sound, and thence through Whale-boat sound and Desolate bay to the Pacific ocean.”).

Si hubiera brazos del canal en su extremo oriental, como algunos autores quieren suponer, habría una descripción similar a esta última citada, para los brazos orientales. Si no la hay es porque el canal de Beagle corre desde Picton hacia el oeste, como ya se destacó y allí no hay posibilidad de brazos.

Todo lo expresado es coherente con la redacción del artículo 3º del tratado de 1881 cuando dice: “En cuanto a las islas pertenecerán a la República Argentina la isla de los Estados, los islotes inmediatos a ésta y las demás que haya sobre el Atlántico al oriente de la Tierra del Fuego y costas orientales de la Patagonia; y pertenecerán a Chile todas las islas al sur del canal de Beagle hasta el cabo de Hornos y las que haya al occidente de Tierra del Fuego”.

¿Tendría sentido esta redacción si no fuera cierto todo lo expuesto más arriba?

Veamos. Cuando el artículo 3º citado, dice Tierra del Fuego, se puede interpretar que los negociadores se referían al archipiélago o a la isla Grande de Tierra del Fuego.

Interpretamos la redacción para cada conjetura.

Si los negociadores se referían al archipiélago, no hay dudas que las tres islas Picton, Nueva y Lennox, más todas las otras hasta el cabo de Hornos están al oriente del mismo y por lo tanto pertenecen a la República Argentina y no a Chile, como lo dispuso el laudo arbitral y como supuestamente lo ha propuesto Su Santidad.

Si los negociadores se referían a la isla Grande de Tierra del Fuego y *todas* las islas de la región pertenecieran a Chile como lo propone Su Santidad, los negociadores hubieran sido más lógicos y hubieran redactado el párrafo así: “y pertenecerán a Chile todas las islas al sur y al oeste de Tierra del Fuego”. Si se decía las islas al oriente de Tierra del Fuego serán argentinas, pues, las al sur y al oeste serán chilenas. Si se mencionó al canal de Beagle en especial, es porque al sur de la Tierra del Fuego (como isla Grande) había islas argentinas.

Además, si por Tierra del Fuego se entendiese la isla Grande de Tierra del Fuego habría muchas islas que no quedan ni al oeste de ésta ni al sur del canal de Beagle. Hubieran quedado así las islas sin repartir entre los dos países y hubieran constituido *res nullius*, lo que evidentemente los negociadores no lo hubieran permitido. (Este argumento se lo escuché al general Osiris Villegas en una disertación en el Círculo de Oficiales Retirados de las Fuerzas Armadas.

LA TOPONIMIA EN LA CONTROVERSIA DEL BEAGLE

Y por último, si se menciona la isla del cabo de Hornos, es porque allí termina el límite de ambos países. Si todas las islas incluso ésta, hubiesen sido asignadas a Chile ¿para qué mencionarla?

Pero no sólo para los negociadores las islas eran argentinas. En la Enciclopedia Universal Ilustrada Europea Americana editada por Espasa-Calpe S.A. Tomo 61, página 1119, primera columna, en las últimas líneas del primer párrafo podemos leer: “En cambio, la isla de los Estados y los islotes adyacentes, incluso las islas Picton y Nueva, quedaron argentinos”.

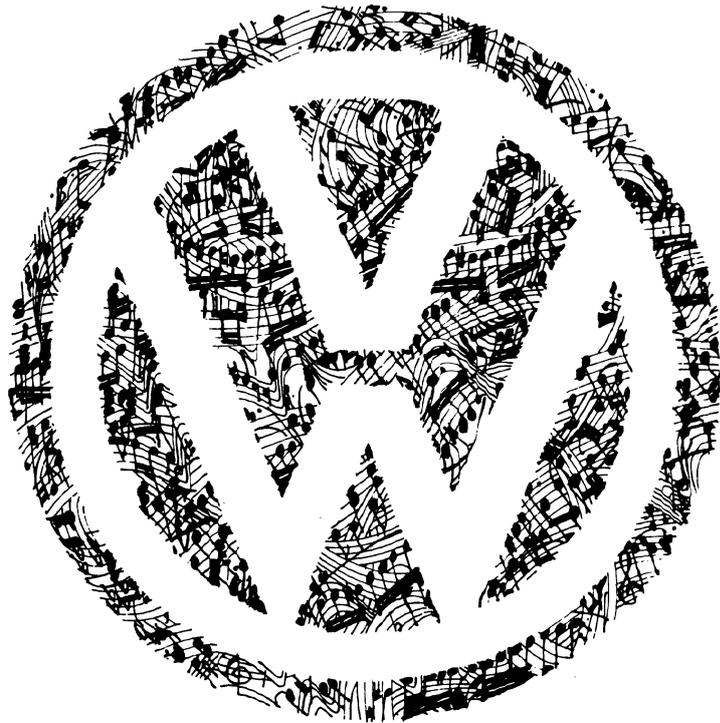
Y unas preguntas más. ¿Por qué la toponimia y descripción de la zona oeste adyacente al canal de Beagle han quedado inmutables, desde que lo hizo Fitz Roy en su campaña hidrográfica? ¿Y por qué la toponimia y descripción de la zona este adyacente al canal de Beagle ha sufrido tantas variaciones, y en especial después de la firma del Tratado de 1881? ¿O es que los cambios de bahía Moat por canal Moat; o el rebautismo de pasos a los fondeaderos y el agregado de paso Picton, cuando Fitz Roy no usó ese término en la zona este y sí en la zona oeste, como puede verse en el Adventure passage y en el Talbot passage, llevaban una segunda intención aviesa? Y esa intención no ha sido más que la de crear contusión en nuestros contemporáneos, para que dudemos de lo que consideraron los negociadores de 1881.

Es decir, que todas las islas, que sucesivos poderes políticos temporales, por conveniencias circunstanciales, asignan a los chilenos, son indudablemente argentinas.

Pero sólo lo serán cuando todos los argentinos sepamos sin dudas que son nuestras y forjemos la voluntad indestructible de retenerlas en nuestra integridad territorial.



**COSTERA CRIOLLA PROVOCA LA
SONRISA DE SUS MEJORES VIAJES**



**Volkswagen
Argentina**

**ESTAMOS
DONDE LA
INDUSTRIA
NAVIERA
NOS NECESITA**



LA OXIGENA

S.A.I.C.

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Buenos Aires

Tel. 87-6616/9 - Telex: 22764 LAOXI-AR

Y SUCURSALES EN TODO EL PAIS

EL FUTURO

de las

UNIDADES DE SUPERFICIE

Por el Capitán de Navío
VENTURA J. REVERTER

1ra. parte - LA AMENAZA

La guerra de las Malvinas ha despertado y concentrado la atención de estudiosos y profanos sobre las consecuencias que tendrá, para la guerra en el mar, la introducción de un arma de características extraordinarias como es el misil anti-buque.

El deslumbrante y fulmineo ataque de los Super Etendard armados con Exocet pasó a ser el “descubrimiento” de un arma eficaz e infalible. Muchos olvidaron que el misil tuvo su debut hace 16 años con el hundimiento del destructor israelí “Eilat”, seguido al fondo del mar cuatro años después por el destructor paquistaní “Khyber”, ambos víctimas del misil “STYX”, fabricado por la URSS y usado por diferentes lanzadores.

El hundimiento del crucero “General Belgrano” y el rol de los submarinos atómicos en la estrategia naval de la guerra mencionada al principio, presentó otro triunfador: el arma submarina, silente, omnipresente, astuta, rápida y poderosa.

Los enemigos del buque de superficie están presentados. Sombrias perspectivas parecen proyectarse sobre el futuro de estos medios del Poder Naval.

El misil

El misil antibuque, de amplia difusión en casi todas las flotas del mundo y fabricado por diversos países, ha pasado a ser un arma igualadora, en un nivel superior de amenaza, para todas las potencias navales. Su alcance, perfil de vuelo e ingeniosidad lo hacen sumamente peligroso y, lo que es peor aún, la probabilidad de evitarlo no está suficientemente probada.

Si el advenimiento del torpedo causó una revolución en las armadas por su alcance y carga explosiva, el misil supera en mucho cualquier concepción precedente al estar capacitado para llegar más allá del horizonte, corregir su trayectoria, y atacar al blanco seleccionado. Esto ha convulsionado los espíritus de las mentes conservadoras trayendo desazón y angustia, de tal manera que algunos se atreven a pensar: ¿Para qué los buques, si la superficie está ahora negada?

Pero lo más sorprendente de la nueva (*¿*) arma es que puede ser instalada en unidades de cualquier tamaño y aun en pequeñas aeronaves, con lo que, con vectores económicos, se logra un poder destructivo considerablemente desproporcionado al riesgo.

Se introduce así el concepto de “Guerrilla Naval”⁽¹⁾, donde los buques misilísticos pequeños o aun los medianos con aeronaves misilísticas, representan una amenaza real para los buques de mucho mayor porte y hasta para las flotas que intenten acceder a áreas en disputa.

Esto nos recuerda a las fracasadas teorías de la “Jeune Ecole”, cuando a fines del siglo pasado alguna potencia marítima apostó al buque torpedero como arma decisiva en la guerra en el mar.

El submarino

El submarino de la Segunda Guerra Mundial era una embarcación sumergible que en la superficie encontraba su hábitat, con breves interrupciones para el ataque sumergido. Hoy en día este buque se ha transformado en verdadero submarino, pasando casi todo su tiempo en el mar sumergido debido a que en la superficie no tiene ni sensores, ni velocidad, ni armas y pierde su gran ventaja, que es la sorpresa.

Cualquiera sea su sistema de propulsión (atómico o convencional) el submarino tiene ahora velocidades máximas superiores a la mayoría de los buques mercantes y su autonomía es considerable en los convencionales e inconmensurable en los atómicos. Sus sensores son muchísimo más sofisticados que hace algunas décadas y los torpedos han adquirido un desarrollo tal, que pueden compararse a los misiles por su alcance y precisión de guiado.

El submarino atómico de ataque dispone de todas las capacidades expuestas y, además, la de mantener la misma velocidad, o mayor, que los buques de guerra, durante más tiempo. Ello le permite incrementar su despliegue, ampliar su área de patrulla y anticiparse a las maniobras realizadas por cualquier oponente en la superficie.

Esta es un arma sólo comparable a los “dreadnought” de comienzos del siglo y capital para los países con capacidad de construirlos; tan capital, que no se venden.

Paul Cohen, en “Foreign Affairs” de enero de 1971, publicó un informe sobre la decadencia de las flotas de superficie, donde incluía el siguiente párrafo: “Una flota submarina de tamaño relativamente moderado, podrá algún día destruir o inmovilizar en puerto a cualquier marina de superficie o flota mercante actual”. Estas palabras impresionan fuertemente a los analistas de la guerra.

(1) Institut Francaise des Relations Internationales. Politique étrangere, N° 3/82.

EL FUTURO DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE

Pero el valor de los submarinos atómicos no descansa sólo en su velocidad, autonomía y torpedos. El misil también ha hecho su entrada en la guerra desde debajo de la superficie. Ya sea balístico intercontinental o antibuque, son factibles de lanzar en inmersión, convirtiendo al submarino en un arma estratégica o táctica de alto poder.

2da. parte - SU VALOR

Veremos ahora para qué son necesarias las unidades de superficie, cómo pueden y deben sobrevivir en este competente vaivén de la acción y reacción del mundo de la guerra.

Las armadas son los instrumentos más polivalentes del poder militar. Integran por naturaleza una fuerza completa en sí misma, con capacidad de realizar no sólo la protección de las rutas marítimas, sino de adquirir el dominio circunstancial de puntos terrestres determinados, basadas en las fuerzas navales, aéreas y de infantería de marina componentes.

Esta particular característica distintiva de las armadas hace configurar, desde tiempo inmemorial, como temible a las amenazas que provienen del mar; ese mar que todo lo rodea y que hace accesible a casi todos los estados. Así nos cuenta Xenofonte en su “Anabasis” de la expedición anfibia de Ciro el Joven contra Antajerjes y comprobamos, por otro lado, cómo fue posible la conquista de Cartago por Roma a través del Mediterráneo y la del Santo Sepulcro por las Cruzadas después de Lepanto.

Es decir: desde el mar se influye, se proyecta, se agrede, se aísla y aun sin actuar, el poder naval ejerce tal amenaza que le hizo exclamar a Napoleón: “Unos pocos miles de hombres a bordo de buques en el Canal de la Mancha me obligan a inmovilizar a 200.000 hombres para defender la costa Noroeste de Europa”.

Pero para poder llegar y permanecer en las costas de interés, desde donde se hace necesario ejercer la influencia, es indispensable que no haya en el mar enemigo que se oponga, y ello significa obtener el control efectivo de ese mar.

Lo sucintamente expuesto conlleva las distintas estrategias que podrá utilizar el poder naval para cumplir su rol dentro del poder militar y ellas son:

- Proyectar el poder sobre tierra.
- Controlar el mar.
- Presencia naval.

Proyección del poder

Las formas de realizarlo son múltiples; cada enemigo y cada circunstancia aconsejará las más apropiadas.

Es lo más común entre algunos profesionales apreciar que el poder

aeronaval proyectado desde el portaaviones, es la forma ideal para ejecutar esta estrategia.

Ello encierra una gran verdad, pero no toda la verdad. Hay otras formas, tal vez menos espectaculares, pero eficaces de ejercer acciones punitivas. Desde el portaaviones se proyecta destrucción, se ablanda, se amenaza, y se neutraliza. Pero dijimos que las armadas tenían capacidad también de adquirir el dominio circunstancial de puntos terrestres. Allí se encuentra el corazón, el núcleo del concepto: la ocupación de la tierra, que aunque sea poca y se la ocupe por poco tiempo, es tierra. Es lo más preciado del hombre. Es lo que desde la época de las cavernas lo movió a utilizar un garrote para defenderla.

“La victoria del ejército terrestre es la única que tiene consecuencias verdaderamente decisivas, porque trae consigo la ocupación del territorio enemigo, la destrucción definitiva de su poder y la necesidad de que él reconozca su derrota. Por lo tanto, el dominio del mar interesa ante todo por la medida en que contribuye a la victoria terrestre”(2).

La estrategia naval contribuye a la victoria cuando impide las comunicaciones marítimas del enemigo y permite las propias, pero resulta realmente trascendente cuando ocupa territorio enemigo o destruye partes vitales de su poder en tierra. En esa misión se desarrolla la más complicada operación naval, que es la colocación del infante en el objetivo, sano y salvo, para que proceda a ocuparlo, o lo destruya restándolo del esfuerzo de guerra del contendiente.

Allí, en esa tarea, intervienen los buques de superficie en sus distintas capacidades: transporte anfibio, protección aeronaval, apoyo de fuego, etc., todo lo que constituye un ajustado sistema que golpea y permanece hasta que el infante haya asegurado el traspaso del poder del mar hacia la tierra.

Control del mar

Podríamos definirlo como la capacidad de realizar operaciones navales en determinadas áreas del mar durante cierto tiempo y con cierta impunidad, así como disponer su veda para el enemigo.

El control de ese mar no es un fin en sí mismo y deberá ser utilizado para efectuar la proyección mencionada anteriormente con cierta seguridad, o para impedir o posibilitar el uso de ese mar.

Así como en la estrategia anteriormente analizada era el infante el ejecutor final de la misión propuesta, en el control del mar es el buque de superficie el que tiene que imponer su dominio. Debe hacerlo mediante su operación coordinada con los medios aeronavales y submarinos, que contribuyen con su parte en una táctica única orquestada a su alrededor. El buque en el control marítimo es lo que el infante en tierra. Su presencia es conquista, su ausencia un lugar en disputa.

Presencia naval

Hay autores que afirman que la época de la diplomacia de las cañoneras ha fenecido.

(2) Al mirante Castex: “Teorías Estratégicas”.

EL FUTURO DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE

A nuestro entender ello no es totalmente cierto.

Aunque no existan más cañoneras respaldando las gestiones diplomáticas de los embajadores, nada hay mejor como instrumento de persuasión o disuasión que mostrar la vara militar del poder de una nación que esgrime una Fuerza Naval desplazándose por el lugar adecuado, en el momento preciso. Su visita o pasaje puede ser rápidamente dispuesta, puede durar el tiempo necesario y su color gris es fácilmente reconocible por los ojos que queremos influir. Instrumento ideal del manejo de crisis, es una herramienta controlable, segura y ostensible en el uso de cada tonalidad de fuerza.

El buque de superficie es el único capaz de desempeñar esta tarea, que es imposible para submarinos y aviones.

Interacción de las unidades navales

Los desarrollos mencionados en la primera parte de este trabajo han revolucionado realmente la guerra en el mar. La táctica se ha hecho más compleja, tan compleja como les pareció a los marinos de otras épocas la aparición del cañón, de la máquina de vapor o el torpedo.

Los detractores de las unidades de superficie no perciben que la guerra naval es algo más complejo que buscar el arma decisiva o el golpe prohibido. Esta guerra es un resultado de la yuxtaposición de operaciones sucesivas o simultáneas ejecutadas por los tres componentes del poder naval (naval, aéreo y de infantería de marina), formando un sistema que puede ser ofensivo, defensivo o mixto, de acuerdo con la misión y el nivel.

La lucha incesante de la antítesis arma-contraarma (medida-contra medida) se encuentra ahora con una supremacía parcial del misil, especialmente el aerotransportado; sin embargo, Occidente continúa con sus desarrollos (coraza, guerra electrónica, optrónica, etc.) que podrán enfrentar cada vez mejor las amenazas y repetir el histórico éxito de la Segunda Guerra Mundial, cuando los aviones de bombardeo fueron desafiados y repelidos por las defensas antiaéreas navales.

La defensa antisubmarina de una fuerza naval ha sufrido también las consecuencias de la lucha arma-contraarma, estando en este momento igualados los desarrollos tecnológicos, dependiendo de la capacidad económico-técnica de cada armada, la supremacía del submarino o de los medios de lucha antisubmarina.

Aquí también el buque actúa como un sistema: otros submarinos, aeronaves y buques se constituyen en portadores de sensores y armas que combinados satisfactoriamente pueden significar eficientes elementos de rechazo.

De lo hasta ahora expuesto podemos extraer una conclusión: las unidades de superficie ya no son simples cascos con armas; ahora forman parte de un sistema de unidades complejo e integrado, el que puede disponer de medios aéreos propios, capaces de ser transportados con facilidad en buques de más de 4,000 tn. Esto ha revolucionado la guerra en el mar y ha prolongado por mucho tiempo la vida de esta especie (el buque de guerra), que se creía extinguida.

El buque con aeronaves propias, avión, V/STOL (avión de despegue vertical o corto) o helicóptero, extiende su radio de detección a horizontes insospechados. Estas aeronaves no sólo transportan sus sensores, sino también armas antisubmarinas y misiles. Por lo tanto, el buque actúa sobre una gran extensión de la superficie del mar y por debajo de ella, navegando bajo un paraguas defensivo que se autoprovee, en un sistema con otros buques de diversos tipos y propósitos, que integran sus medios y cubiertas.

Algunos comentaristas navales han afirmado que el buque es una mala arma-antisubmarina de ataque y control marítimo, pues el submarino y el avión tienen mejores performances para las tareas indicadas; a los así pensantes deberíamos puntualizarles:

El buque como arma antisubmarina

Los sonares de casco han adquirido performances sobresalientes en los últimos años, lo que sumado al sonar de profundidad variable y al hidrófono remolcado han superado las antiguas limitaciones de este sensor. Pero el buque no tiene esos solos medios, tiene los sensores de sus aeronaves y submarinos, la búsqueda MAD, las áreas barridas por sonoboyas activas y pasivas y la búsqueda sonar de los helicópteros. Por otra parte, el desarrollo de los equipos de escucha radioeléctrica (MAE) les han prohibido a los submarinos las emisiones radioeléctricas en la superficie.

En el aspecto armas, éstas pueden ser colocadas sobre el blanco a distancias considerables y, en forma inteligente, autocontrolándose para buscar el blanco.

Es decir, que el submarino prohíbe el mar a los buques de superficie sólo cuando éstos están en un escalón de la tecnología inferior y, por lo tanto, la comparación no es equitativa.

Como arma de ataque

Resulta evidente que el buque de superficie corre un riesgo considerable cuando debe acercarse a costas enemigas para proyectar su poder.

Descontando que el riesgo es inherente a la guerra, veremos que de nuevo el sistema permite disminuir el riesgo y llevarlo a niveles aceptables.

El poder ofensivo transportado en los buques de asalto anfibio debe ser protegido de las amenazas en, sobre y debajo de la superficie.

La amenaza aérea es la más importante, aunque se mantiene el sistema antisubmarino y antiperficie en continuo funcionamiento.

De los porta aeronaves y/o de las unidades de superficie restantes se proveen las aeronaves de detección aérea temprana, que permitirán alertar, mediante detección de su radar aerotransportado, la aproximación del enemigo aéreo. La defensa se inicia mediante los interceptores basados en portaaeronaves, luego siguen los misiles antiaéreos, los misiles anti misil y por último los cañones de defensa cercana. Existe la po-

sibilidad de que se saturen las defensas, así como también de que bombas o misiles lleguen a hacer impacto, pero esa posibilidad es tan conocida como fue aceptada en los asaltos anfibios de la Segunda Guerra Mundial o cuando los corsarios atacaban plazas fuertemente artilladas.

Podrá argumentarse que la amenaza aérea está ahora potenciada por el uso de bombas inteligentes y misiles; sin embargo, hay que aceptar que la inteligencia no está sólo en los artefactos ofensivos, sino que la defensa ha perfeccionado su panoplia, utilizando los mismos principios tecnológicos. Así han aparecido radares de altísima capacidad de detección de todo objeto que se mueve, sensores con TV, infrarrojo y de óptica nocturna, radares láser, equipos de guerra electrónicos y misiles y cañones antimisiles de autoguiado y puntería inteligentes.

El riesgo del misil ha transformado la guerra en el mar, pero cuando se compara la ofensa y defensa, no debe descuidarse hacerlo entre capacidades de similar nivel tecnológico.

Sin embargo, existen además otros puntos de vista que hace al buque sobrevivir a las amenazas. La estrategia dispone de las variables tiempo y espacio, para aplicar la fuerza en el momento y lugar adecuados. No siempre es un lugar puntual el objetivo, no siempre el enemigo dispone de sus alarmas correctas en el lugar correcto: allí reside el arte de la guerra.

El buque en el control marítimo

Las unidades de superficie deben, en esta estrategia, negar la presencia de otras unidades similares, así como también la de submarinos y aeronaves.

El aspecto antisubmarino y antiaéreo ya fue comentado en párrafos anteriores, por lo que analizaremos ahora si el buque puede ser reemplazado por submarinos y aviones para rechazar a otros buques.

Como ya explicamos, la forma normal de operación del submarino es en inmersión, pues en superficie está indefenso; en consecuencia, tiene limitada la capacidad de búsqueda a la que cubran sus sensores subacuáticos, operando frecuentemente orientado y posicionado por el comando naval superior. Por lo expuesto, no es la unidad ideal para negar extensas áreas marítimas en largos litorales y operará en espacios geográficos seleccionados por su potencial rentabilidad y sobre los cuales normalmente se incrementará la presión antisubmarina.

Podrá argumentarse, a esta altura, que la combinación “satélite-submarino nuclear” tiene la capacidad de desbalancear la guerra naval.

Esta grave amenaza existe; sin embargo no debe sobrevalorarse, porque también hay limitaciones operativas en esta dupla, tales como:

—El submarino nuclear de ataque fue concebido como un arma ofensiva contra los submarinos atómicos con misiles balísticos y, en consecuencia, su armamento y sensores apuntan hacia esta misión. Los buques de superficie de una fuerza naval integrada (provista del nivel tec-

nológico paralelo al del submarino que enfrenta), tienen mucho mejor defensa antisubmarina que un submarino. La combinación armónica de los sensores de estas unidades de superficie (convenientemente distribuidos) más los sensores de sus unidades aeronavales hacen, para el submarino, considerable el riesgo de maniobrar a alta velocidad en el ataque a una fuerza naval; por ello, y teniendo en cuenta que el submarino nuclear es de por sí más ruidoso que uno eléctrico, el submarino debe bajar velocidad de ataque y surge entonces el primer factor de equilibrio en la teórica supremacía de velocidad. Por otra parte, en la aproximación de una fuerza naval tampoco puede usar el máximo poder de sus turbinas; con poco más de una decena de sonoboyas (renovables), las fuerzas de superficie pueden cubrir cientos de millas a su alrededor y, entonces, la velocidad de ocupar posición para el ataque también se ve reducida a un sector de aproximación convencional.

—Los satélites de observación no cubren toda la tierra, pues deben colocarse especiales o desplazar las órbitas cuando se quiere cubrir un área fuera de la habitual. Por ahora, y posiblemente por estas décadas hasta el fin del actual siglo, la alta técnica de este medio de obtener inteligencia está reservada a las potencias de primer orden, lo que trae como consecuencia que en el ámbito geográfico sudamericano podrían los beligerantes disponer de información satélite sólo cuando haya intervención en conflictos locales por parte de terceras potencias con esa capacidad.

Estas palabras dan idea del sistema de alianzas que regulará la solución de conflictos en el marco regional.

—Por último, analizaremos el conjunto submarino-satélite como un sistema. Este funcionará como tal, si luego de recibida e interpretada una imagen, la inteligencia es hecha llegar al submarino rápida y eficientemente. Y aquí es donde queremos recalcar que desplegar submarinos de ataque no es una tarea sencilla. Nunca fue una tarea sencilla las comunicaciones de los submarinos, pues se requieren medios terrestres y aéreos con comunicaciones en muy baja frecuencia que permitan recibir la señal mientras el submarino está en inmersión. Hasta ahora estos medios sólo están a disposición de las grandes potencias. Trabajar en otra forma significa que el submarino debe exponer apéndices para recibir señales en frecuencias más elevadas y allí reside la debilidad del submarino; éste no expondrá apéndices mientras haya actividad aérea en la zona y, entonces, las órdenes, como la experiencia indica, se demoran. Es decir que el submarino atómico, por este problema, se desmerece en el máximo uso de su capacidad.

A pesar de los factores de desmérito expuestos, debemos reconocer que el balance sigue siendo de grandes posibilidades para el submarino nuclear. Enfrentar a un submarino nuclear con medios tecnológicos paralelos, no es un desafío insalvable. No olvidemos que hay en todo el mundo submarinos eléctricos de más de 20 nudos en el ataque. La gran desventaja de la dupla mencionada reside en la posibilidad de estar allí donde es necesario.

Haciendo una gran síntesis podríamos decir que: disponer de submarinos nucleares y de las facilidades del sistema de inteligencia-comando-control y comunicaciones representa como si se dispusiera de

muchos más submarinos convencionales.

Sin embargo, no confiamos en declarar vencedor de un conflicto a aquel contendiente que debe atacar y huir, pues no es otra cosa lo que deben hacer los atómicos, cuando se destaque doctrinariamente en su búsqueda toda la panoplia defensiva antisubmarina.

Pese a que somos reacios a aceptar los principios de la guerra derivados sólo del análisis histórico, debemos considerar los hechos de la Primera y Segunda Guerra Mundial; el submarino no fue el arma para combatir unidades de superficie, sólo enfrentarlas; sus mayores éxitos fueron obtenidos cuando luchó contra el tráfico marítimo mercante.

No dejaremos de mencionar en este análisis la trascendente incorporación del misil antibuque a las armas del submarino de cualquier tipo. En el caso del submarino nuclear le permite lanzar desde más allá de los alcances de los sensores de la fuerza naval donde ocupó posiciones por la información satélite. Esta medida ofensiva requerirá de los estudiosos navales la concepción de su contramedida, que podría ser repetir otro cerco defensivo, tal como cuando se colocó un cerco antisubmarino al máximo alcance de los torpedos, o sea colocar otro al máximo alcance de los misiles, mediante aeronaves, submarinos o algunas unidades especiales, que impidan el fácil lanzamiento. Pero en este caso volvemos a la lucha del buque contra el misil.

El control de áreas costeras merece un párrafo particular: allí debemos reconocer que, hasta donde llegue el radio de acción de las aeronaves (aviones o helicópteros) navales misilísticos, el dominio puede ser disputado por esos medios aeronavales, siempre y cuando cuenten con la inteligencia y guiado oportuno que provean los aviones de exploración y los buques de defensa costera.

3ra. parte- REFLEXIONES FINALES

Quisimos demostrar en las líneas precedentes que las unidades de superficie no han llegado aún al fin de su vida en la lucha en el mar. Son, ciertamente, vulnerables, pero este grado de vulnerabilidad es variable de acuerdo con el movimiento de la onda arma-contraarma.

Restaría ahora arriesgar algunas ideas de cómo deberían evolucionar en número y calidad para adaptarse al difícil momento por el que atraviesan.

Hasta aquí, cuando demostramos la vigencia del buque de superficie en el enfrentamiento de las amenazas actuales, lo preveíamos con aeronaves de todo tipo y esto, a nuestro entender, señala la mentalidad con que se debe enfrentar la evolución.

Los párrafos siguientes tratarán de demostrar que no somos "douthistas" y que hacemos estas afirmaciones porque ya hemos podido apreciar que, cualquiera sea la estrategia naval de un país, las unidades navales deben contar con armas y sensores aerotransportados, para poder enfrentar los requerimientos defensivos y ofensivos de las acciones de guerra.

En base a ello concebimos las armadas del futuro con múltiples pistas de aterrizaje y/o anaveaje, instaladas en todas las unidades navales de superficie de cualquier tipo y propósito.

Ha causado gran impresión en nuestro ánimo y recomendamos reflexionar sobre el artículo aparecido en la revista "Proceeding" de enero de 1982: "The offensive-passive ship" (El buque ofensivo-pasivo).

Desbrozando los arranques de imaginación de su autor, capitán de navío Robert C. Powers (USN), el concepto es de una validez excepcional: los ataques de misiles y aeronaves desde gran distancia pueden ser evitados, en parte, no proveyendo inteligencia al enemigo; para ello, las únicas fuentes de emisión de energía electromagnética deben ser las irradiadas por las aeronaves embarcadas durante su vuelo. Entonces el buque llega a transformarse en una pista de aterrizaje, por supuesto con las armas de autodefensa final imprescindible, pero actuando ofensiva y defensivamente a través de sus aeronaves.

El portaaviones merece una consideración particular. En el número 18 de la revista de la Escuela de Guerra Naval, el capitán de fragata Jorge Czar hace un balance de los portaaviones disponibles y de sus tendencias. Es indudable la necesidad de disponer de este buque que tienen aquellos países que necesitan proyectar el poder militar.

Se han encendido grandes polémicas en algunas marinas sobre el tamaño y número de los portaaviones. Para nuestra marina, las limitaciones en cuanto a tamaño están dadas por la misión y capacidad logística y en cuanto al número, por el concepto de que una sola unidad, en caso de una simple avería, podría descalabrar la estrategia en ejecución.

Se presentan entonces dos caminos para el máximo empleo del poder aeronaval: uno, el de las múltiples pistas auxiliares en todos los buques, que servirá para aunar esfuerzos aéreos en las tareas de autodefensa y ataque de superficie, y otro, el de los buques de superficie especiales, digamos portaaviones, capaces de transportar el poder aéreo suficiente para contribuir a asentar el poder naval en tierra, atacar y resistir los ataques aéreos. El término portaaviones se utiliza por no estar claramente definido los tipos y combinaciones de aeronaves que servirán para cumplir la tarea de la misión.

Los helicópteros han llegado a ser parte integral de los sistemas de armas del buque, son completos en sensores y armas y son flexibles, por las distintas configuraciones que con ellos se puede hacer, para cubrir la correcta misión de cada momento. Sus posibilidades en autonomía y capacidad electrónica hacen prever el uso de helicópteros embarcados medianos a grandes, de acuerdo a la plataforma sostén.

Los aviones embarcados han crecido en tamaño y peso y por supuesto en potencialidad; ello lleva a reflexionar sobre la compatibilidad de los aviones para aquel portaaviones concebido.

El avión V/Stol está revolucionando la aeronáutica y a pesar de que no se han volcado grandes esfuerzos en su desarrollo, ya son utilizados para operaciones navales en varias armadas (URSS, EE.UU., Gran Bretaña, España, India). Esta aeronave, o su futuro desarrollo (por ejemplo el XV-15), podría ser compatible de acuerdo a su evolución y proliferación, con la idea de pequeñas portaaviones.

Lo expuesto en desarrollos aeronavales, nos lleva a concebir a las unidades de superficie de muy distinto perfil a las actuales; si bien sus

EL FUTURO DE LAS UNIDADES DE SUPERFICIE

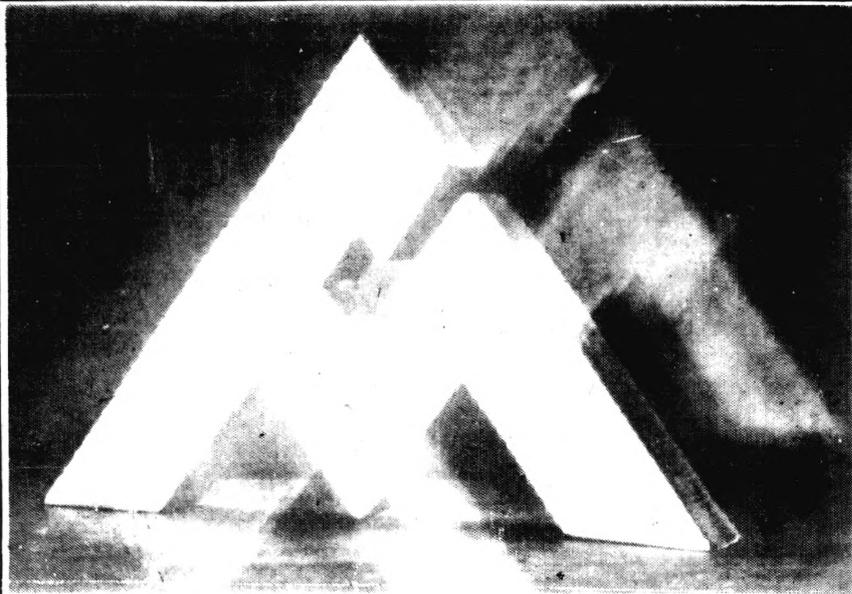
cascos serán de escasa firma electromagnética (bajo y romo perfil), sus características fundamentales descansarán en su posibilidad de portar varias aeronaves (aviones, helicópteros o V/Stol) y en un diseño que permita la protección de las partes vitales, con blindajes como Kelvar o Chobham.

Finalmente, avizoramos en el futuro el uso cada vez más frecuente del buque proyecto Arapaho (tipo "Atlantic Conveyor"), como plataforma auxiliar del poder aeronaval embarcado.

El misil crucero y el misil antibuque lanzado por aviones o submarinos, amenaza creciente de las flotas del mundo, debe ser derribado *antes* de ser lanzado, atacando al vector transportador. Ello significa alcances de cientos de millas con armas y sensores y, en consecuencia, de la necesidad de aeronaves embarcadas y submarinos integrados a las fuerzas navales, únicos capaces de detectar y atacar a las unidades transportadoras del misil a esa distancia. Lo expuesto nos hace afirmar:

"A la victoria en el mar por la integración del poder de superficie, aéreo y submarino."





Sólida y ágil.

Como debe ser una buena compañía financiera.

Compañía Financiera Munro S.A.

Una empresa que, primero, sentó sus bases sólidamente.

Y, después, creó una dinámica ideal para que su operación resulte tan cómoda y ágil como lo requieren las necesidades de nuestra época.

Visítenos, en nuestra Casa Central, o en cualquiera de nuestras Sucursales.

Comprobará, con satisfacción, que en Compañía Financiera Munro, la solidez no quita la agilidad.



Cía. Financiera
Munro S.A.

Autorizada por el B.C.R.A.

Entidad adherida al Régimen de Garantía de los Depósitos. Ley 21.526

Sucursal Martínez:
H. Yrigoyen 37

Sucursal Ballester:
Independencia 4880
Tel. 767-2386

Sucursal Once: Corrientes 2807 (1046)
Buenos Aires. Tel. 87-8060

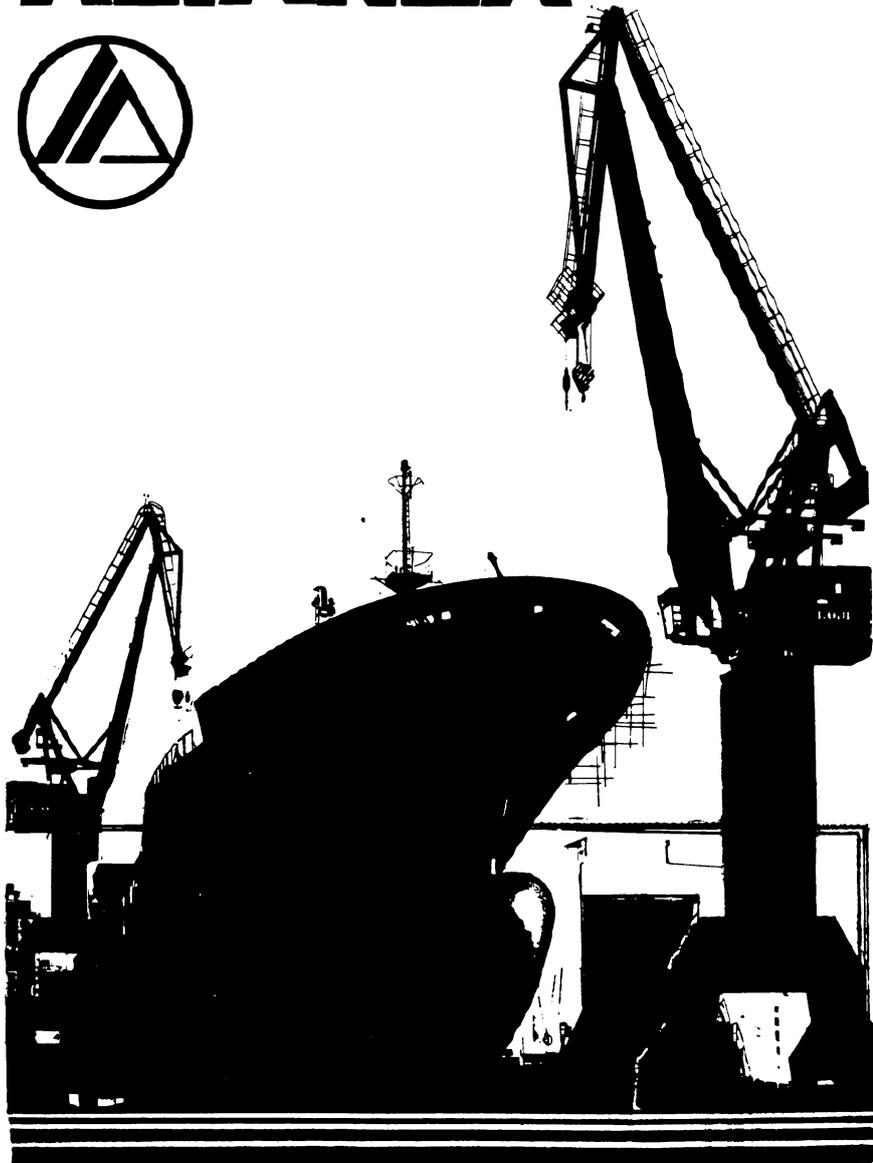
Sucursal Pilar:
Rivadavia esq. H. Yrigoyen (1629)
Pilar. Tel. 0322-29455

Av. Vélez Sársfield 4484 - (1605) Munro.
Tel. 762-5771/4340/3764

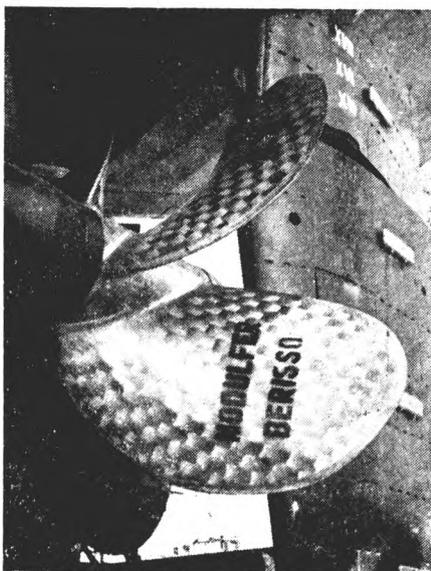
Sucursal Centro: San Martín 529 (1004)
Buenos Aires. Tel. 393-0306/3376

Depósitos a Plazo Fijo. Créditos con Garantía Hipotecaria. Créditos Personales.

ASTILLEROS ALIANZA



**FABRICACION Y REPARACION DE HELICES
NAVALES HASTA 6 M DE DIAMETRO Y 30 TON DE
PESO CON LICENCIA Y DISEÑO DE OSTERMANN
METALLWERKE GMBH DE ALEMANIA FEDERAL**



NODULFER BERISSO S. R. L.

CALLE TRIESTE Y AVENIDA 66 - CP 1923 BERISSO

Tel. (021) 61-1956/1326

Télex: 31209 NOBER-AR

Buenos Aires - República Argentina

MALVINAS...

Así lo viví yo

Por el Capitán de Fragata
CARLOS ALBERTO MOLTENI

La Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque (EA41) se encontraba en la segunda quincena de marzo de 1982 de regreso de cumplir la ejercitación operativa en la Base Aeronaval Río Grande, en la isla Grande de Tierra del Fuego. Habíamos dedicado, durante esa primera etapa de adiestramiento, todo nuestro esfuerzo para mantener el nivel operativo que alcanzamos a fines de 1981 (pese a los cambios de pilotos propios de un comienzo de año), y el resultado me dejó conforme. La doble tarea de efectuar misiones operativas con unidades navales y de Infantería de Marina y dar adiestramiento en vuelo a los nuevos pilotos se pudo cumplir aceptablemente para esa época del año.

Durante los últimos días de marzo la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque se hallaba dedicada a mejorar su nivel logístico, ya que pequeños desperfectos habían dejado fuera de servicio casi el 60 por ciento de los aviones asignados.

En el año 1982 tuvimos un nuevo 2º comandante, nuevos jefes de Operaciones y de Logística, y por vez primera fueron designados para asistir al curso de Ataque ocho guardiamarinas-alumnos, en lugar de los habituales dos a cuatro.

El 2 de abril la radio difunde la reconquista de las Malvinas; la noticia, que los comandantes habíamos recibido 48 horas antes, toma estado público.

Sin dudar, hago volcar todo el esfuerzo de la unidad a la logística de mantenimiento; suspendo los cursos de vuelo a los primarios y ordeno actualizar nuestro plan de “una división destacada en aeródromos de campaña” (plan Duncan).

La mañana del 2 de abril recibimos la orden de destacar cuatro MC-33 (aviones Macchi “nuevos”) a la isla Grande de Tierra del Fuego. Con la premura del caso y embargados de una profunda emoción, salimos con casi los únicos aviones que teníamos en servicio en ese momento.

Cuando en la última reunión de oficiales antes de destacarme dejé instrucciones y establecí prioridades y les dije que en este conflicto no-

sotros seríamos actores y no simples espectadores (íbamos a “sacar escenario” y no “platea”), no sólo me di cuenta de que había expresado el pensamiento de todos los presentes, sino que su espíritu de combate y su profesionalismo se hallaban en un excelente nivel.

La tarde del 2 de abril, cuatro aviones MC-33 ya estaban en Río Grande, allí se manifiesta algo fundamental. La escuadrilla bajo mi mando y el Batallón de Infantería de Marina N° 5 (BIM-5) llevaban mucho tiempo trabajando juntos. Podemos afirmar que entre los escalones superiores y los intermedios había un profundo entendimiento. El hecho de haber actuado conjuntamente en muchas operaciones y compartido algunos asados facilitaba el trabajo, aceleraba las decisiones y generaba un intercambio de ideas, imprescindible en momentos críticos.

Con tales antecedentes, una simple conversación telefónica bastó para montar en la tarde del 2 de abril un sistema de apoyo mutuo, eficiente, fácil y perfectamente conocido y probado.

El 3 de abril la cooperación quedó perfeccionada en una reunión. Estaba convencido de que no habría inconvenientes cuando fuese necesario ponerla en práctica.

A la sazón, en la Base Aeronaval de Río Grande se le asignaba prioridad a las actividades de exploración y transporte, es decir, observación y logística.

Durante la primera quincena de abril gracias al apoyo del Arsenal Aeronaval N° 1, la gente logró buenos resultados: en una semana pasamos del 60 por ciento de aviones fuera de servicio a casi el ciento por ciento operativo (de las 17 aeronaves asignadas, tuvimos 16 en servicio, y la única que quedó desafectada fue por orden mía para completar con alguna de sus partes el resto). Eso muestra indudablemente un nivel técnico, una capacidad de trabajo y una respuesta excelentes.

Al mismo tiempo y siguiendo directivas del comandante de la Escuadra Aeronaval N° 4, nos dedicamos a mimetizar los aviones, cambiándoles la pintura. El trabajo realizado por el Arsenal Aeronaval N° 1 fue perfecto en calidad y tiempo. Más tarde agradecí el buen resultado, ya que el Macchi es un avión chico y con la pintura de enmascaramiento se hacía difícil verlo. El tema de la pintura de los aviones es muy importante; merece toda la atención.

Deberíamos estudiarlo, realizar pruebas y tener previsiones para diferentes teatros de operaciones, pues las improvisaciones suelen pagarse caro. La diferencia entre la pintura del MC-33 aplicada en abril en Punta Indio y la de otros aviones fue notable; por suerte el nuestro se parecía al color predominante de las Malvinas; el color de algunos otros se prestaba para combatir en otras zonas.

Durante esos días de abril crucé en aviones F-28 y L-188 tres o cuatro veces a las Malvinas. La primera vez fue emocionante, cuando pisé ese suelo nuestro me corrió un frío por la columna. Nos abrazábamos todos; tenía una necesidad de ponerme al servicio de nuestra causa, de ayudar, de colaborar; allí estaban operando los S2E (Tracker) de la Escuadrilla Antisubmarina. Me acuerdo que a requerimiento de los pilotos saqué interminables listas de crema de afeitarse, hojitas, talco, jabón, et-

MALVINAS... ASI LO VIVI YO

cétera, dejé mis cigarrillos, un diario, papel... en fin, nimiedades propias de la emoción; realmente fue un momento inolvidable

Durante esos cruces analicé y coordiné la posible operación de los Macchi en las Malvinas; se nos asignó un sector para estacionar los aviones en las proximidades de la cabecera 26, pero no se nos permitía ocupar sector alguno de la pista ni de la plataforma.

Estudiando el asunto con la escuadrilla, realizamos algunas pruebas en Río Grande para sacar los aviones sobre tierra, apoyándolos sobre tabloncitos de madera de 2,5 pulgadas: comprobamos que aguantaban muy bien, pero se requería una gran precisión para llevar el avión sobre los tabloncitos, cuyo ancho era apenas un poco mayor que el de la rueda. Practicamos unas cuantas veces, y la idea nos pareció buena.

El problema del combustible lo solucionaríamos con una bomba autónoma Frida, trasvasando de un Pillow tank; esto formaba parte de nuestra rutina habitual de campaña, era por ende más conocido y en ello teníamos bastante experiencia.

El de la munición lista lo solucionaríamos dispersándola en las proximidades de los aviones; aquí se daba el caso de sacrificar parte de la seguridad en aras de la rapidez de manejo.

Las comunicaciones tampoco presentaban problemas; nuestra experiencia y la acumulación desde el año 1981 nos daban la capacidad y flexibilidad necesarias.

Todo esto nos daba una seguridad de haber andado por un buen camino; no nos resultaba difícil, en las previsiones y adiestramientos adaptamos. de la paz a la guerra; teníamos inconvenientes que solucionar, pero no sorpresas ni cosas nuevas.

El personal seguía respondiendo a las mil maravillas; constantemente daba muestras de capacidad y entusiasmo.

También en esos cruces tomé contacto con personal de la Fuerza Aérea Argentina para conocer en detalle lo referente al aeródromo, al tránsito aéreo en la zona y al sistema previsto de apoyo aéreo; con respecto a este último descubrí que nuestra experiencia era valiosa; tantos años de trabajo con la Infantería de Marina (hacia tres años que en forma intensa trabajábamos en conjunto la EA41 y el BIM-5) nos dieron la experiencia y la flexibilidad para adaptarnos a cualquier sistema; en síntesis, el principio era: si apoyábamos a unidades del Ejército, había que cumplir las disposiciones de la F.A.A.; si apoyábamos al BIM-5, debíamos aplicar nuestro excelente y probado sistema de control aéreo.

En muchas charlas de café con el comandante del BIM-5 surgía el tema de la integración que teníamos y lo beneficioso que resultaba eso para progresar en el adiestramiento; el capitán de fragata Carlos Robacio decía que nosotros éramos la aviación del BIM-5 y yo le respondía que en realidad ellos eran nuestra infantería.

A mediados de abril la escuadrilla se encontraba totalmente desplegada a lo largo de todo el litoral marítimo: 4 aviones en Comandante Espora, 2 en Trelew, 6 en Río Grande y 4 en Ushuaia. Este despliegue, ordenado por el Comando de Aviación Naval, nos planteaba problemas en dos aspectos: personal y mantenimiento.

En cuanto al personal, en lo referente a la conducción; había que delegar en los líderes de sección o división, y muchas cosas no llegaban a conocimiento del comando de Escuadrilla. En lo referente al mantenimiento, porque exigía un sostén lógico móvil —si bien éste funcionó eficientemente— va que no podíamos concentrar la logística.

Esto afectó al espíritu de unidad. En un intento de levantarlo hice rotar las dotaciones, para que no estuvieran mucho tiempo sin pasar por la isla Grande de Tierra del Fuego, donde se encontraba el comando.

Allí comenzamos a perfeccionar nuestro procedimiento de ataque a unidades navales, específicamente con las características de las inglesas. Hubo que extremar las medidas para aprovechar nuestras escasas ventajas y disimular nuestras serias desventajas.

Surgió, a mi entender, y así lo ordené, un ataque muy bajo y con cohetes de 5" y cañones; bajábamos la "destrucción" pero aumentábamos la "neutralización"; si nos llegábamos a "meter" podíamos tirar con las dos armas y en forma precisa.

El ataque era llevado en formación abierta, casi en línea y con una separación tal que el radar no tomara dos aviones como uno, ni que el impacto en un avión afectara a otro.

La navegación era difícil y el escape después del lanzamiento no lo era menos. No obstante, las prácticas y la concientización de los pilotos me dejaron absolutamente satisfecho.

Entre el 18 y el 20 de abril se toma la decisión y se nos ordena destacar dos MC-33 y cuatro T-34 a las Malvinas; nos sentimos entusiasmados. Desde allí podíamos ser útiles; era nuestro portaaviones que nos permitía estar en la zona de combate.

La idea fue operar con los reactores desde Puerto Argentino y con los T-34 desde algún aeródromo de campaña con pista de tierra.

Comenzamos a ajustar la navegación con la situación meteorológica. Antes de llegar los aviones ya debería estar allá todo el grupo de apoyo en tierra para que nuestra operación fuera rápida y eficiente. Por las febriles actividades logísticas que se desarrollaban en el aeródromo de Puerto Argentino, no íbamos a tener mucho tiempo, ni nos lo iban a dar.

Para el cruce se tomaron todas las medidas de seguridad: a los T-34 los acompañaría un B-80 y delante de nosotros (dos MC-33) iba a volar un B-200, precediendo todo este grupo; un Electra (L-188) llevaría personal y material para apoyo.

El día 23 de abril se produce el cruce. A las 08.30 salieron los T-34, el B-80 y el B-200, media hora después les siguieron dos MC-33; yo iba de líder, y el numeral fue el teniente de navío Miguel A. García Velazco (2º comandante).

La distancia a recorrer sobre el mar era de 381 millas; estimábamos un total de 1 hora 20 minutos de vuelo; volaríamos a alrededor de 6.000 metros. Estábamos seguros de que los vientos nos favorecerían en el vuelo a las Malvinas; el elemento dudoso lo constituiría el microclima de la zona, sus nieblas y sus nubes bajas. Cualquier decisión debería tomarse a no más allá de 277 millas de Río Grande; ese era nuestro punto de no re-

MALVINAS... ASI LO VIVI YO



Primer aterrizaje de un Macchi en Malvinas. 26 de abril 1982. Al fondo un avión Pucará.

Primer aterrizaje de un Macchi en Malvinas. 26 de abril de 1982. De izquierda a derecha: capitanes de fragata Arce y Molteni; capitán de navío Anselmi y tenientes de navío García Velazco y Talarico.



torno. Una vez pasado, sí o sí el destino era Puerto Argentino.

El cruce fue sin novedad; sobre Puerto Argentino tuvimos una demora de 15 minutos para el aterrizaje, por la operación de un C-130, finalmente, casi a mediodía del 23 de abril, se cumple por primera vez el aterrizaje de un reactor monomotor en islas Malvinas; estaba contento y orgulloso de que me hubiera tocado a mí.

No bien toqué la pista de Malvinas, me empezó a preocupar la operación para sacar el avión de la cabecera 26. Al aproximarnos con los dos aviones, observamos que ya nos estaban haciendo señas el teniente de fragata Rodolfo Rogado y su grupo logístico; nos acomodaron en pista, nos hicieron cortar motor y comenzaron a empujarnos hacia afuera. Mi primer pensamiento fue “ahora nos traga la turba y nos quedamos de monolito”; gruesa equivocación: fue una maniobra perfecta.

Ya nos estaban esperando, y me presenté formalmente al comandante del Grupo Aeronaval, capitán de fragata Luis Anselmi y al jefe de la Estación Aeronaval, capitán de fragata Oscar Arce.

Según las instrucciones recibidas, mi puesto allí, independientemente del de comandante del Grupo de Ataque en Malvinas, era una especie de jefe de Operaciones.

Por esos días la composición de los medios aeronavales y de la Prefectura Naval Argentina destacados en las Malvinas fue: dos MC-33, cuatro T-34, dos Sky Van y un helicóptero Puma.

Esa tarde, y mientras yo realizaba tareas de coordinación, el 2º comandante y el personal comenzaron a levantar carpas en las cercanías de los aviones; el espíritu era excelente, y la voz cantante la llevaban los aficionados al camping.

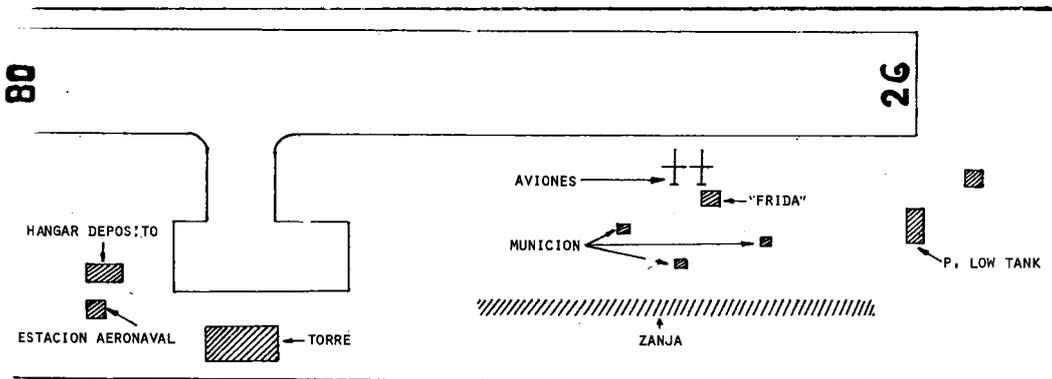
Antes de cenar y en una reunión con los oficiales empezamos a definir las tareas para el día siguiente: mantenimiento, comunicaciones, combustible y munición lista tenían prioridad; “muchas prioridades y poca gente” fue el pensamiento que pasó por la mente de todos con el “buenas noches”.

Buenas noches que, en realidad, duró poco. A las 3 de la madrugada rotó el viento y “esquivó” nuestra defensa natural para las carpas. Fue impresionante: intentamos mantenerlas en pie en una lucha desigual hasta las 6; allí nos rendimos, y se vinieron abajo con estruendo. Esperando que amaneciera nos quedamos debajo de los catres con las carpas caídas y aunque resulte difícil de creer, más de uno durmió hasta las 8 de la mañana.

Por supuesto, ese mismo día se sumó otra prioridad; algún lugar más apropiado para descansar de noche, sobre todo porque nosotros solamente teníamos que cubrir “alerta” en la horas diurnas.

Esta última semana de abril quedaron solucionadas varias cosas: para alojamiento se nos asignó un hangar que ya cobijaba a dos Beaver; quedaba sobre el extremo oeste del pueblo, unas seis cuadras más allá de la casa del gobernador.

Por supuesto que, después de las carpas, para nosotros era un hotel de cinco estrellas; poseía algo de calefacción y un baño rudimentario.



Nuestros repuestos los almacenamos en el aeropuerto en un hangar que quedaba al lado del que funcionaba como Estación Aeronaval Malvinas, y el carro de puesta en marcha y la bomba Frida los pusimos cerca de los aviones.

Con la munición se nos presentaban problemas; si aprovechábamos una elevación del terreno, ello nos obligaba a atravesar una gran zanja. Si usábamos la zanja, no podríamos levantar las bombas de 250 libras y menos las de 500.

En fin, el mejor lugar resultó estar lejos y el tránsito rápido y con el peso encima no sería fácil; por lo tanto decidí poner la munición separada en lugar accesible, lo que significaba un poco cerca. Quizás un tiro que haga blanco "mosca" esquivaba todo, pero sabía igualmente que "no tan mosca" también lo haría. Comenzaban las decisiones que implicaban suerte.

Las comunicaciones no presentaban problemas; el equipo radiotelefónico instalado en nuestro jeep ("Pocatelo", lo bautizamos) nos permitía a veces hablar hasta con Río Grande; además, instalamos un equipo para estar en frecuencia con el comando en el pueblo, con los buques y con la estación aeronaval, y otro para cubrir la frecuencia con la central de Operaciones de Combate de Río Grande. Además, disponíamos de equipos individuales para controlar los grupos dentro del aeródromo.

Entre el 25 y el 30 de abril comenzamos a efectuar vuelos de reconocimiento armado; para nosotros fueron muy importantes, ya que nos permitían conocer el teatro de operaciones. Lo que pretendíamos con ellos era cubrir la zona costera para descubrir alguna posible actividad en las playas.

Los últimos días de abril llegó a las islas para hacerse cargo del Comando Naval Malvinas el contraalmirante Edgardo A. Otero. En la primera reunión que celebramos, con el capitán Anselmi sugerimos la necesidad de montar una sala de situación conjunta, idea que se puso en práctica inmediatamente.

Hasta ese momento, si bien todas las fuerzas estaban en el mismo edificio, ocupando diferentes salas, no existía un lugar que nucleara a todas. A partir de entonces, y en lo que era la sala de situación de la Fuerza Aérea, se ubican un mayor de Ejército y uno de los jefes de la Armada

(capitanes de fragata Anselmi y Arce, capitán de corbeta Juan Silva y a veces yo).

Allí es donde los capitanes Arce y Silva, con un compás de punta seca, un lápiz graso y una hoja de plexiglás (era rudimentario pero resultó útilísimo), construyeron un "plotting" para llevar la situación aire.

El último día de abril habíamos terminado de ejecutar la dispersión del combustible; ya teníamos los aviones apoyados sobre planchas de aluminio (dejamos los tablones de madera), y nuestro sistema de comunicaciones funcionaba perfectamente. Esa noche fuimos a nuestro hangar y mientras preparábamos la comida (en general exquisitos guisos), instalamos allí otro equipo para comunicarnos con la estación aeronaval en el aeropuerto; nuestras provisiones para el otro día eran tranquilas y de rutina. ¡Vaya sorpresa!

En las primeras horas del nuevo día, noche cerrada, nos despiertan tremendos ruidos de indudables bombas; la alarma en el hangar fue general. Veíamos que el ataque se centraba en el aeropuerto; se reforzó toda la guardia exterior y nos pusimos al habla con el capitán Anselmi. En general estaban bien, sólo había un herido y, dentro de todo, la situación estaba controlada.

Se nos ordenó permanecer donde estábamos hasta que aclarara, ya

Capitán de navío Anselmi y teniente de fragata Tondo en Goose Green, islas Malvinas. 26 de abril de 1982.



que había restricciones para el movimiento de noche. La espera fue tensa; lo acaecido dispuso cualquier duda sobre las intenciones de los ingleses.

El personal estaba excitado pero de buen ánimo; como siempre pasa en tales casos, se oían ruidos extraños por todos lados. Nuestras comunicaciones con el capitán Anselmi en el aeropuerto eran alentadoras.

Después de las seis y media nos fuimos para el aeropuerto; teníamos dudas sobre el ataque y sus consecuencias para nuestros aviones.

Cuando llegamos nos encontramos con una situación bastante dura; vimos carpas de la Fuerza Aérea Argentina que recibieron impactos, el edificio de la torre de control bastante deteriorado pero manteniendo su estructura, la estación aeronaval y el hangar contiguo bien.

Al intentar transitar hacia la cabecera 26, observamos que impactos de bombas impedían el movimiento.

Rápidamente traté de tomar contacto con el capitán Anselmi pero no fue fácil; se había ido hacia un puesto de socorro y demoramos un tiempo en encontrarnos.

Cuando lo vi, y ya en pleno conocimiento de los efectos del ataque, tuve una gran alegría, pero mucho no pudimos hablar.

Comenzó a sonar la alarma de un nuevo ataque aéreo. Todo el personal, como impulsado por resortes, fue a buscar refugio; en un primer momento me desconcerté, ya que veía que algunos corrían, y me preguntaba si sabían adónde. Me pareció que la idea general era alejarse de la pista, cosa atinada ya que ese era el objetivo del enemigo. Cuando vi que se metían en pozos, como topos, me di cuenta de que yo también debía cubrirme; entonces oí el grito del capitán Anselmi que me decía ¡por acá!

El teniente Bogado y el guardiamarina Luis Luque estaban con el personal en un refugio más alejado; los tenientes García Velazco, Benítez y yo nos quedamos en otro, próximo a la estación aeronaval.

El vivir ese primer ataque fue una experiencia inolvidable; primero se oía la artillería antiaérea, luego los aviones sobre nuestras cabezas, después el silbido de las bombas y por último las explosiones: fue durísimo.

El ambiente en ese refugio era bueno; solo se producía un silencio sepulcral cuando sobrevolaban los aviones. En los intervalos se hacían comentarios y también algunas bromas, pero no muchas.

Creo que la sensación más difícil de soportar era el lanzamiento de las bombas tipo Beluga. Estas bombas arrojan cerca de 150 granadas y cubren un trayecto de más de 100 metros. Con ellas se comprueba el efecto Doppler, y parece siempre que la última caería en la cabeza de uno.

Durante un intervalo del ataque salimos con un mayor de la Fuerza Aérea Argentina a ver los daños; allí observamos que una bomba había hecho impacto en un pozo próximo al hangar y había incendiado 30 tambores de aeronafta, provocando intensísimas llamaradas.

Después de ese ataque ordené el repliegue de todo el personal de la

escuadrilla. Hasta aclarar la situación del aeródromo, era demasiado arriesgado tenerlos allí. Con la premura del caso y ordenadamente, a cargo del guardiamarina Luque se fue todo el personal subalterno al pueblo donde se estaba más seguro.

El capitán Anselmi ya había ordenado al capitán Arce la evacuación al hospital del único herido, con una pierna destrozada; lo llevaron en una camioneta.

Durante esa mañana el ulular de la alarma antiaérea fue casi ininterrumpido; cerca del mediodía fue reduciéndose, y es entonces cuando con el capitán Anselmi decidimos realizar una inspección a los aviones.

Previamente, con el capitán de fragata Adolfo Gaffoglio, habíamos ido al hangar de la estación aeronaval en dos oportunidades; con una total impotencia vimos cómo se quemaba todo, pudiendo recuperar pocas cosas; pero lo más importante —los grupos de comunicación y los repuestos— fue imposible tocar.

Con el capitán Anselmi salimos en el jeep; en la plataforma ya encontramos muchas esquirlas y colas de granadas tipo Beluga. Por la pista fuimos hacia los aviones, y con sorpresa descubrimos que sólo una bomba había hecho impacto en el centro de la pista, costado sur; el resto se encontraba bien, sucia pero bien. Al llegar a los aviones nos dimos cuenta de que habíamos tenido suerte, pese a la intensidad del bombardeo; los aviones no tenían ni una mancha. Con esta buena información regresamos a Puerto Argentino para ver al contraalmirante Otero.

Ese día la tensión fue intensa; hubo un momento en que, de acuerdo con el progreso de los trabajos que se hacían en la pista, haríamos una salida para atacar a helicópteros —seguramente observadores— que sobrevolaban próximos a la zona. Finalmente no pudimos realizarlo, ya que la pista estaba inoperable.

Esa noche fue una sucesión de llamadas de radio con el continente. Vestido de vuelo con el equipo antiexposición, dormí en el suelo en lo que era la sala de operaciones, en la casa del contraalmirante; sin duda alguna, la forma de dormir a partir de ese momento, y en más, iba a ser otra cosa que lo acostumbrado.

El día 2 de mayo se desarrollaron en la pista operaciones de limpieza; ese día le sugerí al contraalmirante Otero que, ya que los ingleses querían romper la pista y no lo lograron, ¡por qué no la rompíamos nosotros!, es decir: fabricar agujeros para que los vuelos de reconocimiento fotográfico vieran más daños.

Esto lo realizó el personal de la Fuerza Aérea Argentina en forma eficiente; a continuación con el pozo de la bomba en pista y del mismo costado, se fabricaron dos más: buen trabajo.

También limpió la pista, lo cual permitió disponer de todo el largo y la mitad de su ancho.

Ese día verificamos lo que nos quedó después del incendio del hangar: perdimos todos los repuestos aeronáuticos, el oxígeno y los repuestos electrónicos; en cambio, el material de armas y el servicio de pista no sufrió daños.



*En el hangar de la Estación Naval Malvinas, 27 de abril de 1982.
Parados: capitanes de fragata Molteni y Arce, capitán de navío Anselmi y capitán de fragata Fiorentino.
Sentados: teniente de fragata Caballero y tenientes de navío Pereyra, Pereyra Dozo y Talarrico.*

El 3 de mayo amaneció nublado; desde la mañana cubrimos guardia en la cabecera 26. Ya había mucha tensión en la gente; comenzamos a construir un bunker cerca de los aviones; para esto nos asesoró la Infantería de Marina con su grupo de ingenieros.

Por supuesto que desde el 1º y los días siguientes el aeropuerto soportaba ataques aéreos, y también comenzaron los navales (bombardeo desde buques).

Después del mediodía vino el capitán Anselmi con una misión, la primera misión de combate para nosotros en esta guerra. La tarea era atacar una unidad naval tipo portahelicópteros que se encontraba a 60 millas por el radial 160º, todo el vuelo sobre el mar.

Con el teniente de fragata Carlos Benítez planificamos una aproximación rasante (nos lo permitía la distancia) y una formación abierta del tipo convenido. Estábamos un poco nerviosos; yo no quería demostrarlo, y al teniente Benítez le sobraban agallas.

Despegamos después de las 14.30. No bien levantamos las ruedas del suelo, nos pegamos a la tierra y después al agua; no queríamos que los radares ingleses nos detectaran. Navegamos en completo silencio de radio y nos manejamos a señas; no eran muchas, ya que sabíamos lo que teníamos que hacer.

Durante esa aproximación vimos que el tiempo iba empeorando. Algunos bancos de niebla nos reducían muchísimo la visibilidad; a veces creo que se reducía a 500 metros. Sin embargo, el numeral mantuvo una posición en formación abierta excepcional.

La escasa visibilidad y sus variantes hacían a veces que uno viera blancos que no eran tales. Teníamos un excelente nivel de adrenalina.

Creo que en ese momento estábamos completamente profesionalizados; nos preocupaba nuestra misión, era como si nos hubiéramos separado un tanto del yo; nos convertimos en entes mecanizados.

Cuando por tiempo llegamos a lo que tendría que ser nuestro objetivo, no encontramos nada; decidí seguir adelante un poco más (hasta unas 90 millas). Tampoco vimos nada, y entonces —según lo previsto— hicimos otra pierna a 90°, de 20 millas, para volver por otro radial.

Los giros los hacíamos lentos y con el avión descentrado (girábamos con timón y poco alerón) para presentar menor superficie a la detección radar, Era difícil a 3 metros del agua y más aún para el teniente Benítez que venía del lado de afuera del giro, pero mantuvo admirablemente la posición en línea.

Durante esa pierna y la de regreso no observamos nada; parecía que estábamos solos en la inmensidad del mar, que se veía oscuro y con grandes olas.

Cuando tuvimos a la vista a Puerto Argentino, rompí el silencio de radio y le ordené pasar a formación de combate (el numeral volaba atrás y dentro del cono de 30° de mi cola); allí enlacé con la torre e hice una pierna por aterrizar, separada de la isla, para alertar a la artillería antiaérea que éramos nosotros.

La pierna final la inicié sobre el faro San Felipe; veníamos a poca altura para evitar los radares y aterricé en el costado operable de la pista. A los 3/4 de recorrido ya tenía frenado el avión y me corrí de la pista para dejarle lugar al numeral; cuando giré vi en la dirección de la pista y lejos una tremenda explosión y una gran bocanada de humo negro. Allí se me paralizó el corazón; no tenía dudas de lo ocurrido, y no lo podía creer; ese era el “Chino” Benítez. Llevé el avión hasta donde lo tenían que sacar de la pista y, abriendo la cabina, comencé a gritar, preguntando qué había pasado. Ninguno de los mecánicos presentes me contestó, y todos empezamos a llorar.

El teniente de navío García Velazco con un grupo de gente y en un camión fueron de inmediato al lugar del accidente; el helicóptero Puma que nos hacía de comunicación también. Llegaron cuando el avión aún estaba en llamas; el teniente Benítez estaba delante del avión, en su asiento eyectado, fuera de las llamas, pero sin vida.

Fue una pérdida terrible que sentí, como todos, intensamente. No podía creer que después de todo lo que habíamos pasado en esa hora de vuelo hubiese tenido ese trágico final: tocó contra una roca en proximidades del faro.

Era un piloto excepcional, un virtuoso para el vuelo y un valiente;

su coraje no tenía límites. Jamás dudó, y siempre dio el ejemplo: un heroico combatiente.

Esa noche recé por su alma en la iglesia católica de Puerto Argentino, y creo que le pregunté a Dios ¿por qué así? Más que nunca, o como siempre, estábamos en sus manos y El decidía nuestro final.

Nuestro ánimo cayó sensiblemente; a cada momento sentíamos que un lugar había quedado vacío, y palpamos muy de cerca que cualquiera de nosotros, en cualquier momento, podía seguirlo.

El día 4 de mayo, a las 10 de la mañana, enterramos al teniente de fragata Carlos Benítez en el pequeño cementerio de Puerto Argentino; presidió el acto y habló el contraalmirante Otero, y allí todos le dimos el último adiós; pero quizá con un posible hasta pronto.

Cuando coloqué su casco sobre la cruz y reviví en un instante todas las cosas compartidas, me embargó un gran dolor.

A la tarde, y a requerimiento del contraalmirante Otero, el Comando de la Aviación Naval ordena destacar otros dos Macchi a las Malvinas. Comenzamos a pedir lo necesario a Río Grande. Hasta ese momento sólo teníamos un avión, y el comandante ordenó suspender los vuelos hasta completar por lo menos dos, y hacíamos provisiones para cuando fuesen tres.

Para ocuparnos en algo y por necesidad continuamos con el bunker. Nos arreglamos mejor con los alojamientos, ya que la Gobernación nos dio una casa próxima al hangar; con los capitanes Anselmi y Arce ocupamos, por nuestras tareas y guardias, una habitación en el hotel "Upland Goose", que quedaba cerca del Estado Mayor.

En estos días llegaron noticias que influyeron en nuestro alicaído ánimo como para deprimirlo aún más: fueron el hundimiento del crucero ARA "General Belgrano" y el ataque al aviso ARA "Sobrar".

El ambiente se puso muy tenso; a los continuos ataques se sumaba la congoja por nuestros camaradas; fueron momentos muy aciagos.

Pero el 4 de mayo se reavivó nuestro espíritu combativo; la noticia del hundimiento del destructor "Sheffield" por los Super Etendard actuó en nosotros cual inyección de optimismo para sacarnos de la depresión. Se reavivaron los ánimos y en Puerto Argentino se sintió hasta un poco de euforia por el duro golpe devuelto.

Durante todos esos días de mayo la tarea se tornó rutinaria; soportábamos ataques aéreos y navales y nos manteníamos en espera del cruce desde el continente de más aviones; colaboramos en la recepción de nuestros aviones de transporte (sobre todo los F-28, que cumplían una tarea extraordinaria). El teniente García Velazco y yo cumplíamos guardias en la Central de Operaciones de Combate.

El 9 de mayo nos sacudió la noticia de nuestro pesquero "Narwal"; en un primer momento se pensó en sacar al único Macchi y llevarlo a la zona de ataque, pero después se desechó la idea. Opiné que con ese avión no se nos ofrecía ninguna posibilidad de prestar ayuda; por lo tanto, la salida no tenía sentido. Al no disponer de helicóptero en la zona para rescate, se ordenó destacar un Puma del Ejército (el único helicóptero de la

Prefectura Naval Argentina que estaba en la isla, había sido averiado días atrás por un bombardeo naval en la zona donde se hallaba estacionado).

A ese helicóptero le proveimos de botes salvavidas que encontramos en el hangar de los Beaver y de sogas. El capitán Anselmi le dio a la tripulación algunas sugerencias sobre navegación y tipo de búsqueda, y es así como esa tarde del 9 de mayo despedimos, por última vez, a estos camaradas que con valentía y un elevado espíritu de solidaridad dieron luego sus vidas en cumplimiento de su misión de rescate.

En esos días, y a la espera de más aviones, llega un pedido de Río Grande para que se me destaque a la isla Grande de Tierra del Fuego.

El capitán Anselmi me explicó que se trataba de una reorganización de la escuadrilla; realmente, ni él ni yo entendíamos nada. Estaba convencido de que este era mi puesto y que debía permanecer aquí. Al final se me ordenó embarcar el 15 de mayo en un B-200 que trajo material y personal; al mismo tiempo me enteré que dos Macchi cruzaban esa tarde a la isla.

Ese vuelo de regreso lo hice con toda la sensación de que abandonaba el puesto. Al llegar a Río Grande fue emotivo el reencuentro con el resto de los pilotos que estaban operando desde allí; las preguntas eran intensas y las dudas también.

Tomado conocimiento de la situación de toda la escuadrilla, coordiné con el Comando de Aviación Naval los pasos a tomar, los que se practicaron inmediatamente. Al otro día, vestido con mi uniforme de vuelo, me embarqué en un avión de Aerolíneas Argentinas hacia Buenos Aires para ver a la familia de Benítez y darles la triste noticia de la que ya habían sido avisados, del fallecimiento de su hijo.

Después de esta tarea regreso a Río Grande y recibo la orden de preparar un cruce con tres aviones. Este cruce iba a ser bastante diferente del realizado anteriormente; la situación táctica de las islas después del desembarco de bahía San Carlos presentaba a los ingleses en tierra. El desarrollo de esa cabecera de playa exigía una presencia en mar y aire para consolidarla, que se contraponía a nuestro objetivo de cruzar. Durante esos momentos en que me encontraba en espera de aprovechar una oportunidad para realizar el vuelo es cuando tomo conciencia de un cambio que se produjo en mi carácter.

Me encontraba más blando, como si la caparazón que se había formado durante los días en las Malvinas se hubiera derretido. Indudablemente, el contacto con mis seres queridos me “aflojó” en ese aspecto; necesitaba imperiosamente volver a tener esa coraza que era la que permitía ponerme, sin vacilaciones, a la cabeza de las tareas.

Durante esos días de espera del cruce pensaba que a veces es más difícil vivir la situación de guerra cuando se tiene, dentro de determinado tiempo, “licencias”; y, por qué no, también, que los que estaban en el continente y cumplían misiones en las Malvinas tenían tanta oscilación en su tensión por estar o no en zona de combate, que requerían a veces más esfuerzo que los que, estando en las Malvinas, manteníamos una tensión más constante (nuestra adrenalina tenía mejor flujo, más parejo;

y, como pasa en muchos órdenes de la vida, estábamos mejor acostumbrados). Con respecto a esto, pienso que las condiciones de licencia para personal en zona de combate deberán ser perfectamente estudiadas por los efectos secundarios que ella ocasiona.

El 21 de mayo, en Río Grande, iniciamos, como siempre en esos días, los preparativos para salir, pero éstos se vieron suspendidos por la noticia del desembarco inglés en San Carlos; al mismo tiempo llegó la información del ataque por parte del teniente de navío Owen Crippa con un Macchi a una fragata inglesa y el completo y definitivo informe que dio sobre las acciones inglesas allí.

He aquí lo que sucedió, según el informe del piloto: durante esa mañana se ordenó despegar dos aviones para atacar a un buque carguero y otros dos que se encontraban en la bahía San Carlos. Cuando los pilotos (tenientes de navío Crippa y Horacio Talarico) llegaron a los aviones se encontraron con que uno de ellos estaba con una rueda completamente desinflada; ordenaron el arreglo, pero apreciaron que la demora sería grande. El teniente Crippa, con una responsabilidad y un profesionalismo que lo destacan, decide entonces efectuar la salida solo.

Durante su vuelo hacia San Carlos opta por modificar su plan de navegación por las condiciones meteorológicas, y en lugar de acceder a la bahía desde el sur, lo hace desde el norte; eso le permite observar la disposición naval inglesa en el estrecho, y próximo a la bahía individualiza un helicóptero, sobre el cual inicia una corrida de tiro.

Antes de llegar a distancia de tiro descubre bajo el helicóptero una fragata; decide cambiar el blanco y descarga sobre ella fuego con cañones y cohetes de 5 pulgadas.

Durante toda esa maniobra tiene oportunidad de observar el despliegue inglés para el desembarco, de lo cual informa urgentemente a Puerto Argentino. Es ésta la primera información cuantitativa de la magnitud de la operación de desembarco en la bahía San Carlos.

De regreso a Puerto Argentino, el teniente Crippa completa la información y se comienza a prever una próxima salida con el teniente Talarico; posteriormente la decisión es modificada, porque se realizarían ataques desde el continente.

Durante estos días me encontraba en la Base Aeronaval Río Grande, impedido de realizar el cruce por la situación táctica en las Malvinas.

La noche del 21 de mayo la tensión allí era grande; me sentía muy incómodo por no estar con el grupo en las Malvinas, a la vez que profundamente orgulloso por la tarea de Crippa.

Durante esos días en Río Grande viví la situación de combate de una manera diferente: es algo difícil de explicar. Las tensiones antes de las misiones —se realicen o no— eran las mismas, pero la situación de estar constantemente bajo presión enemiga provee con el correr del tiempo una “coraza” que hace ver las cosas simples de la vida, y las no tan simples, de una forma diferente a como las veía en Río Grande. Era como si allá, en las Malvinas, uno estuviera constantemente más resignado y por ello mejor dispuesto; de esa resignación surgía un compañerismo más profundo a todos los niveles, más condescendencia y más humildad,

ya que todos, de una u otra forma, estábamos sujetos a que una bomba o una esquirla diga “se acabó”.

El 26 de mayo se produce el cruce; lo hacemos en tres aviones MC-33 y un F-28, que llevaba repuestos y personal. Este cruce fue difficilísimo y plagado de riesgo; lo que antes nos permitía volar en altura mucho tiempo, ahora no se daba; debimos hacer un vuelo en general bajo, y, ya próximos a las Malvinas, estar en condiciones de atacar cualquier enemigo que encontráramos. Ese punto de no retorno, que antes se hallaba a 277 millas, ahora se ubicaba antes de las 200.

Ese vuelo se hizo sin inconvenientes; al llegar al sur del estrecho de San Carlos, adoptamos una formación de ataque, realizando un reconocimiento de todo el sector sur de la isla Soledad; no vimos nada, pero el teniente de navío Jorge Giretti, el teniente de corbeta Guillermo Henry y yo tuvimos el mejor espíritu para intentar sorprender al enemigo si nos cruzábamos con él.

No bien aterrizamos en Puerto Argentino notamos que la pista, si bien no había sufrido ningún otro impacto directo, estaba mucho más “sucía”, con esquirlas, tierra, piedras y restos de bombas.

Al bajar de los aviones nos estaba esperando todo el grupo de la escuadrilla, con el cual intercambiamos novedades; allí es cuando el teniente Talarico sugirió insistentemente trasladarnos a otro lugar a charlar. Pareció como si los ingleses lo hubieran oído, ya que al instante comenzó un bombardeo al aeródromo por una división de Harrier. Tuvi- mos que hacer “cuerpo a tierra” de forma tan violenta que el barro que juntamos nos quedó en el equipo de vuelo durante toda la campaña.

Con el F-28 relevamos a parte del personal, ya que por las tareas de mantenimiento que necesitábamos realizar requeríamos especialistas.

En ese momento la situación de los Macchi en las Malvinas era: uno destruido (teniente Benítez), dos con motor fundido y con averías por bombardeo, uno con falla en el sistema eléctrico y los tres que habíamos traído, en buenas condiciones. Podíamos llegar a formar una división (4 aviones); era mi esperanza, y confiaba plenamente en nuestro personal subalterno que durante todo ese tiempo dio sobradas muestras de capacidad y coraje, ya que muchas veces nos sorprendieron ataques en plena tarea y, si bien las interrumpíamos para cubrirnos, nunca nos quitaron la voluntad de continuar y terminar nuestra tarea.

Durante todo el 27 de mayo intentamos recuperar el avión con falla eléctrica; usamos para ello los repuestos que teníamos más los que ordené sacar de los dos aviones averiados (les sacamos casi todo lo “sacable” para utilizar si fuese necesario).

Esa noche, al regresar al pueblo, nos enteramos de las operaciones sobre puerto Darwin; nos imaginamos que la orden de alerta iba a venir a la madrugada siguiente, y así fue.

Por lo que notamos, ya que la temperatura descendía cada vez más, el problema se centraría en las baterías, ya que si se enfriaban demasiado no dan los 19 voltios necesarios para cumplir el arranque, por más que tengan un grupo de puesta en marcha exterior. Por lo tanto, optamos por sacar todas las baterías y llevarlas a dormir con nosotros, y les dimos el

lugar preferencial al lado de la única estufa.

El 28 amaneció muy feo: neblina y poca visibilidad eran una constante. Con el correr de la mañana mejoró un poco el tiempo, ya que se levantó un viento del oeste; antes de mediodía recibimos la orden de salir para apoyo de las tropas de puerto Darwin; un oficial de la Fuerza Aérea Argentina nos iba a controlar allí para el apoyo aéreo cercano.

Intentamos poner en marcha los motores, y solamente dos lo conseguimos, el teniente de corbeta Daniel Miguel y yo; al teniente Giretti le falló el arranque y comenzó un cambio de baterías.

Por la premura del apoyo solicitado ordeno la salida de dos aviones y no esperar; no bien despegamos y cumpliendo la navegación prevista, observé que la mejora del tiempo en Puerto Argentino no se extendió hacia el oeste. Nuestra navegación era rasante y casi en la línea de costa; íbamos a entrar a la zona de combate con un rumbo general norte.

Aproximadamente a dos minutos de llegar a la zona de objetivos enlace con el control de la Fuerza Aérea Argentina para que designe blanco; su contestación fue que saliéramos de allí porque el tiempo había cerrado completamente el área. En el giro que hicimos con Miguel volamos diez segundos por instrumentos (sin ver) en vuelo rasante; ganamos muy poca altura ya que había unidades navales inglesas y sabíamos que al radar y a los misiles no les importa la meteorología. Arribamos sin problemas a Puerto Argentino y nos aprovisionamos para otra salida.

Entre las 12.00 y las 15.00 observamos una rotación del viento en la pista; se puso cruzado y con gran intensidad. Era absolutamente imposible nuestra operación allí, ya que el día anterior habíamos “limpiado” solamente el ancho de una laja (5 metros aproximadamente) y el control del avión se hacía difícil operando dentro de los límites de viento previstos para la utilización de los Macchi, imposible fuera de ellos.

Después de las tres de la tarde se nota una nueva rotación hacia la pista, por lo que ordeno salir. En esta misión volvemos a salir el teniente Miguel y yo, ya que no se reparó la falla del avión del teniente Giretti.

Hacemos la misma navegación y, próximos al objetivo, nos comunicamos con el control de la Fuerza Aérea Argentina; el tiempo estaba un poco mejor, por lo menos había visibilidad horizontal.

Allí se nos indica un punto notable y un área de posiciones enemigas. Elevo un poco mi avión para entrar en corrida de cañones y cohetes, me comunico con el teniente Miguel y abro fuego sobre unas hondonadas donde aprecié las posiciones inglesas más próximas a nuestra primera línea.

Descargo todas mis armas (me quedé sólo con el 50 por ciento de cañones aproximadamente); en esa corrida y durante mi escape observo por un instante como un “globo naranja” en tierra. Interpreto que puede ser un misil, y automáticamente corto motor y cambio mi giro hacia él para luego volver a girar pegándome al suelo.

Al finalizar esa maniobra oigo que el control de la Fuerza Aérea Argentina me dice: “escape, escape, le dieron a su numeral”; desesperado pregunto si vio eyección y me contesta que no.

En ese instante me sobrevino una peligrosa depresión; siempre en las relaciones con personas uno tiene con algunas muchas afinidades en carácter y personalidad. Con el teniente Miguel yo sentía eso; por eso sufrí como un desgarró en lo más íntimo de mi ser. Volví a preguntarme ¿por qué?; surgió la imagen de su novia que cuando fue a despedirlo a Buenos Aires le dijo: "Cuidense", y el gordo le contestó: "Si no me avisabas, no me daba cuenta...". Se iban a casar dentro de pocos días, pero Dios no lo quiso.

En mi vuelo de regreso a Puerto Argentino tuve una continua visión de todo lo que habíamos compartido, de su buen humor (que nunca perdió), de su coraje, de su carácter que todo lo volvía fácil, de su corta edad y de su futuro trunco. No tuve dudas de que el fin había sido rápido, ya que habíamos entrado en un embudo de proyectiles, viendo pasar las trazadoras de las ametralladoras que convertían eso en lo más parecido al infierno.

Cuando aterricé me estaba esperando todo el grupo de la escuadrilla, y nuestra comunicación fue un respetuoso silencio. El teniente Henry, compañero de Miguel, en una explosión de llanto, me preguntó si había visto alguna eyección...

Cuando comenzó a hacerse de noche fui hasta el Comando en el pueblo y allí me enteré de que puerto Darwin se perdía.

¡Qué desazón y qué impotencia se siente cuando uno realizó esfuerzos, vivió tensiones extremas, hizo algo lo mejor que pudo y el resultado es negativo! Y además: ¡qué exigencias presenta la guerra, en la cual hay frustraciones que hay que superar rápidamente, para convencerse y convencer de que la próxima vez no será así!

Durante los últimos días de mayo nos mantuvimos en condición de "a la orden", cada vez con más esfuerzo. El tiempo se hacía progresivamente más inclemente, y el poder tener aviones en servicio nos exigía cada vez mayor dedicación.

En los primeros días de junio llegó el capitán de fragata Alberto Olcese en reemplazo del capitán Anselmi. Casi simultáneamente con ese cambio una división de Harrier, en un ataque al aeropuerto, nos perforó con una esquirla un tanque de punta de ala de uno de los tres aviones que teníamos en servicio.

En esos días comencé a replegar parte del personal de la escuadrilla; nos quedamos los estrictamente necesarios. El mal tiempo reinante nos daba más horas libres, y es así como terminamos un refugio en lo que llamábamos "la casa de Aviación Naval"; los bombardeos navales nocturnos continuaban, no con la misma intensidad que antes del Exocet, montado y lanzado desde tierra (que le pegó a un destructor), pero persistían.

También se notaba en esos días un bajón en los espíritus; ya pesaban las largas jornadas, la tensión permanente, la preparación cotidiana para la salida y las ausencias irreparables.

El estado de los dos aviones que quedaban en servicio era incierto. Tres días consecutivos de heladas afectaron el sistema de armas; el sistema eléctrico de arranque estaba cada vez peor; la bomba de carga de

combustibles estaba inundada y sin uso, el Pilow tank perforado.

En La segunda semana de mayo el contraalmirante Otero que había requerido más aviones, nos ordena destacarnos a Río Grande para cambiar los que teníamos en Malvinas. Fue determinante la situación de los sistemas de armas.

Durante 36 horas intentamos salir, pero fue imposible porque los aviones no arrancaban; al fin lo hicieron los dos (teniente Henry y yo), allí comenzó nuestra última odisea. Salir de la zona no era fácil; la incertidumbre sobre la posición de las unidades navales inglesas no nos dejaba ninguna ruta segura. Las islas al oeste de Puerto Argentino estaban ocupadas por ellos, y ya no eran lugar para volar sin armamento; la clásica situación de viento, siempre predominante al oeste, jugaba totalmente en contra de nuestra navegación.

Decidí hacer una navegación hacia el sur (70 millas), luego caer al sudoeste (otras 70 millas) y por último poner rumbo a Río Grande. Todo eso en navegación rasante, A los 35 minutos deberíamos ascender, porque el combustible no nos daba de otra forma; por cálculo llegaríamos a Río Grande “con la nafta del encendedor”. Era una navegación al límite del avión, con una incertidumbre táctica total y sin armamento.

Despegamos cerca de mediodía, y rápidamente nos pegamos a la superficie del mar. En esa etapa nos dimos cuenta con el teniente Henry de que todos los pájaros de América del Sur se habían dado cita en nuestra ruta; encontramos una cantidad increíble, y el riesgo era grave, ya que si uno de ellos entraba en la turbina, el vuelo terminaba.

Con mucha suerte, en la navegación rasante no divisamos ninguna unidad enemiga; gracias a Dios, ya que no era momento para toparse con nadie.

Al cumplirse el tiempo de navegación caímos rumbo a Río Grande y comenzamos el ascenso. Con la puesta de motor iniciamos también el Padre Nuestro, ya que era seguro que en altura nos iban a detectar. Nos siguió acompañando la suerte, y adoptamos 3.000 metros de altura sin novedad; ya habíamos consumido en ese momento el combustible de los tanques subalares, así que, de acuerdo con lo previsto, los desprendimos.

En altura y a 200 millas aproximadamente de Puerto Argentino intenté aliviar el avión descargando mis cañones. ¡Vaya sorpresa!: no funcionaba el disparador (sistema eléctrico de transmisión húmedo).

Habiendo navegado 15 minutos a 3.000 metros comenzamos otro ascenso, a 4.500 metros; pese a no tener una buena posición (sólo nos guiamos por estima), me preocupaba el consumo.

Y cuando me encontraba inmerso en cálculos y repasando en mente el procedimiento de eyección, me sorprende una lectura que me volvió a convencer de que la buena fortuna estaba “toda” con nosotros. El indicador de distancia marcaba a Río Grandé 156 millas; yo pensaba estar mucho más lejos. Ahora sí, ya todo nos alcanzaba bien, y, además, esa distancia nos indicaba que habíamos salido de la zona “caliente”.

Aterrizamos sin novedad en Río Grande y mis camaradas me brindaron un afectuoso recibimiento. Ellos también eran conscientes de que estos cruces y con nuestras limitaciones eran hartó difíciles.

El desarrollo violento de las acciones de Puerto Argentino hizo que ese cruce que debíamos hacer y no pudimos lo dejáramos pendiente para otra oportunidad en la que, indudablemente, las alas navales volverán a surcar el suelo patrio de las Malvinas; porque son nuestras y porque ahora están regadas con la sangre de valientes argentinos que, más allá de los errores, fueron los que sí cumplieron con el compromiso de dar de sí lo mejor... su vida.

NOTA: El capitán de fragata Carlos Alberto Molteni, con el grado inmediato inferior, capitán de corbeta, fue comandante de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque destacada en Puerto Argentino. Este oficial jefe fue condecorado por Honor al Valor en Combate.



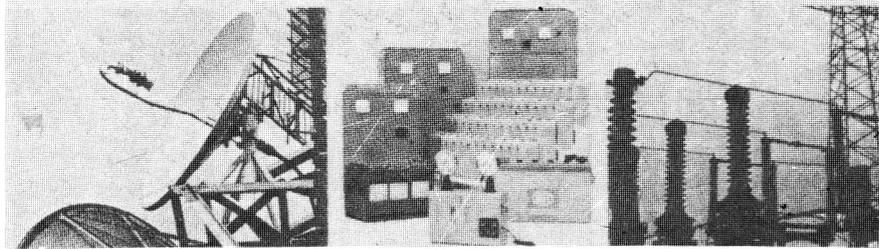
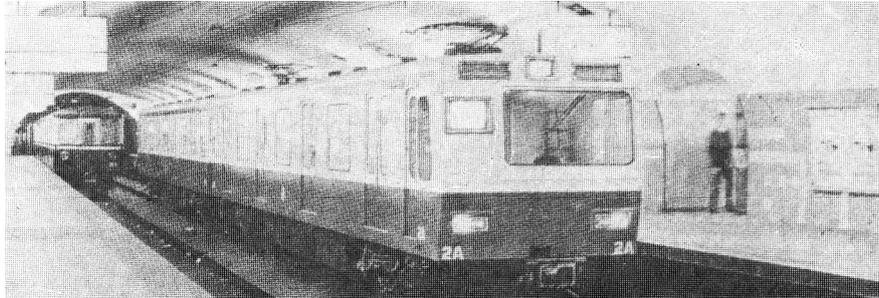
**TRANSPORTAR CARGAS CON NUESTRA EMPRESA
ES APROVECHAR AL MAXIMO
TODAS LAS POSIBILIDADES QUE BRINDA
SU PODEROSA FLOTA FLUVIAL
EN PERMANENTE ACTUALIZACION Y CRECIMIENTO**

5 Buques de Empuje 3 Rem. Auxiliares 70 Barcazas

Capacidad de Bodega: 120.000 Toneladas

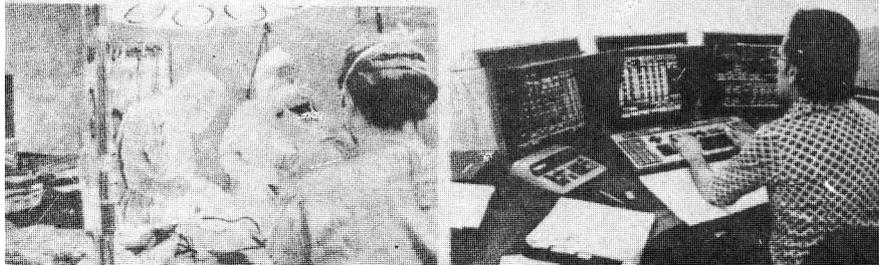
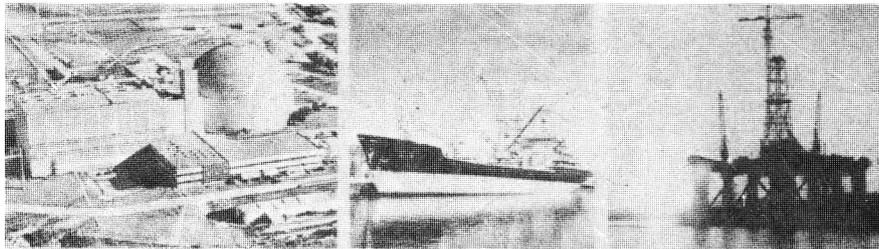
Servicios regulares Rios Paraná,
Uruguay,
Paraguay,
Alto Paraná
y Alto Paraguay

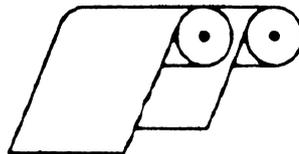
Av. CORDOBA 323, 9º Piso
Tel. 311-4776/6944/312-0766/7430
TELEX 18391 TNAVF AR
(1054) BUENOS AIRES - ARGENTINA
DELEGACIONES CORRIENTES,
BARRANQUERAS Y PARAGUAY



**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 
NIFE Argentina S.A.
José León Suárez 2244 - 1440 - Capital
Tel.: 68-6031 3 - Télex 02-2729 NIFE AR
Dir.: Telegrafica NIFECAD





papel prensa s.a.

INDUSTRIA PARA UN PAIS INFORMADO

CANISA

LINEA REGULAR A JAPON Y LEJANO ORIENTE

Servida por nuestros modernos buques multipropósito
"ACONCAGUA" y "VICTORIA I"

Miembro de la Conferencia Marítima de Fletes
Río de la Plata / Lejano Oriente / Río de la Plata

TELEFONOS

Conmutador: 394 -7960 / 394-7261 394-7362 /
394-7664 / 394-7885 / 394-7166 / 394-
7457 / 394-7069 / 394-7563 / 394-7467
y 394-7769.

Sarmiento 440 - P.B.
(1347) Buenos Aires
República Argentina

Departamento Fletes: 394-7852 / 394-9139 / 394-7755
Departamento Marítimo: 393-1668
Sección Conocimientos: 394-8639

Cables: CANISA
Télex Nº 21114
9210 AR

AUTONOMIA Y SOBERANIA

“Nemo me impune lacessit”

(Nadie me provocará impunemente)

Por el Capitán de Fragata
CARLOS A. FRASCH
y el Capitán de Fragata IM
HORACIO J. PIUMA

Dedicado a la memoria de:

Capitán de Fragata (PM) SERGIO GOMEZ ROCA

Comandante del Aviso
ARA “SOBRAL”.

Falleció en alta mar, en su puesto de comando, el 3 de mayo de 1982, en oportunidad en que su unidad concurría al rescate de sobrevivientes, en aguas bajo control enemigo.

Capitán de Corbeta CARLOS ZUBIZARRETA

2º Comandante de la III
Escuadrilla Aeronaval de
Caza y Ataque.

Falleció el 23 de mayo de 1982, al regresar de una misión de combate de aeronaves A4Q que habría logrado el hundimiento del HMS ANTELOPE, en el Estrecho de San Carlos.

Capitán de Fragata (PM) PEDRO GIACHINO

2º Comandante del Ba-
tallón de IM N° 1.

Falleció el 2 de abril de 1982 al frente de su tropa, arriesgando su vida para lograr la conquista de su objetivo sin provocar bajas en el enemigo.

SITUACION EN LA DECADA DE 1970

Este fue un período de especial dificultad para los países latinoamericanos. El ingreso de petrodólares al mercado mundial de capitales motivó la aparición del crédito fácil con bajas tasas de interés, circunstancia que les crearía serios problemas durante el período, como:

- Soportar el embate de una subversión ideológica financiada en parte con ese mismo crédito.
- Recibir la presión del mercado occidental que, a través de tasas de interés muy diferentes a las iniciales, logró poner prácticamente de rodillas a todos los gigantes latinoamericanos, independientemente del tipo de gobierno que sustentaran.

El tácito accionar conjunto de Oriente y Occidente logró su propósito: detener el despegue latinoamericano antes que alcanzara a significarles una preocupación directa, o “competencia desleal”.

Esta pretensión de subyugar por parte de las potencias occidentales, puede no llegar a justificar el hecho de armas protagonizado por la República Argentina y el Reino Unido, pero sí a explicar la por única vez monolítica expresión latinoamericana ante el suceso, por declamatoria que esta parezca.

La Argentina ingresó al período enfrentando, además de los problemas citados, los siguientes:

- 1 — El accionar de un aparato subversivo de orientación marxista y fachada peronista que llegó a contar con más de 45.000 efectivos, con una organización que por su importancia, la revista TIME la ubicó en el tercer lugar entre sus pares del mundo.
- 2 — El conflicto potencial con Chile por cuestiones de soberanía en la zona austral, precipitado por la declaración de nulidad del laudo arbitral en enero de 1977.
- 3 — El conflicto potencial con Gran Bretaña por cuestiones de soberanía sobre las islas del Atlántico Sur (Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur). Este conflicto sobrevivió la década haciendo eclosión en 1982, con los resultados conocidos.
- 4 — La inestabilidad de los vínculos con las potencias occidentales, por su actuación encontrada e independiente de las decisiones “rectoras”, situación que resultó agravada por el apoyo brindado por el sistema occidental a las organizaciones izquierdistas “defensoras de los derechos”, las que en realidad facilitan la supervivencia del comunismo fuera de la cortina de hierro.

IMPLICANCIAS POLITICAS DE LOS CONFLICTOS

Desde una óptica particular, nuestro enfrentamiento con la subversión y la guerra con el Reino Unido tuvieron desenlaces similares aunque opuestos. En el campo militar la República Argentina derrotó a la subversión apátrida y el Reino Unido derrotó a la República Argentina.

En el campo político la Acción Psicológica de los Organismos Internacionales al servicio de la subversión, sumada a la tibia y pusilánime actuación de quienes no tuvieron la entereza de ánimo para reconocer que los medios empleados no eran “sucios” sino los únicos disponibles en ese tipo de contienda, comprometió seriamente a la República ante la opinión de su público interno (perdió la retaguardia).

De la misma forma, la acción diplomática Argentina en la ONU comprometió al Reino Unido ante la opinión pública internacional. En ambos casos, el vencedor en el campo de batalla se ve obligado a dar explicaciones por su triunfo; uno a las comisiones de Derechos Humanos, el otro al Comité de Descolonización.

La suerte de estos dos conflictos ha quedado aparentemente sellada y la única acción futura posible será, por una parte la dirigida a sustentar la acción diplomática contra el Reino Unido, sin levantar la presión militar que es lo único que preocupa a la comunidad internacional y mantiene el tema en carpeta, y por la de actuar contra la acción psico-

AUTONOMIA Y SOBERANIA

lógica interna y externa, o por lo menos tratar de minimizar sus efectos pero *sin pedir perdón* por lo actuado, probablemente más “limpio” que el empleo del Napalm, los lanzallamas, o los artefactos nucleares (HIROSHIMA - NAGASAKI) o los que actualmente mantienen amenazada a la humanidad.

LA GUERRA CONTRA LA SUBVERSIÓN

La guerra contra la subversión no fue únicamente un *interés* de las FF.AA., consistió en una “notable trinidad” entre un gobierno elegido democráticamente que la *oficializó* mediante un decreto, las FF.AA. y organismos de seguridad que la ejecutaron y un pueblo que, en su inmensa mayoría, la apoyó, *todos* en nombre de una rápida respuesta ante una gravísima amenaza a nuestra seguridad.

Fue una *guerra de la nación*; hoy parece haber sido la *guerra de un sector*.

Clausewitz escribió: “La gente de buen corazón podría... pensar que había alguna forma ingeniosa de desarmar o derrotar a un enemigo sin mucho derramamiento de sangre, y podría imaginar que éste es el verdadero objetivo del arte de la guerra. Por agradable que parezca, es una falacia *que* debe ser expuesta: la guerra es un asunto tan grave que los errores que provienen de la bondad son los más peligrosos... Sería infructuoso y hasta incorrecto tratar de cerrar los ojos a lo que es realmente la guerra por pura inquietud ante su brutalidad”.

Hoy, aquellos que en 1973 nos *ordenaron* combatir la subversión y los que nos apoyaron en nuestro accionar, al encontrar que tienen sangre en sus manos retroceden alarmados, cuestionando abiertamente nuestro proceder.

Hoy nadie parece estar enterado de qué trata la guerra. Intentan desconocer que siempre es muerte y destrucción.

Hoy todos conocen el precio; mañana deberán decir si están dispuestos a pagarlo *antes de involucrarnos*.

No abrimos juicio acerca de la sanción de leyes a que haya obligado la pérdida de poder político y cuyo contenido cuestionan la mayoría de los integrantes de las Fuerzas Armadas, en particular aquellos que participamos en la guerra contra la subversión, que no comprendemos ni justificamos su necesidad.

Un ex combatiente en la guerra de Vietnam dijo: “Yo no elijo las guerras en las cuales debo pelear. Cuando la gente me pregunta por qué fui a Vietnam, yo contesto: Creí que lo sabían. Ustedes me enviaron”.

¡Nosotros también lo creímos!

EL CONFLICTO CON GRAN BRETAÑA

Del conflicto con Gran Bretaña queda una gran lección. Comprobamos una vez más que excepto para las quince (15) naciones de la NA-

TO y las siete (7) del Pacto de Varsovia, el resto de los países, en el actual sistema internacional, responden por su propia defensa. Al menos que dispongan de los medios adecuados para preservar sus propios intereses pueden hoy tener la seguridad de que nadie lo hará por ellos.

La UN, al no suprimir la condición del veto establecido en el Consejo de Seguridad, continúa siendo un organismo totalmente ineficaz y no confiable para “países menores”.

La Argentina lo sabe; pese al apoyo de la mayoría de los países de la UN, tuvo que someterse, por la fuerza, a una dura humillación. Aprendió, con gran dolor, que en un mundo constituido políticamente como lo está este, no puede cometer la imprudencia de pensar que sin el respaldo de la fuerza va a lograr la defensa de sus legítimos intereses.

Ya Estanislao Zeballos expresaba: “La vida de las naciones modernas no es una Arcadia. ¡Es de choque de intereses, de peligros y de sabias previsiones! Los países que por cobardía o por lirismo de sus estadistas hayan soñado que les es posible vivir fuera de la regla universal, es decir *sin armamentos*, harían bien en abdicar su soberanía e ingresar como colonias de las grandes potencias..(¿Canadá, Japón?)

Los “rectores” del mundo dieron su respuesta, la de siempre: no apoyarán, ni siquiera un ideal muy elevado, si choca contra sus propios intereses.

Los EE.UU. ayudaron abiertamente al “vencedor”, pese al TIAR y a las reiteradas expresiones de que estaban preparados para usar la fuerza en ayuda de cualquier país de esta región que la requiriere contra una agresión armada proveniente del exterior.

Su tradicional política anticolonialista quedó seriamente dañada. Su posición en Latinoamérica gravemente resentida.

La URSS, que jamás reconoció oficialmente nuestra soberanía sobre las islas y sólo habla de descolonización, optó por una calculada ambigüedad. Es indudable que gana mientras se mantenga la situación de conflicto. Una fortaleza argentina, de Gran Bretaña o de los EE.UU. no es deseable para ellos. Los líderes de la URSS no tienen ningún escrúpulo en sacrificar los justos reclamos de un tercer país con tal de lograr los fines propuestos.

Ambos países, no interesa mucho el medio utilizado, han mostrado, una vez más, la tendencia que tienen para establecer una doctrina de “*soberanía limitada*” en los países que se encuentran en sus zonas de interés.

En las últimas décadas los EE.UU. ha sido el más activo: Corea en 1950, Líbano en 1958 y 1983, Indochina en 1960, República Dominicana en 1965, Centroamérica en 1983, son sólo unos pocos ejemplos.

Un acuerdo vago, pero importante, se desarrolla entre los EE.UU. y la URSS en detrimento de “los menores”.

Estos países bien saben que las cachetadas de los rectores constituyen el medio por el cual deben reconocer el derecho (de “los mayores”).

“Las leyes son como las telarañas; donde las moscas chiquitas caen prisioneras y las grandes las rompen y pasan a través” (Francis Bacon).

AUTONOMIA Y SOBERANIA

El derecho sigue dominado por la fuerza. En nuestro conflicto con Gran Bretaña no podemos, no debemos, seguir lamentando la decisión de haber recurrido al poder militar. Sí podemos recriminar que nos ha faltado el vigor político y militar necesario para emplear todo lo que teníamos disponible.

Se eligió entre continuar la humillación o una reacción tibia e inapropiada; ninguna de ellas podría responder de la mejor manera a nuestros intereses como nación.

John Stuart Mill decía que había una sola cosa peor que la guerra y era no recurrir a ella para defender una causa justa.

La guerra sigue siendo un medio para poner fin a una injusticia.

EL CONFLICTO CON CHILE

Hemos visto como se vinculan entre sí las situaciones 2 y 3, a través del *escenario naval* que las enmarca y 1 y 3 por las características de su desenlace. Las situaciones 1 y 4 tampoco son totalmente ajenas; la condición de súbdito leal de siempre de Chile frente a la de díscolo arrogante de la Argentina le ha significado mayor apoyo internacional frente a todas las disputas. Esa es una de las causas, la otra, en el caso austral, fue nuestra desidia y falta de compenetración.

El tema ha sido analizado desde distintas ópticas pero en forma muy general las posiciones responden a:

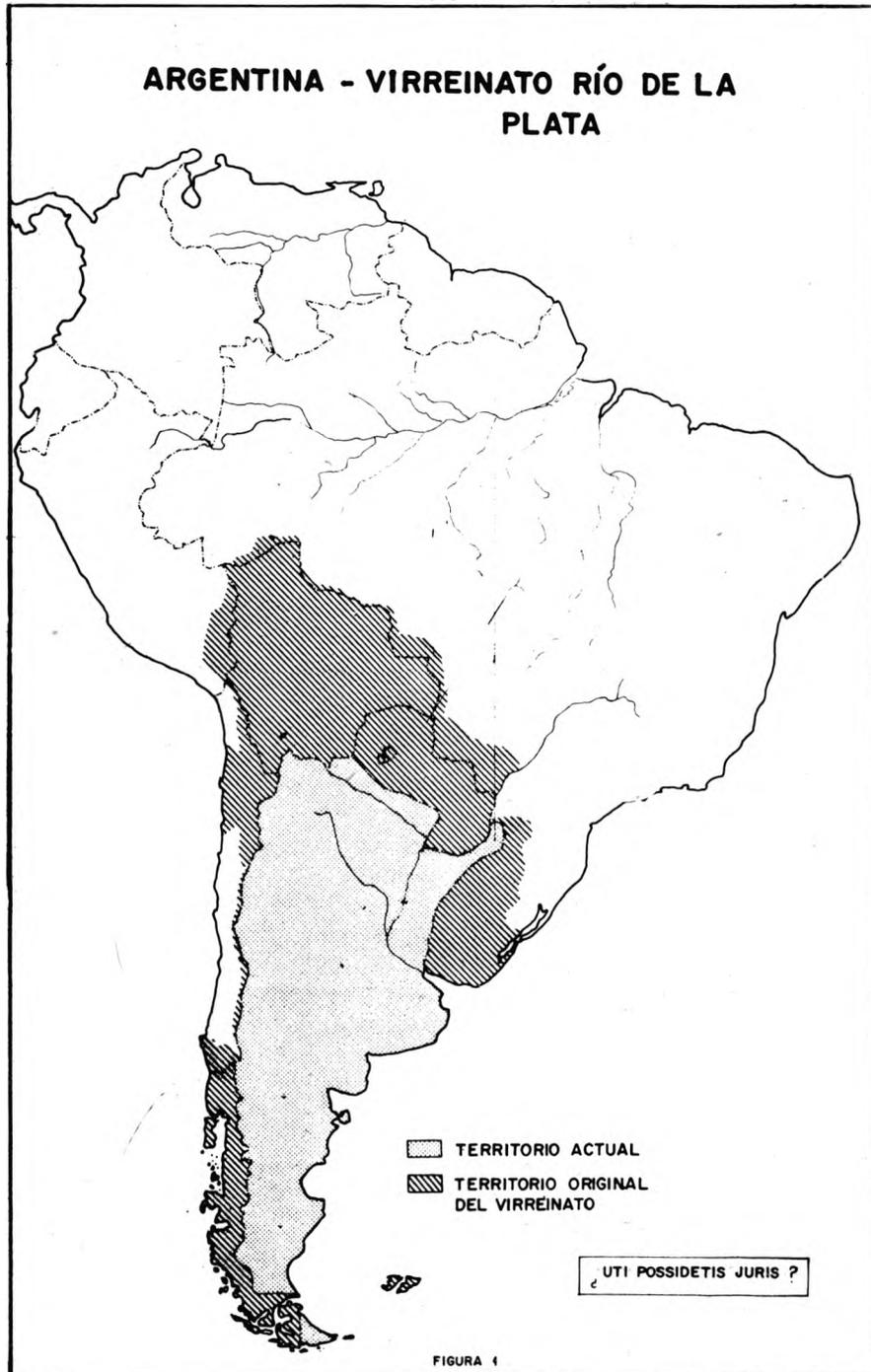
- Argentina “*Uti possidetis juris*” (Figura 1) y posición del Canal Beagle (entre Navarino y Picton).
- Chile “*Res Nullius*” y asignación de todas las islas por el Tratado de 1881.

Chile en su ambición llegó a pretender aplicar el concepto de “*Res Nullius*” a toda la Patagonia en una época donde la “frontera” con los indios estaba materializada por el Río Negro (Figura 2).

El “caso Beagle” siempre fue mal encarado por la Argentina al pretender desconocer —a nivel de sus autoridades nacionales porque la población ni siquiera se enteró— la letra de un tratado que es aparentemente claro, basando toda su estrategia en la errónea denominación —por parte de Chile— de un curso de agua, el canal de Beagle.

El presidente Lanusse fue asesorado por el Palacio San Martín para apresurar la maniobra por cuanto la Argentina estaba en condiciones de probar que el Canal de Beagle, tal como lo había bautizado Fitz Roy, pasaba entre Picton y Navarino reforzando la tesis propia. Lo que el canciller no imaginó fue que aún cuando el Beagle pudo haber estado mal señalado en los documentos utilizados en 1881, la única orientación del canal que justifica una asignación de islas “al sur del Canal de Beagle” es la señalada por Chile.

Cómo se justifica entonces las palabras de Bernardo de Irigoyen en el Congreso: “...Y lo hemos conseguido. Todas estas islas quedan bajo la exclusiva jurisdicción de la República Argentina, cuya bandera será la única que flotará como símbolo de dominio desde el Río Negro hasta el

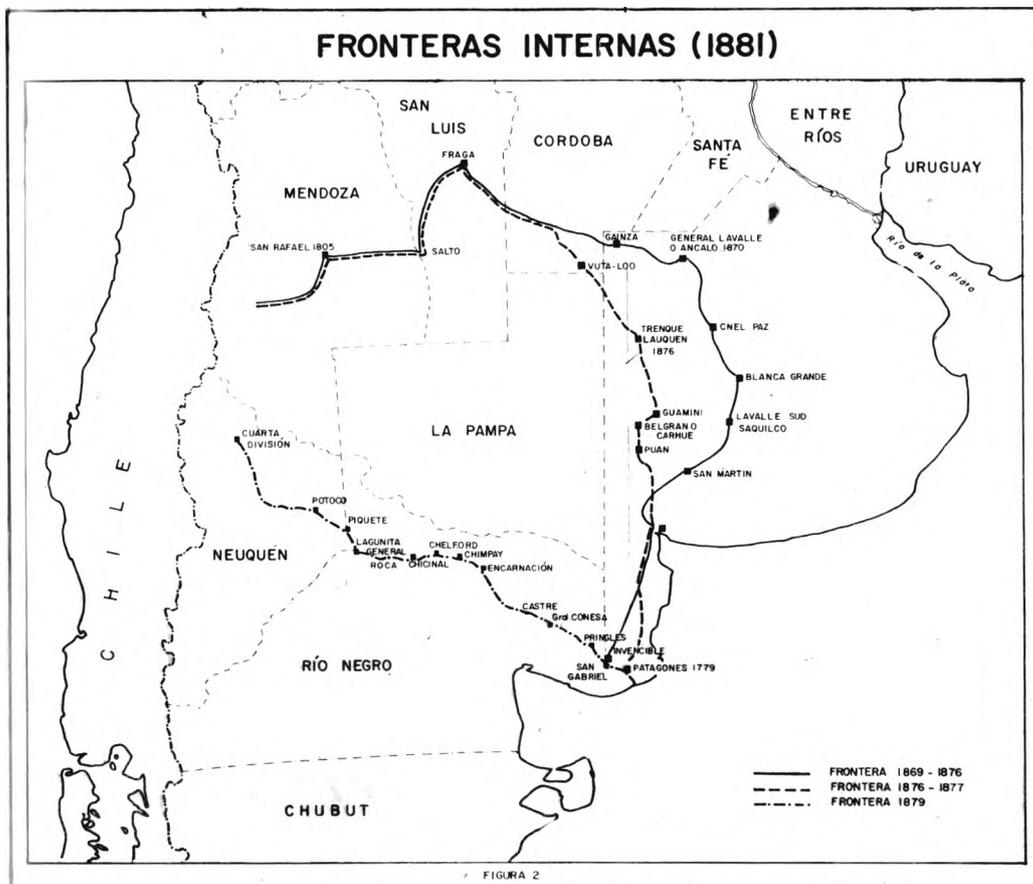


AUTONOMIA Y SOBERANIA

Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos”, o el Protocolo adicional de 1893 que indica “...de tal suerte que Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico”, aspecto este último en que la corte se ve obligada a consignar que la interpretación argentina puede ser correcta y con referencia a este protocolo dice: “...Este punto de vista tiene cierta fuerza...”.

¿Qué ocurrió entonces? ¿Bernardo de Irigoyen trató de engañar al Congreso a sabiendas? ¿Es un traidor y debe ser juzgado como tal?, es poco probable. ¿No se equivocó Echeverría al nombrar el Canal de Beagle? ¿Con qué elementos y cartografía se trabajaba en una época en que la civilización no bajaba mucho de Dolores y la llamada Patagonia estaba poblada con indígenas armados y apoyados por nuestros hermanos chilenos?

Son muchos los interrogantes, pero la verdad es que ambos prohombres carecían de los elementos adecuados como para establecer límites seguros en esa región. La corte lo observó y como corresponde no va-



ciló en salvar la posición chilena, la lógica hubiera sido buscar una posición intermedia, pero su objetivo no era hacer justicia.

En la *crisis* con Chile (1978) tuvimos la demostración que el uso de las fuerzas convencionales o la amenaza de su uso, en circunstancias favorables, puede llegar a obtener ventajas considerables para un país y que aunque las naciones no estén en guerra los medios militares siguen siendo útiles para implementar o reforzar la política exterior.

Llevamos a Chile a "*discutir con fuerza*", aplicando el derecho de "*autodefensa anticipada*" de nuestras legítimas aspiraciones en la zona austral.

En esa oportunidad el poder político apreció que existían razones muy sólidas que justificaban la amenaza del uso de la fuerza para evitar que se consolidara una "*manejada*" derrota jurídica. Se hizo evidente que de no tomarse medidas de carácter extremo nuestros intereses en la zona austral corrían serio peligro.

Le impusimos un *reto/desafío* acorde con la gravedad de la situación. Desplegamos fuerzas suficientes como para infligir tal daño a Chile como para que a éste no le valiera la pena persistir en su posición de no negociar y desistiera de aferrarse exclusivamente al fallo de la Corte Internacional de Justicia.

La amenaza fue *explícita* en cuanto a la claridad con que fue presentada; *creíble* por la magnitud del despliegue de fuerzas efectuado y *específica* en el sentido que la Argentina mostró que sus objetivos eran estrictamente limitados.

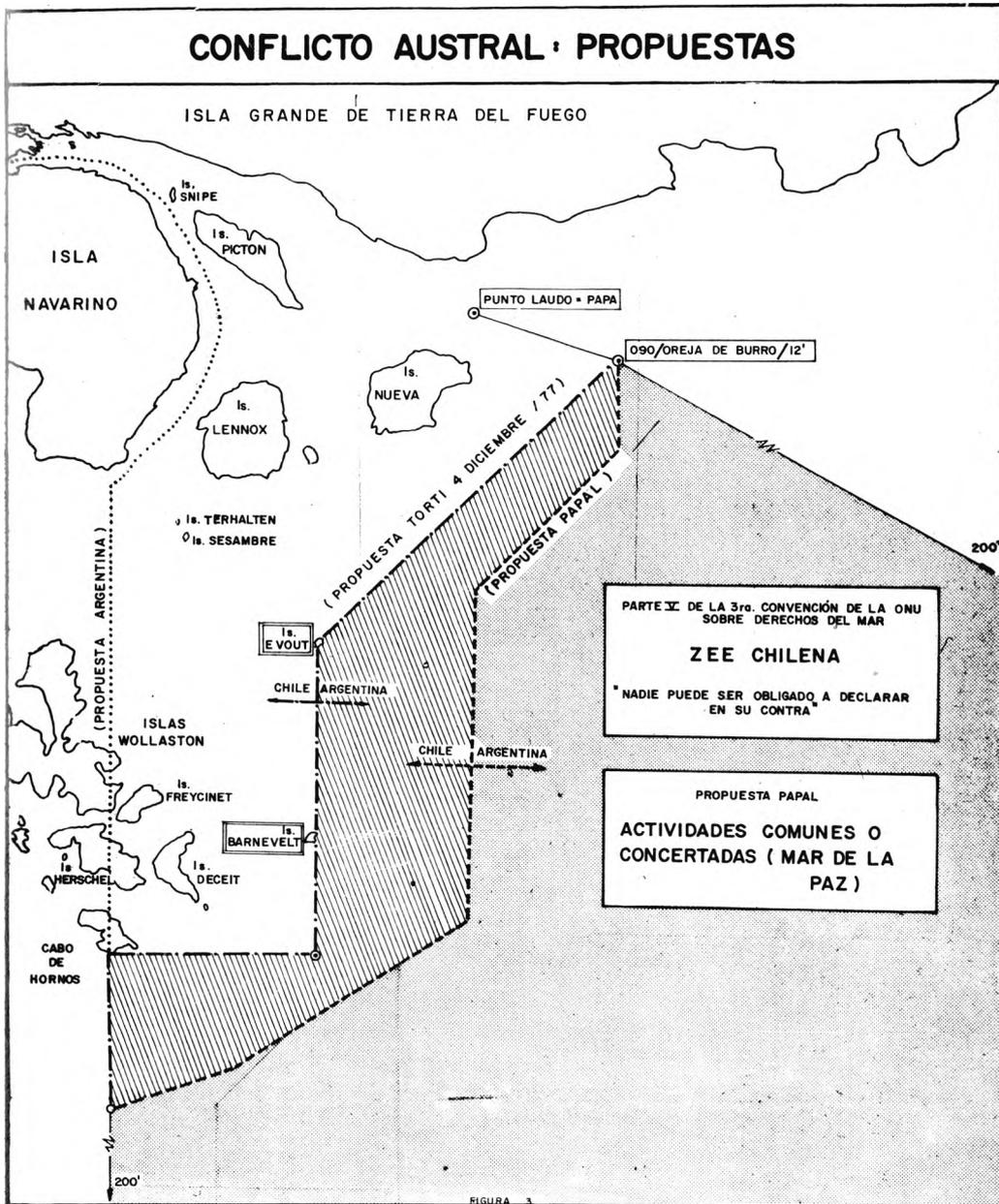
¿Cuál era el fin al que se suponía que el medio de la amenaza de la fuerza tenía que ayudar?

Llevar a Chile a una nueva etapa de negociaciones.

La mediación fue el logro del desenlace de la crisis y la historia al respecto es todavía muy joven para ser enunciada, pero lo increíble es que 5 años después estamos dispuestos a firmar un acuerdo basado en una propuesta papal que contradice el único punto que la Corte Internacional de Justicia no pudo explicar "Chile en el Pacífico..". La República Argentina no debe firmar jamás un tratado que permita la proyección chilena al Atlántico; hacerlo significará paz para nosotros y guerra para nuestros hijos.

Creemos firmemente que las posibilidades argentinas de acceder a la soberanía de Snipe, Picton, Lennox, Nueva, Terhalten, Sesambre, Evout, Barnevelt, Freycinet, Deceit y parte de la Wollaston, Herschel y Hornos, después del laudo de su graciosa majestad y la propuesta Papal, sólo podrían concretarse mediante el empleo de la fuerza.

Sin llegar a ese extremo se podría intentar volver a hablar de una hipótesis de *mínima* (Propuesta Torti - Figura 3), aplicando el concepto de no innovar y el famoso "res nullius" que siempre nos fue aplicado. No deberíamos ceder jamás Evout y Barnevelt; el Cabo de Hornos puede ser la tierra de la paz, justificando su característica de hito geográfico internacional y esto sería suficiente para frenar el avance de Chile sobre el Atlántico y consolidar nuestras aspiraciones antárticas. Si algún chileno



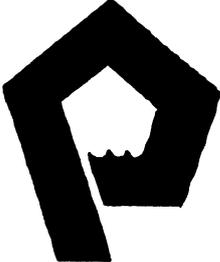
se sintiera traidor a la patria por firmar semejante acuerdo, tal vez seria necesario estar dispuesto a canjear, compartir, comprar, presionar o emplear la fuerza, todo antes que regalar el Atlántico Sur.

Esta solución no pretende ser polémica ni entreguista como la

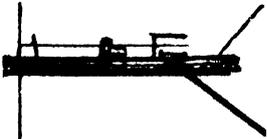
podrán considerar los defensores de la propuesta argentina, sólo pretenden rescatar y justificar una propuesta realista y evitar futuras concesiones.

Si aún parece ilógica esta sugerencia, deberíamos imitar a los chilenos y endilgarle el título de "traidor a la patria" al que entregue un centímetro más de territorio.

Aquellos a quienes dedicamos este artículo, cuya inmolación reconocerá la historia grande de mañana, lo justificarían.

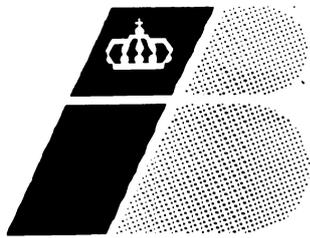


PENTAMAR S.A.



EMPRESA ARGENTINA DE DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES

Mariscal Antonio J. de Sucre 1965 - Buenos Aires
Tel.: 782-0214/0264 y 784-5627 - Télex 21953 WIBA



IBERIA

LINEAS AEREAS INTERNACIONALES DE ESPAÑA

El desafío español.

TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL
DE CARGAS LIQUIDAS A GRANEL
BUQUES NACIONALES ESPECIALIZADOS
MIEMBRO DE LA CONFERENCIA ARGENTINA - BRASIL

CONAPA
Compañía Naviera Paraná S.A.



Avda. CORDOBA 1233 - Piso 11°
(1055) Buenos Aires
República Argentina

Teléfonos: 393-4595/4797
4896/4135
Télex: 24332 CONAP AR

Caballos argentinos para la industria naval

SISTEMAS LLAVE EN MANO
ASISTENCIA TECNICA
PROVISION DE REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA

Producción
y venta
de motores diésel
bajo licencia
GMT

PROVISION DE REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA

GMD S.A.
Ruta 9 Km 695
Ferreyra Córdoba
TE. 58902

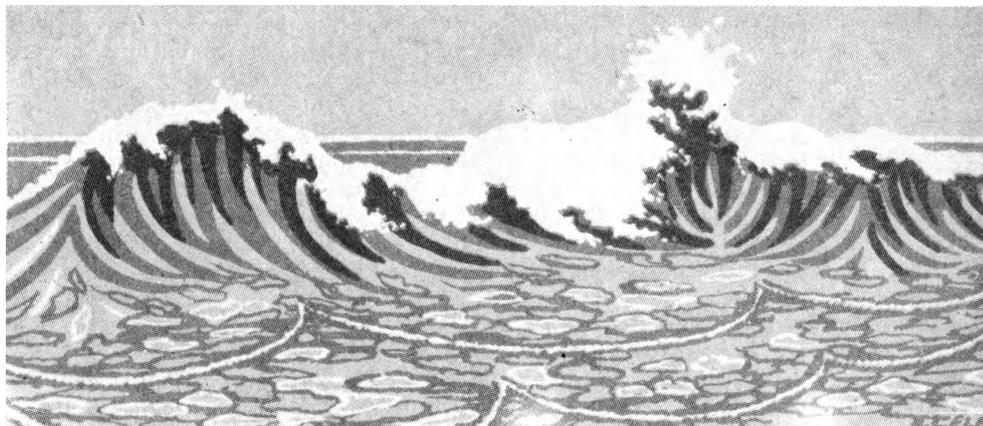
FIAT CAT
J.B. Alberdi 1001
Caseros (Prov. Bs. As.)
TE. 750-5337/2800

ASISTENCIA TECNICA — REPUESTOS ORIGINALES

FIAT CAT

CENTRO DE
ACTIVIDADES TERMOMECAICAS

OCEANO,



¡ADIOS!

Por el Capitán de Fragata
JORGE L. G. de VILLALOBOS

El hombre es un forastero en el mar. Se interna en él impulsado por la necesidad, la embriaguez de desafiar las fuerzas cósmicas que se agitan en su seno o, simplemente, escapar de una sociedad demencial. Existe además el hechizo de su misterio, que fluye de la eternidad de su pasado. Bien lo saben los marinos de verdad, seres dotados de imaginación y sutil fantasía que adivinan el mensaje oculto en la monotonía aplastante de un paisaje sin límites.

De las viejas sagas, del relato repetido de naciones sitiadas por el mar en islas estériles que deben resolver la terrible opción de morir o conquistar surge el grito inolvidable: ¡Thalassal ¡Thalassa! (¡el mar!). Es el rugido de los griegos en la heroica retirada de los Diez Mil, al contemplar las húmedas pupilas del Ponto Euxino: éxtasis, lágrimas y un presuroso rodar por las laderas. Habían vuelto a la vera del hogar. Labios de espuma y la sorda voz de las arenas cantaban entre los cuerpos empapados, la perenne canción, la misma que corría con sus pies sonoros las aún lejanas riberas atenienses, indiferente al dolor de los hombres y sus fútiles esperas, simples fantasmas ante la líquida eternidad.

Un corazón fascinado intuye en el mar, pese a sus furias, algo esencialmente femenino en su inconstancia, caprichos, movimientos ondulantes, en sus olas que se elevan rítmicamente como turgentes senos de un pecho que suspira bajo el reclamo lunar. El tumulto de sus aguas espanta

y embelesa: el que haya navegado el Lemaire en un pequeño navío, con el látigo del viento azotando la rugiente marea del Pacífico, bajo la gris mirada de un cielo tormentoso, donde la luna es apenas un puñal curvo, comprenderá el terror antiguo, las ofrendas a los dioses y el orgullo infinito de haber sobrevivido, venciendo. Bien dice José Conrad que en el rostro crispado de la mar convulsa, bajo el acicate del huracán, puede adivinarse la edad del planeta. Las profundas arrugas que las uñas del viento graban en las laderas de las olas, las masas informes de espuma que se agitan como enormes mechones blancos de una sucia cabellera, enmarcan un inmenso rostro fatigado, de edad indefinible, sin brillo pero cuyas ciegas pupilas parecen conocer el terror inenarrable de las tinieblas primordiales, anteriores a la luz. Atisbos de esta espantosa tristeza se observa en los rostros marinos, después de una azarosa travesía por mares inhóspitos. Es que este diálogo con la eternidad y la muerte en acecho, nos hace comprender que el océano es nuestro Señor. Dueño de las tres cuartas partes del planeta, domina la tierra, controla su clima, las lluvias y regula sabiamente las temperaturas. La observación sistemática y las variaciones conocidas del año solar, revelan que las mareas frenan lentamente la rotación terrestre, poniendo una fecha final en su calendario de billones de años, a la existencia de nuestra luna. Además nos da la vida, ya que es un inmenso tanque de oxígeno, proporcionando a través de la actividad fotosintética de su flora planctónica, el 70% de la cantidad de oxígeno existente en la atmósfera. El 30% restante proviene de los bosques y praderas. Este aporte constante mantiene invariable el porcentaje del oxígeno en el aire (21 %) pese al creciente consumo de las máquinas y de los seres vivos en expansión.

I. EL ORIGEN DEL OCEANO

Los científicos han formulado una serie de hipótesis sobre su origen. Lavoisier y Boyle lo imaginaron como la última fosa de las aguas fluviales. Sin embargo, los análisis químicos demostraron que los porcentajes de las sales disueltas en los dos tipos de agua eran radicalmente distintos. Cada litro de agua marina tiene un promedio de 35 gramos de sales: el 89% de este peso pertenece a los cloruros, el 10% a sulfatos y el 0,2% a carbonatos. En cambio, las aguas dulces presentan un 80% de carbonatos, un 13% de sulfatos y un 7% de cloruros. Se pensó entonces en una formación "in situ", coincidente con las grandes lluvias y tormentas ocurridas al solidificarse la capa superior del magma. Los últimos descubrimientos geológicos sobre la lenta y continua expansión de los fondos marinos, que ha dado origen a la teoría de placas tectónicas, permiten suponer que ese movimiento a ambos lados de la gigantesca cordillera submarina denominada Dorsal Atlántica, ubicada en la parte media del océano homónimo, produce un cambio lento pero continuo de las cuencas marinas, dando un carácter transitorio a su ubicación actual, variando su forma a medida que los continentes se alejan o acercan.

EL HALOBIOS

Durante este brevísimos parpadeo cósmico, escenario de la aparición del hombre, el ambiente marino (halobios) se ha mantenido inmenso,

OCEANO. ¡ADIOS!

continuo, profundo y homogéneo: cubre 361 millones de km² con un volumen total de 1.370 millones de km³, distribuido en una serie de cuencas interconectadas cuyo conjunto es el océano mundial, con una profundidad media de 3.800 m; el 8% de sus fondos tiene sondajes menores de 200 m. La homogeneidad general se obtiene por la acción de poderosas corrientes superficiales y profundas, que completan la mezcla de sus aguas en un lapso de 63 años. Esos “ríos” marinos se mueven como espirales gigantescas, originadas por la rotación terrestre y la acción de vientos constantes. En lo profundo, la traslación obedece a gradientes de densidad, fuerza de Coriolis y la conformación de las cuencas, teniendo un valor vital por facilitar la recuperación y redistribución de nutrientes. Tales movimientos ascensionales (“upwelling”) son la causa de la presencia de centros de intensa concentración pesquera, que contrastan con la falta de vida en alta mar, verdadero desierto biótico por la falta de alimentos y minerales biogénicos. El mar contiene todos los elementos conocidos en cantidades asombrosamente pequeñas. Por ejemplo, 30 oligoelementos esenciales no sobrepasan en su conjunto dos centigramos por litro, y su ausencia es sinónimo de muerte. Las diatomeas, que constituyen la mayor parte de la flora planctónica, no pueden reproducirse en aguas exentas de hierro. Otro factor crítico es la alcalinidad del medio. El PH oceánico tiene normalmente un valor de 8, que puede ser 9 en plataformas costeras como consecuencia de la intensa fotosíntesis. Basta un descenso de 0,5 en el valor promedio para producir una catástrofe biológica entre larvas y formas juveniles.

Además, si las aguas se tornan ácidas, el carbonato de calcio en disolución no se precipitará, haciendo imposible la formación de las caparzones calcáreas. Hasta el presente no hay pruebas de una masiva desaparición de moluscos, pero está dentro de lo posible ante la intensa contaminación química de las áreas costeras de los países de alto índice industrial.

El océano es padre de la vida, siempre que no se altere la trama de delicados equilibrios que la hacen posible. Los pelasgos, precursores de los griegos, en sus mitos llenos de simbolismo nos hablan del baile ritual, de pasos complicados, de Eurynome, la diosa universal que envuelta en espuma y desnuda bajo la caricia solar, danza extasiada entre las olas, derramando vida sobre la mar sombría. El símil es perfecto: ritmo, flujo solar y húmeda matriz. Agua y sol fueron temas mágicos sujetos a la adoración de aquella hermosa gente que con ojos de niño sabían contemplar los misterios de la naturaleza.

UN LIQUIDO ANOMALO

Aun hoy el agua fascina la atención por su singularidad; hija de dos gases se dilata al congelarse y exhibe los valores más elevados de constantes físicas como el calor específico y el latente de evaporación y de fusión. Los modernos equipos de investigación han destruido la creencia de que el agua es un cuerpo simple. El espectrógrafo de masas ha permitido detectar la presencia de 18 variedades alotrópicas (deuterio, tritio, etcétera) que proporcionan una razón lógica a las anomalías de sus constantes fisi-

cas. Estas anomalías son fundamentales para la vida en el planeta y convierten a los cuerpos de agua, dulces o salados, en depósitos de calor que moderan drásticamente las variaciones térmicas. La enorme importancia ecológica de este proceso es obvia.

Además, por ser el agua marina una solución salina, presenta propiedades coligativas, es decir, se producen variaciones de sus constantes físicas en función del número de componentes del soluto (moléculas, átomos o iones) presentes con independencia de la naturaleza de las mismas. Por ejemplo, el Na Cl (Na^+ , Cl^-) produce un descenso doble de la presión osmótica que una substancia no electrolítica; el Ca Cl₂ (Ca^{2+} , 2 Cl^-) un descenso triple, etcétera. Esta es la razón de que no tenga la mayor densidad, como el agua pura, a los 4°C, sino que la misma va aumentando progresivamente hasta alcanzar su mayor valor a -3°, 5C. La presión hidrostática, temperatura y salinidad influyen sobre este valor. A 20°C, 1 atmósfera, y 35‰ de salinidad, es de 1,025 g/cm³. Además, por cada 10,07 m de profundidad, la presión aumenta en una atmósfera, originando el descenso del punto de congelación, siendo frecuente que aguas profundas permanezcan líquidas a temperaturas menores de - 2°C. Factores como la luz, presión osmótica, viscosidad, turbiedad, temperatura, profundidad, cantidad de nutrientes, etcétera, impiden la propagación indefinida de las comunidades bióticas. La luz tiene en el mar el mismo papel que el agua en las comunidades terrestres. Desde este punto de vista, puede visualizarse al océano como una serie de numerosas cárceles con límites precisos, tanto en ancho como en espesor, donde viven encerradas las diferentes formas de vida acuática. Todos estos seres, por estar adaptados a un medio de composición y propiedades físicas constantes, son muy vulnerables por no haber desarrollado sistemas especializados que los protegen de los cambios repentinos e intensos que destruyen la constancia del medio, generando una serie de tensiones ambientales que aniquilan la pirámide biológica. Una excepción singular son los seres que habitan el litoral, sujeto a los vaivenes de las mareas, que han debido desarrollar sistemas de osmoregulación y aparatos renales, con los que soportan las variaciones periódicas de su ambiente. Son ellos los antepasados de las actuales formas terrestres, que aprendieron a vivir lejos del agua transportando mares interiores de linfa y de sangre.

La ignorancia sobre los patrones de la distribución biótica, el señuelo de la inmensidad y de la buena circulación de las aguas, han inducido a la sociedad tecnológica al fatal error de considerar al seno marino como el mejor y el más económico de los basurales. La intensa contaminación de las áreas costeras, centros de concentración biótica, que se extienden hasta las 100 brazas de profundidad, ha destruido los bancos de moluscos y los centros de pesca y reproducción de las especies superiores del hemisferio Norte y costa africana, haciendo antieconómica la explotación de estos recursos.

II. LOS PERFILES DEL DESASTRE

El océano es nuestro gran tesorero. A través de sus fieles recaudadores — viento, lluvia, ríos, aguas subterráneas, etcétera— es el destino final de todo material soluble o transportable.

OCEANO, ¡ADIOS!

En el siglo XIX, ya en los inicios de la Revolución Industrial, los ríos azules, de aguas claras, se convierten paulatinamente en cloacas abiertas, mensajeros de una muerte insidiosa, lenta, que se extiende con la paciencia de una gota de aceite, lamiendo las costas, ocupando estuarios, desperezándose a lo largo y ancho de las plataformas epicontinentales y descendiendo como un velo turbio a las fosas abisales.

Pasajeros del viento y de “los caminos que andan” encontramos una gran variedad de sustancias tóxicas, cuya presencia se delata por la muerte masiva de peces y aves, el incremento explosivo de algas, la desaparición de los cardúmenes de importancia económica y el sabor desagradable de los ejemplares capturados.

PESTICIDAS

La “Revolución Verde”, es decir, el uso intensivo de híbridos vegetales de gran producción, considerada como la solución al problema malthusiano, reveló al poco tiempo dos flaquezas fundamentales:

- a) Su escasa resistencia al ataque de hongos y parásitos que obliga al uso masivo de pesticidas, término que abarca a productos como los herbicidas, fumigantes, fungicidas, esterilizantes de semillas e insecticidas que se aplican en polvo, gránulos, aerosol, espuma, niebla, etcétera. Llegan al hombre vía alimentos, contacto directo, o por distribución ecológica; y
- b) requerir un 25% más que las especies naturales, de fertilizantes químicos y orgánicos, imponiendo un consumo mayor de combustible ya que la industria petroquímica usa para su producción petróleo y carbón como materia prima.

Todos los pesticidas orgánicos, en proporciones distintas, son metabolizados en los seres vivos o por la acción ambiental (térmica y fotolítica). La naturaleza y extensión de estos cambios varían en función del organismo afectado, estructura química del producto y tiempo de permanencia: algunos se degradan en minutos, otros requieren meses y años. Las reacciones químicas observadas en este proceso de asimilación son de distinta naturaleza: oxidación, hidrólisis, reducción, de halogenización, desulfuración, destrucción del anillo bencénico, isomerización y conjugación. El conocimiento de la secuencia de estos procesos es de fundamental importancia para evaluar apropiadamente su acción biológica y toxicológica, ya que se trata no sólo de conocer la actividad del agente químico usado y medir su influencia carcinogénica, mutagénica y teratológica, sino de analizar las numerosas alternativas a través de las cuales un hombre puede absorber o ingerir metabolitos del pesticida aplicado, es decir, productos relacionados o no con el mismo, por su estructura química, que aparecen no solamente por acción del proceso metabólico o por la degradación que le impone el ambiente atacado, sino por las transformaciones ocurridas a medida que migra por los seres componentes de la cadena trófica. El producto final frecuentemente se caracteriza por su toxicidad residual y una gran estabilidad que impide su eliminación radical del medio.

La aparición incesante de nuevos productos para combatir las cepas resistentes, permite hablar de tres generaciones de pesticidas (C. Williams, 1967):

- a) las sales botánicas o inorgánicas (arsenicales, sulfatos).
- b) los de ancho espectro (organocloruros, órgano-fosfatos) cuyo representante típico es el DDT (dicloro-difenil-tetracloroetano); y
- c) las hormonas, sustancias bioquímicas de espectro angosto.

Actualmente, ante la amenaza mundial planteada por el uso indiscriminado de los pesticidas, se está investigando la lucha biológica entre especies, que representa el logro de un control puntual, sin efectos laterales.

La acción insidiosa del DDT y otros clorados sobre el sistema nervioso y la hormona sexual de los vertebrados ha sido ampliamente demostrada, y por su carácter de no biodegradable y de larga vida (alrededor de 20 años), plantean una grave amenaza sobre los procesos reproductivos observados en los ecosistemas. Un hecho dramático es su rápida concentración en los organismos, a medida que se asciende en la cadena trófica y aumenta el tejido adiposo de los individuos. Wurster, 1969, ha calculado que en las aves devoradoras de peces, aumenta en medio millón de veces.

Las investigaciones realizadas sobre las consecuencias del uso masivo del DDT (Lang, 1950; Hayes, 1970) demostraron que prácticamente todos los habitantes de los EE.UU. tienen en su cuerpo un mínimo de 3 ppm de DDT, cifra que se eleva en la India a 26, Israel, 19,2; Italia, 5; Polonia, 13,4; Australia, 1,9; Yugoslavia, 11,5.

Un efecto preocupante de la difusión del DDT en áreas oceánicas es la reducción que produce en el ritmo de producción de oxígeno por parte del fitoplancton (Watson, 1968; Isaacson, 1967; Cox, 1970).

Efectos similares se observan cuando están presentes otros organoclorados de mayor índice de solubilidad. Se conoce actualmente que los niveles de concentración de DDT destructores del plancton, son mayores que los que corresponden al de su solubilidad en el agua de mar. Este hecho hace improbable una catástrofe a escala mundial por el descenso brusco de ese gas vital en la atmósfera. Sin embargo, por ser el DDT altamente soluble en aceites y en el petróleo, se teme un agravamiento de la situación ante el incremento de la producción del petróleo, oscilante en la actualidad en 3.500 millones de toneladas y con un aumento promedio anual del 7% para la década 1980-1990 (T.W. Nelson, 1975). Los derrames fueron estimados en 1969 en 2 millones de toneladas por año. La perspectiva de un mayor uso de este combustible por una sociedad tecnológica, centrada en esta forma de energía y sus productos petroquímicos (plásticos, pinturas, solventes, tejidos, fertilizantes, medicinas, etcétera) incrementará las explotaciones costeras y la magnitud de los derrames a computar.

PETROLEO

Hay una vasta literatura respecto a este contaminante, objeto de la

OCEANO, ¡ADIOS!

atención internacional a través de varias conferencias y acuerdos a escala mundial. En nuestro medio, las publicaciones del capitán Schwarz sobre el tema abarcan sus múltiples aspectos y efectos. Un aspecto aún poco conocido es su influencia sobre las interrelaciones de los ecosistemas marinos, ya que altera los esquemas de comportamiento individual en la búsqueda de alimentos, detección y evasión frente a depredadores, llamados sexuales (feromonas), sonidos emitidos y orientación sensorial. El manto viscoso que cubre la superficie, las series de hidrocarburos solubles, de efecto intoxicante y la desaparición del “pasto marino”, así como los cambios bruscos de visibilidad y tenores de iluminación, inhiben la formación de vastos cardúmenes, ya que se pierde el sincronismo sorprendente de sus movimientos y la capacidad de disolver el conjunto de acuerdo con patrones de dispersión que se realizan en menos de un quinto de segundo, ante la irrupción de peces agresores. Al parecer, la pérdida de visión y el bloqueo de la línea lateral, elemento sensorial que capta los cambios transitorios en el desplazamiento del agua, los vuelve indefensos a los ataques, perdiendo las sorprendentes alineaciones y ritmo de avance. La presencia del petróleo genera una tensión ambiental que puede ser letal, ya sea por la magnitud del derrame, espesor, velocidad de propagación o efectos sinérgicos, si existen simultáneamente otros tipos de contaminantes. Recordemos que, en última instancia, la vida de un organismo depende de un delicado equilibrio entre tensiones y tolerancias. Toda comunidad soporta las tensiones surgidas de la proporción de elementos abióticos disponibles, competencias por espacio, alimentos y presencia de depredadores y parásitos. Si a este nivel normal tensional le agregamos grados crecientes de toxicidad y efectos sinérgicos, se producirá el derrumbe de la comunidad, especialmente cuando se encuentra debilitada durante su etapa reproductiva. El colapso acelerado de la trama biológica marina será una dolorosa realidad si continuamos envenenando el halobios con cantidades que crecen exponencialmente de desechos industriales, metales, materiales y líquidos radiactivos, fenoles, detergentes y residuos orgánicos.

En las costas de un solo país —EE.UU.— se arrojan anualmente 150 millones de toneladas con un incremento anual del 4% (Gross, 1980). Holeman, en 1968, estimó el tonelaje mundial en 320 millones de toneladas y que en las costas de 25 Estados de la Unión se vierten diariamente 12 millones de m³ de líquidos provenientes de plantas químicas.

Estas cifras nos hablan de codicia, ansia de lucro y una total indiferencia por las consecuencias futuras. Parecen seguir la escuela de los viejos mineros, que llevaban como detector del grisú a un pequeño canario y escapaban al verlo morir. No piensan que el hombre está prisionero dentro de la biosfera y no hay ruta de evasión.

El principio clave de la Ecología es que nunca hacemos una sola cosa. Meditar sobre los problemas contingentes será un imperativo categórico, si deseamos un desarrollo compatible con nuestra permanencia como especie. Hay una ley escrita en los archivos pétreos de nuestro planeta que las especies de rápida evolución son efímeras. La Humanidad, como Homo Sapiens, tiene solamente 100 mil años.

III. LAS MEDIDAS POLITICAS

La plataforma patagónica, frente a este cataclismo biológico, es un santuario y una enorme tentación. Hemos asistido al retorno del Viejo Pirata y todos los años aumentan las flotillas pesqueras y barcos factoría, impulsados por su fiera necesidad, que esgrimirán en un futuro cercano, como el gran justificativo, ante la desidia del legítimo propietario. No hay tiempo que perder. Debemos asfixiar a los piratas en su guarida estéril e implementar enérgicamente las normas legales, eficaces para una explotación racional. Una poderosa industria pesquera nacional y una estructura de poder disuasivo que, a través de una presencia continua, imponga nuestros derechos sobre las 200 millas, combinados con una enérgica participación y liderazgo en los acuerdos políticos y científicos sobre la limpieza y preservación de las áreas oceánicas, son indispensables para proporcionar a la Argentina, la capacidad necesaria y la seguridad de que sus intereses marítimos serán respetados. Toda otra acción nos llevará al mundo de las ilusiones, donde la angustia y el cruji de dientes será la canción del atardecer definitivo. En el mar, decidiremos nuestro destino.

NOTA: El autor fue director del Instituto de Preservación Ambiental de la Facultad de Ingeniería de la U.N.L.P.

Isla Nueva S.A.



Estudio de factibilidad
proyecto, dirección y
construcción de obras portuarias, puentes,
edificios civiles e industriales, para vivienda,
obras viales y fluviales.

Mandatos
representaciones, consignaciones,
administración de bienes, capitales y empresas en
general.

Importación
y exportación de artículos, en
especial productos agropecuarios y pesqueros.

San Martín 140 - Piso 19 - 1004 Buenos Aires Tel.: 33-2655/6700
Télex: 18687 INSA AR 34-0129/3885

SEGURON S.A.I.C.yF

Fábrica de Calzados



CALIDAD
CERTIFICADA

ALBARIÑO 2672 - 76

Tel. 68-0759

1439 - BUENOS AIRES



COMPANIA FINANCIERA
CENTRAL

**SU ASESOR EN
INVERSIONES**

FLORIDA 627

Dirección y Administración: Florida 520 - 1er. Piso
TEL. 392 - 1425 - 1480 - 1501 - 1615 - 1778 - 2265
2811 - 2861 - 3829 - 3888 - 3938 - 5575

LOS SATELITES Y EL MAR

Por la Doctora
GRACIELA ARROLA DE GALANDRINI
y el Teniente de Fragata
JOSE ANTONIO GALANDRINI

I - EL MAR Y LA ACTIVIDAD ESPACIAL

Con el comienzo de la denominada "Era Espacial", el 4 de octubre de 1957, al ponerse en órbita el primer satélite artificial, el famoso Sputnik soviético, el "compañero de viaje", quedó atrás la literatura fantástica referida a los viajes espaciales, iniciada por Luciano de Samosata en el siglo II y continuada por Héctor Savinien Cyrano de Bergerac en el siglo XVII con su "Historia cósmica de los Estados e Imperios de la Luna", proseguida, entre otros, por Julio Torri, quien escribe en 1917 "Conquista de la Luna".

Pero el siglo XX no sólo marca el comienzo de las actividades espaciales sino también el de la denominada, por algunos, "Era Oceánica" y, por otros, "Era Atómica".

En el presente trabajo se intenta mostrar la importancia y distintas aplicaciones de la actividad espacial en el campo marítimo, considerado este último no sólo como fuente de recursos renovables y no renovables, sino también como medio de intercambio y comunicación.

La oceanografía, hidrografía, meteorología, geofísica, biología, cartografía, a causa de la tecnología espacial, han avanzado considerablemente en sus técnicas.

Estas y otras ciencias ambientales han recibido un empuje extraordinario ante la posibilidad de realizar mediciones de los más diversos parámetros del océano mediante sensores remotos, de transformar imágenes en dígitos y viceversa, a causa de las computadoras y otros avances técnicos que permiten la representación matemática de modelos tanto atmosféricos como oceánicos. Todo esto permite vigilar las características térmicas de los océanos, así como los hielos marinos y procesos de interacción aire-mar, obteniéndose así datos importantes para la pesca, navegación, previsión meteorológica e investigaciones científicas en general.

La aplicación de la técnica espacial al mar supone un esfuerzo enorme que implica alto nivel humano, científico y técnico, así como recursos materiales, todo lo que a su vez requiere colaboración internacional.

En lo que a la República Argentina respecta, en primer lugar la "Problemática Marítima" adquiere una importancia muy especial, ya que su territorio, como es sabido, está enclavado entre masas oceánicas, cuenta con un dilatado litoral marítimo y posee una de las más extensas plataformas submarinas del mundo, sin perjuicio de que aproximadamente el 90% del comercio exterior se realiza por vía fluvial y marítima. En segundo lugar, el hecho de que no exista ningún satélite orbitando que le pertenezca, no quita a los argentinos interés en conocer y estudiar las distintas aplicaciones técnico-espaciales al ámbito marítimo, ya que nuestro país utiliza los servicios de satélites pertenecientes a otros Estados, a través de estaciones terrenas receptoras de la Armada, Fuerza Aérea y Empresa Nacional de Telecomunicaciones.

II - LAS NACIONES UNIDAS Y EL ESPACIO

Lanzado el primer satélite, inmediatamente se comienza el debate de las cuestiones espaciales en la Organización de las Naciones Unidas, dentro de la Subcomisión de Desarme, en Londres.

Al año siguiente, en 1958, dentro de la misma organización intergubernamental se crea una "Comisión ad-hoc" o Grupo de Estudio integrado por 18 países, entre los cuales se encontraba la Argentina(1)-

El 20 de diciembre de 1961, por Resolución 1721 (XVI) queda constituida con carácter permanente la actual "Comisión sobre la utilización del Espacio Exterior con fines Pacíficos", conocida simplemente como Comisión del Espacio o COPUOS.

Desde sus comienzos, quedó integrada o dividida en dos Subcomisiones, la de Asuntos Científicos y Técnicos, y la de Asuntos Jurídicos, las que sesionan anualmente, la primera generalmente en Nueva York, y la segunda hace lo propio en Ginebra.

En ese mismo año, también en la propia Secretaría de la ONU se crea una "División de Asuntos del Espacio Ultraterrestre", con el fin de aplicar las decisiones del COPUOS, referida a cooperación y utilización de dicho espacio, contando a su vez con un Subcomité de Actividades Espaciales.

La Argentina, ya en esa época, por decreto N° 11.145/59, ampliado por decreto N° 1164/60, creó la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales, conocida como CNIE, teniendo por misión intervenir en el esfuerzo de colaboración para la exploración del espacio superior, asesorando al Poder Ejecutivo Nacional en la determinación de la política a seguir, así como en la elaboración de instrucciones de las delegaciones oficiales ante los entes internacionales.

(1) *Fernández Brital, Oscar*; "Tratado sobre el Espacio Exterior", Cap. II - nota 5. Enciclopedia Jurídica Omeba XXVI, pág. 400.

LOS SATELITES Y EL MAR

Al solo efecto de dar el pantallazo que permite la extensión del presente trabajo, cabe destacar que ya en 1968 y 1982 se llevaron a cabo en Viena la Primera y Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Exploración y Utilización del Espacio con fines Pacíficos, UNISPACE '68 y '82, respectivamente.

Dentro de la misma ONU, los Programas para el Medio Ambiente (PNUMA), para el Desarrollo (PNUD) y para el Desarrollo Industrial (ONUDI), tienen muy en cuenta, como herramienta de trabajo, a la teleobservación espacial. Utiliza, asimismo, dicha técnica la "Oficina del Coordinador de las Naciones Unidas para el Socorro en casos de Desastre" (ONUSCD).

También se encuentran desarrollando programas especialmente de aplicación de la teleobservación, desde el espacio ultraterrestre, las Comisiones Regionales, tanto la Económica para el Africa (CEPA), como la Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), como la Económica para América Latina (CEPAL).

Entre los Organismos Especializados de la ONU, que estudian y aplican a sus programas la tecnología espacial, se encuentran:

OMCI - Organización Marítima consultiva Intergubernamental.

OACI - Organización de Aviación Civil Internacional.

OMM - Organización Meteorológica Mundial.

OIEA - Organismo Internacional de Energía Atómica.

OIT - Organización Internacional del Trabajo.

OMS - Organización Mundial de la Salud.

OMPI - Organización Mundial de la Propiedad Intelectual.

UIT - Unión Internacional de Telecomunicaciones.

FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

BIRF - Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

III - LOS SATELITES

1. Concepto y generalidades

Antes de tratar las aplicaciones de la técnica espacial al campo marítimo, a efectos de una mejor comprensión del tema, se hará referencia, aunque sea someramente, a algunos aspectos terminológicos, técnicos y jurídicos.

Es importante puntualizar el contenido semántico de los términos a utilizar, como asimismo recordar algunos aspectos técnicos y científicos, a más de sintetizar principios jurídicos, ya que todo quehacer humano, para que exista orden y justicia, necesita estar regido por el Derecho, y por otro lado, como bien lo sostiene el profesor Aldo Armando Cocca, el jurista debe poseer una noción científica del universo (2)

(2) Cocca, Aldo Armando; "Derecho Interplanetario", Cap. 1-5. Enciclopedia Jurídica Omeba VII, pág. 579.

Se conceptualizará al satélite, sus órbitas, se ensayará una suerte de clasificaciones según sus funciones y aplicaciones, esquematizándose la normativa jurídica aplicable.

El satélite es un vehículo espacial orbital, destinado a realizar un camino o recorrido girando alrededor de un cuerpo celeste, estando determinado su movimiento en forma primordial y permanente por la fuerza de atracción de dicho cuerpo.⁽³⁾

Por ser un vehículo espacial, es un artefacto lanzado por el hombre para la exploración y utilización del espacio ultraterrestre y los cuerpos celestes.⁽⁴⁾

Espacio ultraterrestre o superior es el que se encuentra más allá del espacio aéreo, no existiendo hasta el presente criterio científico satisfactorio para resolver la llamada “Cuestión de la Definición y Delimitación del Espacio Ultraterrestre”, que ocupa desde hace varios años a los especialistas.⁽⁵⁾

La mayoría de los juristas sostienen la necesidad de fijar dicha frontera a través de un acuerdo jurídico internacional, basado en las coincidencias existentes entre los distintos criterios científico-atmosféricos, aerodinámicos, gravitacionales, satelitarios, línea de Von Karman, etcétera, que oscilaría entre los 90 y 110 km.⁽⁶⁾

Nuestros delegados ante la Comisión del Espacio, a partir de 1970, han sostenido la conveniencia de fijar el límite a los 100 km.⁽⁷⁾

Importa la delimitación entre el espacio aéreo y superior ya que en el primero, en el que se desarrolla la actividad aeronáutica, rige el principio de la soberanía del Estado subyacente —aunque con algunas limitaciones—⁽⁸⁾ mientras que en el espacio ultraterrestre se aplica el principio de la libertad de exploración y utilización —siempre que se respeten los principios establecidos en el Tratado del Espacio de 1967—.

Los vehículos espaciales pueden ser clasificados desde distintos puntos de vista, uno de ellos teniendo en cuenta el recorrido y, según él, pueden ser transespaciales u orbitales.

Los primeros son los destinados a una navegación a través del espacio —caso de la serie Pioneer, en que el “10” cruzó la línea de asteroides llegando a las cercanías de Júpiter y el “11” que después de 77 meses de viaje, en 1979, llegó cerca de Saturno, así como los de la serie Voyager, en el que el “2”, disparado en 1977, se encuentra actualmente en camino

(3) ONU. Doc. A/AC-105/C.2/7/add. 1.21-1-77. “Cuestión de la definición y delimitación del Espacio Ultraterrestre”, pág. 6.

(4) Ferrer, Manuel Augusto (n), “Derecho Espacial”, Ed. Plus Ultra, 1976, Cap. IV - p. III-pág. 261.

(5) Ferrer, Manuel Augusto (h), op. cit. Cap. II-G.a., pág. 181.

(6) Videla Escalada, Federico, “Derecho Aeronáutico”, Ed. Zavalía, 1976, T.L. Secc. 3º-C-págs. 278, 294, 296, 299, 301.

(7) ONU. Doc. A/ACMOS/C 2/7/Add 1 21-1-77 “Cuestión de la definición y delimitación del Espacio Ultraterrestre”, pág. 9.

(8) Convención de Aviación Civil Internacional. Chicago 7-12-44. Ratificada por dec. ley 15110/46-ley 13891. Arts. 1º y 5º.

hacia Urano y Neptuno, estimándose arribar a ellos en 1986 y 1989, respectivamente.

Los vehículos orbitales, los satélites, pueden realizar su recorrido tanto alrededor de la Tierra, como del Sol u otro cuerpo celeste.

Tanto los vehículos espaciales como los orbitales, pueden ser tripulados o no. Sus formas, dimensiones e instrumental han ido variando a través del tiempo, de acuerdo con las funciones a que el satélite sea destinado. En la literatura científica y jurídica surgió la idea, primero, del satélite tripulado y de grandes dimensiones, pero en los proyectos concretos después de la Segunda Guerra Mundial, fueron de tamaño reducido y portadores de instrumentos solamente, caso del Vanguard "1" de sólo 1 kilogramo de peso.

En este último decenio se han puesto en órbita vehículos de considerable dimensiones, como el Skylab norteamericano, en 1973 de 85 toneladas de peso y de 15 por 6,4 metros, de tres pisos, con cochera, cocina, área de experimentación, taller, observatorio solar, y módulo de desembarque.⁽⁹⁾ La URSS, a partir de 1971, lanzó las estaciones satelitarias Salyut, la "7" en abril de 1982 aún de mayores dimensiones que las anteriores, con modificación del dispositivo de acoplamiento.⁽¹⁰⁾ Todo esto sin perjuicio de las conceptuadas como grandes plataformas programadas de hasta 100 km cuadrados, para captación de energía solar o iluminación.⁽¹¹⁾

Al satélite puesto en órbita y en actividad se lo denomina controlado o sometido, y puede ser de naturaleza experimental, caso del Landsat "4" en 1982 y del Maree "1" en 1981. El sistema preoperativo o experimental está dotado de infraestructura más pequeña y de mayor flexibilidad; cuando la tecnología y aplicaciones del satélite han avanzado, pasa a ser operacional.

Cuando cumplen su vida útil y permanecen inactivos, ya sea en la órbita original o en otras llamadas de retiro, se denominan satélites inactivos, fuera de servicio o "chatarra espacial".

2. Convenios internacionales

El satélite se encuentra regido por el Derecho Espacial, denominado según otros Astronáutico, Interplanetario, Ultraterrestre, Cosmonáutico o Cósmico.⁽¹²⁾

Este derecho, es el conjunto de principios y normas, nacionales e internacionales, públicas o privadas, relativas al desplazamiento, explora-

(9) *Driscoll. Everly.* "El Skylab está próximo a entrar a la atmósfera desde su órbita, en una carrera contra el tiempo y el Sol". *Smithsonian*. mayo 1979. vol. 10, núm. 2. En *Rev. Informaciones Científicas del Ministerio de Defensa* N° 216. set-oct. 1979, pág. 53.

(10) *Engel Rolf.* "Soyuz y Saliut. ¿Primera fase de la creación de una estación espacial soviética permanente?" *Rev. interavia*. 2/82, pág. 173.

(11) *ONU-UNISPACE* 82. A/Conf. 101/BP/7. 16-1-81. "Documento de antecedentes. Utilización de la órbita geoestacionaria*". págs. 12/3.

(12) *Cocca. Aldo Armando*, op. cit. Cap II. págs. 581 y sgtes. *Ferrer. Manuel Augusto (h)*. op. cit. Cap. I-p.4 pág. 22.

ción y utilización del espacio superior, así como a la regulación de dicho espacio y los cuerpos celestes.⁽¹³⁾

A partir de 1957, Año Geofísico Internacional —AGI— en que se lanzó el primer satélite, comenzaron a realizarse esfuerzos en el seno de organismos tanto de carácter privado como intergubernamental, a efecto de lograr un derecho escrito, positivo, de carácter internacional para regir la actividad espacial, sentándose los principios rectores a desarrollarse en convenios posteriores.

A continuación se presenta una síntesis de los distintos tratados elaborados por el COPUOS, a través de un “consenso universal” o un ponerse de acuerdo juristas de las más diversas extracciones. Fueron firmados a partir de 1967, y ordenados cronológicamente son:

—“Tratado sobre los Principios que deben regir las actividades de los Estados en la Exploración y Utilización del Espacio Ultraterrestre, incluso la Luna y otros Cuerpos Celestes”. Firmado el 27 de enero de 1967. Ratificado por la Argentina por ley 17.989 el 4 de diciembre de 1968.⁽¹⁴⁾

Conocido como “Tratado del Espacio”, consta de 17 artículos. Considerado “Ley Suprema del Espacio Superior”, encuentra por antecedentes Resoluciones de la ONU, tales como las 1148 (XII), 1721 (XVI), 1884 (XVIII), 1962 (XVIII).⁽¹⁵⁾

Como principios fundamentales referidos al espacio y cuerpos celestes establece: exploración y utilización en beneficio e interés de la humanidad, desmilitarización, no apropiación, patrimonio común de la humanidad, cooperación internacional. En cuanto al astronauta es conceptualizado como enviado de la humanidad. Estatuye la registración de los objetos espaciales y la responsabilidad estatal.

—“Acuerdo sobre el Salvamento y la Devolución de Astronautas y la Restitución de objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre”. Firmado el 22 de abril de 1968. Ratificado por la Argentina también por la ley 17.989.⁽¹⁶⁾

Consta de 10 artículos. Desarrolla los arts. 5 y 8 del Tratado del Espacio.

Con respecto a la restitución de objetos, el estado que sepa o descubra un objeto debe notificar a la autoridad de lanzamiento y al secretario de la ONU; debe colaborar en la recuperación, si el hallazgo es en territorio bajo su jurisdicción y la autoridad de lanzamiento así se lo solicita; ésta, a su vez, tiene el derecho a que se le restituya, estando a su cargo los gastos al efecto.

—“Convenio sobre la Responsabilidad Internacional por daños causados por objetos espaciales”. Firmado el 29 de marzo de 1972.⁽¹⁷⁾

(13) Ferrer. Manuel Augusto (h). op. cit. Cap. I-p.2. págs. 17 y sgtes.

(14) Ferrer. Mantel Augusto (h). op. cit. apéndice, págs. 479 y sgtes.

(15) Fernández Brital. Oscar op. cit. págs. 399 y sgtes.

(16) Ferrer. Manuel Augusto (h). op. cit. apéndice pág. 486 y sgtes.

(17) Ferrer. Manuel Augusto (h). op. cit. apéndice pág. 490 y sgtes.

LOS SATELITES Y EL MAR

Consta de 29 artículos. Desarrolla los arts. 6 y 7 del Tratado del Espacio.

Establece como responsable al Estado de lanzamiento, entendiéndose por tal al Estado que lanza, facilita el territorio o las instalaciones o de cualquier forma interviene haciéndolo posible. Los conceptos se hacen aplicables a cualquier organización intergubernamental, que realice las mencionadas actividades.

Fija un sistema de responsabilidad objetiva e ilimitada en caso de daños en la superficie o a aeronaves en vuelo, estableciéndose como única causal de exoneración el dolo o culpa grave de la víctima.

—“Convenio sobre Registro de objetos lanzados al Espacio Ultraterrestre”. Firmado el 29 de marzo de 1972.⁽¹⁸⁾

Consta de 12 artículos. Desarrolla el art. 8 del Tratado del Espacio.

Estatuye una doble registración, internacional y nacional, estando la primera a cargo del secretario de la ONU. El objeto sólo puede registrarse en un Estado, llamado de Registro, pese a ser eventualmente varios los de lanzamiento, siendo aquel el que ejerce la jurisdicción y control sobre el objeto.

Establece todos los datos que deben denunciarse sobre el objeto a lanzar —denominación, órbita, perigeo, apogeo, etcétera—.

—“Acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros Cuerpos Celestes”. Firmado el 18 de diciembre de 1979.

Consta de 21 artículos. Es de aplicación a todo cuerpo celeste del sistema solar, excepto la Tierra. Desarrolla artículos del Tratado del Espacio, estableciendo un régimen internacional para los recursos celestes, a los que declara patrimonio de la humanidad.

3. Desmilitarización del espacio ultraterrestre.

La “Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Utilización del Espacio Ultraterrestre con fines pacíficos”, conocida como UNISPACE '82, realizada en Viena entre el 9 y el 21 de agosto de 1982, trató, entre otros, el tema “Militarización del espacio ultraterrestre”, por parte de los países técnicamente más avanzados.

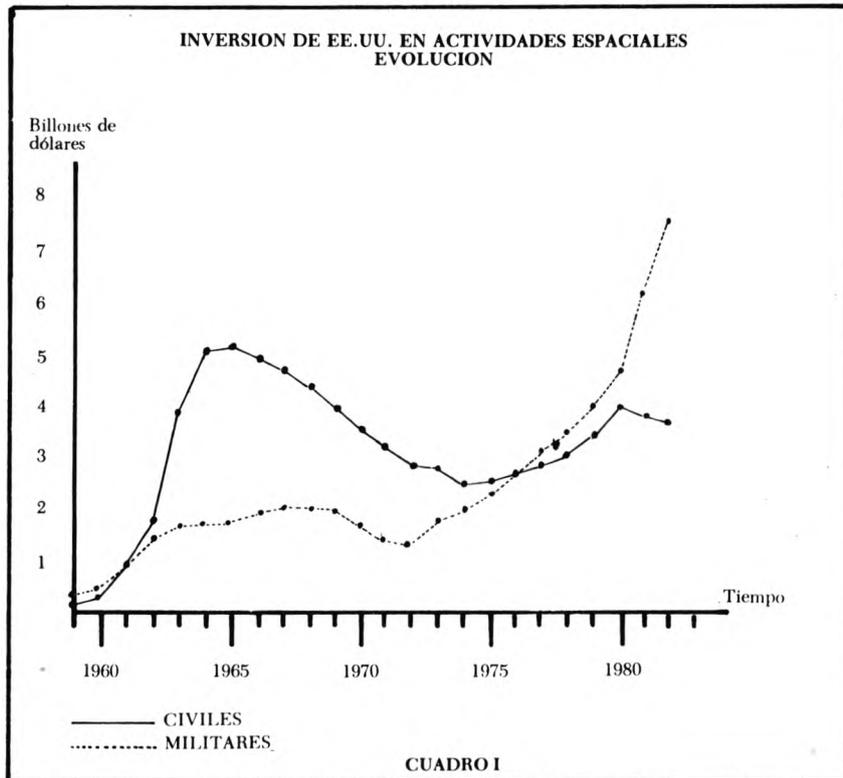
Esa realidad responde a una situación mundial conflictiva favorecida por cierta singular interpretación del artículo 4º del ya mencionado Tratado del Espacio.

Este artículo establece la llamada desmilitarización del Espacio Ultraterrestre, diciendo —el subrayado en negrita nos pertenece—:

“Los Estados partes en el Tratado se comprometen a no colocar en órbita alrededor de la Tierra ningún objeto portador de armas nucleares ni de ningún otro tipo de armas de destrucción en masa, a no emplazar tales armas en los cuerpos celestes y a no colocar tales armas en el espacio ultraterrestre en ninguna otra forma”.

“La Luna y los demás cuerpos celestes se utilizarán exclusivamente

(18) Ferrer, Manuel Augusto (h). op. cit. apéndice pág. 500 y sgtes.



con fines pacíficos... queda prohibido establecer en los cuerpos celestes bases, instalaciones y fortificaciones militares, efectuar ensayos con cualquier tipo de armas y realizar maniobras militares..

La URSS, los EE.UU. y los países integrantes de la Organización Espacial Europea (OEE o AEE), entre otros, hacen hincapié en que la primera parte del artículo —basada en la Resolución 1884 del 17-10-63— al referirse a armas de destrucción en masa, establece sólo la “desnuclearización”. Sostienen asimismo que la segunda parte, al establecer que la utilización debe ser con fines pacíficos, no incluye la palabra “espacio”.

Por su parte, la Argentina y el Grupo de los 77 están en contra de esta interpretación, sosteniendo que el fin pacífico debe prevalecer en todos los casos.

La Conferencia ha llamado la atención sobre el uso indebido de la Ciencia y la Técnica espaciales, pero todo dependerá de lo que resuelva la Asamblea General, en las sesiones venideras.

El CUADRO I muestra la inversión realizada por los Estados Unidos en satélites militares y civiles, aproximadamente desde los comienzos de la actividad espacial hasta la actualidad.

Las curvas marcan la carrera ascendente de los satélites militares en

detrimento de los segundos, lo que muestra que los conflictos se trasladan al espacio, pese a la existencia del Tratado vigente.

De 1962 a 1968, es la época de amplia preeminencia de los satélites civiles; en 1976 comienzan a superarlos los militares.

No debe olvidarse que estos últimos, además de secretos, son sólo para fines militares, mientras que los civiles también pueden ser utilizados para aquellos fines.

En 1981 la URSS tenía en órbita un total —declarado— de 1250 satélites, siendo aproximadamente un 68% de carácter militar, y los EE.UU. contaban —también de acuerdo con lo declarado— con 747 satélites, de los cuales aproximadamente el 57 % eran militares.⁽¹⁹⁾

Sin lugar a dudas, asiste razón al profesor Ernesto Bonicatto, quien ya en 1957 sostuvo que “el satélite más que una consecuencia del afán científico, es producto de la carrera por la dominación mundial”.⁽²⁰⁾

4. El satélite y sus órbitas

El camino o recorrido descrito por un satélite se denomina órbita. Los satélites terrestres son los que giran alrededor de nuestro planeta y están determinados sus movimientos, en forma permanente, por la fuerza de atracción de la Tierra.

Las órbitas o recorridos que describen estos satélites se denominan geocéntricas, por estar contenidas en un plano que pasa por el centro de la Tierra, para acompañarla en su movimiento de traslación alrededor del Sol.

La órbita geocéntrica, según el grado de inclinación que tenga con respecto al Ecuador, puede ser polar, ecuatorial o intermedia. La inclinación de la primera es exactamente 90°, aunque comúnmente se las denomina así también a las cuasipolares. La ecuatorial es aquella cuya inclinación es nula, es decir, yace en el plano del Ecuador, el satélite allí ubicado sólo puede cubrir una franja de hasta aproximadamente, como máximo 70° de latitud N y S. Órbitas intermedias son aquellas cuyas inclinaciones, respecto al Ecuador, son más de 90° o menos que ello.

Asimismo, las órbitas pueden estar sincronizadas o no, con respecto al Sol y la Tierra; en el primer caso se las denomina heliosincrónicas, en el segundo geosincrónicas.

La sincronización con el Sol responde al cumplimiento de varios objetivos, tales como mantener cargadas las baterías con células fotoeléctricas, contar con profundidad necesaria como para fotografiar ciertos puntos, o sea lograr que el satélite cruce siempre el Ecuador a igual hora.

La órbita es geosincrónica, cuando el satélite que por ella órbita se desplaza a la misma velocidad angular y en la misma dirección que la

(19) *Driollet, Rogelio y otro*, “Curso sobre Derecho Aeronáutico y Espacial” un Univ. Nac. M.d.P. Fac. Derecho, 26-9-82.

(20) *Bonicatto, Ernesto*, “El satélite artificial, derecho aéreo y economía”. L.L.T. 89 Secc. doc., pág. 745.

Tierra; el satélite allí ubicado completa una revolución en un día sideral o sea 23 hs 56' 45"

Cuando la órbita geosincrónica tiene inclinación y excentricidad nulas, se la denomina geoestacionaria (O.G.).

Existe una órbita geoestacionaria natural situada aproximadamente a 36.000 km de la Tierra, donde el satélite adquiere una velocidad angular igual a la de la Tierra, sin necesidad de hacerle más que propulsión de mantenimiento —impulsos adicionales o comandados— para lograr mantener el satélite dentro de un cuadrado de 150 km de lado, variando la altura sólo 30 km.

Colocar y mantener un satélite en una supuesta O.G. distinta a la natural, demanda un excesivo desgaste técnico, lo que resulta económicamente impracticable.

Cuando existe cierta excentricidad con respecto al eje terrestre o determinada inclinación en relación al Ecuador, se está en presencia de las denominadas órbitas "geoestacionarias generalizadas".

Vista la O.G. desde la Tierra parece un arco en el cielo y los satélites perlas de un collar; para lograr desde ella cobertura en los 360° de longitud, al igual que para ser visto un satélite por lo menos de cualquier punto de la Tierra, se necesita que orbiten tres de ellos.

Esta órbita resulta importante, ya que brinda una serie de ventajas en sus múltiples usos, si bien por su altura es necesario dotar al satélite, allí ubicado, de sensores y amplificadores poderosos.

El satélite geoestacionario permite lograr comunicaciones constantes, con menor costo que los ubicados en otro tipo de órbita.

A la meteorología, le permite efectuar observaciones casi permanentes de la atmósfera terrestre, así como reunir datos de plataformas fijas o móviles y retransmitir a estaciones terrestres para su ulterior elaboración y difusión.

También resulta útil el satélite geoestacionario, en el caso de observaciones astronómicas de cierto tipo, a la teleobservación terrestre, y también en el control de la navegación; actividades para las cuales es necesario la complementación con satélites de órbita no geoestacionaria, a efectos de lograr cobertura completa.

Asimismo, se encuentran proyectados satélites geoestacionarios para estudiar fenómenos de rápida variación, así como para captación de energía solar e iluminación de la Tierra.

El primer satélite colocado en dicha órbita fue el Syncom "2", el 26 de julio de 1963, que actualmente se encuentra inactivo.

De ahí en más, y de acuerdo con información de la ONU de fines de diciembre de 1980, se lanzaron hasta esa fecha 126 satélites geoestacionarios —96 de comunicaciones, 10 meteorológicos, 17 de reconocimiento y 3 de investigación científica—, de los cuales se encontraban en actividad para dicha fecha un 80% de ellos, resultando la tasa media de aumento en el decenio 1970-80, del 18%.⁽²¹⁾

(21) ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/7. 16-1-81. "Documento de antecedentes. Utilización de la órbita geoestacionaria", pág. 19.

LOS SATELITES Y EL MAR

Esto llevará, en un futuro próximo, a que partes de la O.G. queden congestionadas. Se calcula que en el estado actual de la técnica podrán colocarse sólo entre 120 y 180 satélites, ya que son necesarios entre 2 y 3 grados de distancia entre uno y otro, 215 a 320 km a efectos de evitar interferencias.

El mayor problema que afecta el empleo eficaz de esta órbita es la utilización del espectro de frecuencias de radiocomunicaciones, ya que no sólo utilizan éste los satélites de comunicaciones, sino que también es necesaria la radiocomunicación para dirigir y controlar un satélite, así como transmitir o retransmitir información.

Para evitar la congestión se utilizan distintos métodos, tales como reingreso a la atmósfera, colocación en órbita de eliminación o retiro —situada a cientos de kilómetros de la geoestacionaria— o traslado fuera del campo gravitacional de la Tierra —situado más allá de un millón de kilómetros— en que prevalece la gravedad del Sol.⁽²²⁾

Los especialistas están estudiando la posibilidad de utilizar las ya definidas “órbitas geoestacionarias generalizadas”, lo que permitiría colocar de 2 a 4 veces más satélites que en la O.G. propiamente dicha.⁽²³⁾

El Convenio Internacional de Telecomunicaciones de 1973, firmado en Málaga-Torremolinos, en el art. 33, inc. 2, establece que la O.G. es un “recurso natural limitado”.

En la Comisión del Espacio las opiniones se manifiestan divididas, desde que se introdujo el tema en 1979 al tratar la cuestión de la “Definición y Delimitación del Espacio Ultraterrestre”.

Algunos países sostienen que forma parte del espacio superior y por ende está regida por el Tratado del Espacio; otros, entre ellos la Argentina, consideran necesario establecer un régimen especial, pero teniendo en cuenta los principios de dicho Tratado y su naturaleza de recurso limitado. Por su parte, los Estados ecuatoriales han hecho reclamos de soberanía y firmado la “Declaración de Bogotá”, el 3 de diciembre de 1976, en la que sostienen que el Estado que quiera ubicar un satélite en un segmento de la O.G. ubicado sobre el territorio de uno de ellos, necesita autorización previa y expresa del Estado. En contra de estos reclamos se encuentran no sólo los países desarrollados, sino también los en vía de desarrollo.⁽²⁴⁾

5. Clasificación de los satélites

Los satélites pueden ser clasificados desde distintos puntos de vista; desde uno de ellos en civiles y militares. Este trabajo se dedica sólo a los primeros, los que pueden a su vez ser subclasificados, de acuerdo con su principal función, en satélites de observación, comunicación, navegación y salvamento.

(22) ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/4. 30-1-81. “Documento de antecedentes. Repercusión de las actividades espaciales en el ambiente terrestre y espacial”, pág. 31.

(23) ONU. A/AC.105/203/add.1.11-12-78. “Carácter físico y atributos técnicos de la órbita geoestacionaria”, pág. 13. ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/7. 16-1-81. “Documento de antecedentes. Utilización de la órbita geoestacionaria”, pág. 24.

(24) *Driollet, Rogelio*, “La órbita geoestacionaria: aspectos y problemas jurídicos que plantea”, Rev. Ciencia Divulgada, año II - mayo-julio, pág. 3.

A los de observación se los denomina también de vigilancia, teleobservación, control o detección. De acuerdo al ámbito a teleobservar pueden estar destinados a realizar observación terrestre, marítima, meteorológica y astronómica. A la teleobservación en los tres primeros ámbitos se la denomina “teleobservación de recursos naturales”.⁽²⁵⁾

Los de comunicación son los especialmente destinados a ello, sin perjuicio de que todo satélite transmite información a las estaciones receptoras terrenas. A su vez, estos satélites pueden ser utilizados para comunicaciones terrestres, marítimas, internacionales o domésticas.

Los de navegación cumplen la función de “ayudas”, permitiendo a los buques y aeronaves determinar su posición en el mar o en el espacio aéreo.

Los satélites de salvamento son los programados para cumplir servicios de búsqueda y socorro de buques en el mar y aeronaves, en los distintos ámbitos en que puedan encontrarse.

IV - SATELITES DE APLICACION MARITIMA

En el presente trabajo se brinda un panorama general e informativo de las aplicaciones de los distintos tipos de satélites utilizados para el estudio de los océanos y la atmósfera de interacción, así como de aquellos que facilitan la navegación, comunicación y salvamento en el ámbito marítimo, lo que permite un mayor conocimiento de sus recursos y perfeccionamiento de los sistemas de seguridad de la vida humana en el mar.

La importancia de la técnica espacial aplicada al ámbito marítimo ha llevado a que varios organismos especializados, pertenecientes al sistema de las Naciones Unidas, se encuentren desde los comienzos de esa actividad abocados a la realización de programas en ese sentido, aspecto que también se aborda.

1. Satélites de observación

Estos satélites utilizan el sistema de teledetección o percepción remota, o sea el conjunto de técnicas basadas en las propiedades de las ondas electromagnéticas, emitidas o reflejadas por un objeto y portadoras de información del mismo, a efectos de obtener y elaborar, a distancia, la información de los objetos.⁽²⁶⁾

Para detectar la onda, en sus distintas longitudes, y obtener una imagen radiométrica y registrarla se utiliza un sensor remoto. Este consiste en un dispositivo capaz de captar información sin estar en contacto con el objeto, tal como el ojo humano; así lo es desde una cámara fotográfica hasta los barredores multiespectrales que llevan los satélites.

Los sensores remotos tienen distinta “resolución”, o sea distancia mínima necesaria entre dos objetos, para que puedan distinguirse como

(25) ONU. AIAC/105/288. 20-4-81, Anexo I, pág. 7.

(26) Gagliardi, Antonio. “Formación de imágenes. Distintos flujos de radiación electromagnética. Sensores Remotos”. CNIE-OEA.

LOS SATELITES Y EL MAR

separados, en una imagen obtenida mediante el sistema. Ella depende del tamaño, forma y configuración del objeto, así, por ejemplo, para reconocer montañas, costa o agua, basta contar con una resolución de 15 a 80 m, mientras que para detectar carreteras, de 1,5 a 5 m, y automotores de 0,15 a 1 m.⁽²⁷⁾

Cada componente terrestre responde de distinta forma al ser excitado por una onda electromagnética, es decir, tiene una “firma espectral” o curva de reflectancia, debido a sus distintas propiedades físicas, químicas, geométricas —por ejemplo, el agua absorbe más que la vegetación, en una misma longitud de onda—.

Los sensores remotos pueden ir colocados en globos, aviones, cohetes, satélites.

Las primeras teleobservaciones desde el espacio fueron realizadas desde globos, a 100 m de altura, al tomar Nadar, en 1858, fotos aéreas de París, en forma manual. Luego en 1882, a iniciativa de Archiball, se colocaron cámaras automáticas en cometas con fines meteorológicos. Las fotografías desde aeronaves se inician con Wilbur Wright en 1909, y las primeras fotos desde satélites son tomadas en 1959 por el satélite norteamericano Vanguard “2”.

El 23 de junio de 1972 el satélite ERTS (Earth Resources Technology Satellite), luego rebautizado como LANDSAT, comienza a transmitir en forma digital con sensores electroópticos multicanal en forma rutinaria y repetitiva.

Los sensores instalados en satélites pueden barrer sectores o superficies en forma reiterada, posibilitando evaluaciones a través del tiempo, pero la resolución del sensor debe ser menor, es decir, necesita contar con mayor precisión. Por el contrario, en el caso de montarlos en globos, aviones o cohetes, son necesarias muchas más tomas, aunque la resolución puede ser mayor, es decir, de menos precisión.

Los datos adquiridos, captados, sensorizados o barridos por el satélite son transmitidos, en tiempo real, a estaciones terrenas o plantas receptoras, que se encuentran al alcance del radio del satélite, procedimiento denominado “lectura directa”. Pero el satélite generalmente posee además grabadores a bordo, para almacenamiento con capacidad de transmisión a estaciones terrenas predeterminadas.

El “dato primario” o “información primaria” obtenida, sufre luego correcciones lográndose un “producto preelaborado”, al que luego analistas transforman en “información analizada”.

Los satélites geoestacionarios pueden cumplir funciones de “recolectores”, enviando a estaciones terrenas datos a su vez recibidos de sensores remotos no abarcados por dichas plantas receptoras.

Asimismo, este tipo de satélite puede “diseminar” información previamente procesada.

a. Observación meteorológica y oceanográfica.

(27) *OMU-Grupo de Expertos Gubernamentales sobre la repercusión de la creación de un OISCO-SMA/WP/21. 9-7-80, pág. 2.*

Es conocida la llamada esfera de interacción entre atmósfera y océano, ya que los fenómenos atmosféricos dependen considerablemente de los mares, a causa de que el sol incide en la superficie acuosa originando cierta evaporación hacia la atmósfera. A su vez, las condiciones meteorológicas son factor importante a tener en cuenta en una travesía marítima y así en el hemisferio Norte las capas de hielo modifican el régimen navegatorio, y en el hemisferio Sur los vientos inciden en las corrientes oceánicas determinando, a su vez, la localización de los distintos cardúmenes.

Meteorología y oceanografía cuentan con una misma esfera de interés y estudio, y por ello justamente una misma persona, el teniente de la marina de los EE.UU. Mathew Fontaine Maury, es considerado el fundador de la oceanografía y la meteorología modernas, por haberlas elevado a un rango internacional, en ocasión de la Primera Conferencia Meteorológica Internacional, llevada a cabo en Bruselas en 1853.

b. Satélites meteorológicos,

Las primeras aplicaciones prácticas de los satélites se encuentran en los estudios meteorológicos. Los meteorólogos fueron los primeros en apreciar las posibilidades que ofrecían las técnicas espaciales, ya que resultaba imposible colocar las numerosas redes de estaciones necesarias para la predicción del tiempo en el océano, a causa de su gran extensión.

Las observaciones satelitarias se iniciaron, en este campo, con el Vanguard "2", en 1959, y el TIROS (Televisión and Infrared Observation Satellite), en 1960.

En 1961, los renombrados meteorólogos Bugaev y Wexler propusieron a la Organización Meteorológica Mundial (OMM), creada en 1950, el establecimiento de una "Vigilancia Meteorológica Mundial" (VMM), a causa del carácter internacional de esa ciencia, debido a que los fenómenos de dicho carácter pueden abarcar grandes extensiones, incluso en pocos días.

El Cuarto Congreso Meteorológico Mundial, celebrado en Ginebra, en 1963, aprobó esa iniciativa, programándose distintos planes a desarrollar en distintos períodos: el primero abarcó 1968/1971 y el actual 1980/83, fue aprobado en 1979 por el Octavo Congreso Meteorológico Mundial, también en Ginebra.

La VMM consta de tres elementos fundamentales o sistemas mundiales: el de Observación (GOS o SMO), el de Preparación de Datos (SMPD) y el de Telecomunicaciones (SMT). En el primero de éstos los satélites desempeñan el papel principal.

En este campo se pone de manifiesto la necesidad de complementariedad y compatibilidad entre los satélites, ya que para obtener cobertura completa es necesario contar tanto con satélites geoestacionarios como cuasipolares, pues los primeros, si bien prestan una información casi continua, abarcan como máximo sólo hasta 50° de latitud N y S, mientras que los cuasipolares, si bien tienen mayor cobertura, no suministran información continua.

(28). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/5. 6-2-81. "Documento de Antecedentes. Compatibilidad y complementariedad de los sistemas de satélites", pág. 7.

**SATELITES QUE APOYAN EL PLAN DE VIGILANCIA
METEOROLOGICA MUNDIAL (VMM) 1980-1983**

PROGRAMA	PAIS	POSIC.	INCLIN	PERIGEO	SINCRONISMO	INFORMACION
1. GEOESTACIONARIOS						
METEOSAT 1	OEE	0	0	36.000 km	GEOSINCRONICO	CASI CONTINUA
METEOSAT 2	OEF		0		"	" "
GOES 1	EE.UU.	75 W	0	"	"	" "
GOES 2	EE.UU.	135 W	0	"	"	" "
GMS 1	JAPON	140 E	0	"	"	" "
GMS 2	JAPON		0	"	"	" "
GOMS o SMOG	URSS	70 E	0	"	"	" "
NSAT	INDIA	74 E	0	"	"	" "
2. CUASIPOLARES						
TIROS-NOAA	EE.UU.	---	99°	830 km	HELIOSINCRONICO	2 veces por día
TIROS/NOAA	EE.UU.	---	99°	830 km	HELIOSINCRONICO	2 veces por día
METEOR 2	URSS	---	99°	900 km	HELIOSINCRONICO	1 vez por día

CUADRO II

Generalmente, estos últimos se encuentran emplazados en órbitas solares sincrónicas, suministrando datos diariamente a la misma hora local, y orbitan entre los 600 y 1.500 km de altura.

Los satélites meteorológicos, actualmente, realizan no sólo observación de la atmósfera, sino también de la superficie terrestre y oceánica, lo que permite recoger otro tipo de información no estrictamente meteorológica, ayudando así, en cierta medida, a satisfacer requerimientos de otras ciencias ambientales.

En lo que se refiere a superficie oceánica, permiten medir su temperatura, localizar corrientes de superficie, zonas contaminadas, determinar las condiciones del hielo, el grado de agitación del océano, los campos de viento, todo lo cual resulta de gran importancia para la pesca, navegación y distintas labores de investigación científica.⁽²⁹⁾

Por ello es que los satélites que apoyan el plan de la VMM también resultan indispensables para otros programas internacionales y actividades relacionadas con la hidrografía y oceanografía, tales como el Programa Mundial de Investigaciones Atmosféricas (GARP), el Sistema Global Integrado de Estaciones Oceanográficas (SGIOE o IGOSS) y el Programa de Hidrografía Operacional (PHO).

En el plan de la VMM 1980/83 participan la totalidad de los programas meteorológicos nacionales y regionales, tal como se indica en el Cuadro II. (30)

(29). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/5. 6-2-81. "Documento de Antecedentes. Compatibilidad y complementariedad de los sistemas de satélites", pág. 10.

(30). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/5. 6-2-81. "Documento de Antecedentes. Compatibilidad y complementariedad de los sistemas de satélites", pág. 6.

c. Recepción de información meteorológica en la Argentina.

Esta información satelitaria es recibida en la Argentina a través del Servicio Meteorológico de la Armada (SMARA) y del Servicio Meteorológico Nacional (SMN) dependiente de la Fuerza Aérea.

SMARA, desde sus estaciones receptoras sitas en las Bases Aeronavales Comandante Espora y Río Grande y en el buque ARA "Almirante Irizar", y el SMN desde sus plantas situadas en Ezeiza y Base Comodoro Marambio, reciben información "directa" del satélite norteamericano TIROS-N/NOAA "7" y del soviético Meteor "2".

Asimismo el SMARA, desde su estación situada en el edificio Libertad y el SMN, desde la Central de Satélites ubicada también en Capital Federal, reciben información, en forma "directa", desde los satélites norteamericanos GOES "1" y "2", pero ya "procesada", en una estación terrena principal, mediante el sistema \VEFAX-facsimil.(31)

Además estos servicios, desde Washington, reciben en sus centrales información ya procesada e interpretada, denominado el sistema recepción "diferida".

d. Satélites de observación oceanográfica.

La oceanografía, ciencia que aplica principios de la física, química, biología y matemática al estudio de los océanos, ya sea en cuanto a sus propiedades, comportamiento de las aguas, investigación de recursos renovables, no renovables y fondos oceánicos —sólo como para recordar a simple modo de ejemplo alguno de los muchos aspectos que abarca—, ha avanzado mucho a causa de la técnica espacial.

Por ello, se puede dividir a los estudios oceanográficos en dos grandes etapas: la primera, denominada directa, tradicional o de 'punto a punto', en que se obtenía información discontinua, y una segunda etapa iniciada en 1957. con la teleobservación espacial que posibilita la realización de estudios en áreas mucho más extensas, llegando a decir Ewing que a causa de la tecnología espacial "la oceanografía no será ya nunca la misma". (32)

Los satélites permiten realizar estudios geodinámicos; cartografiar zonas inaccesibles en tiempo real; establecer planos topográficos de los océanos con precisión altimétrica; determinar variaciones y movimientos de los mares; estudiar las corrientes marinas; detectar contaminación costera y lacustre; advertir la presencia de icebergs y definir canales de

ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/11/add.1. 21-10-81 "Documento de antecedentes. Papel del sistema de la Naciones Unidas en la actividad espacial. Adición. Programas de trabajo para 1981, 1982 y años futuros", pág. 32.

(31). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/5. 6-2-81. "Documento de antecedentes. Compatibilidad y complejidad de los sistemas de satélites", pág. 9.

ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/11/Add.1. 21-10-81. "Documento de antecedentes. Papel del sistema de las Naciones Unidas en la actividad espacial. Adición. Programa de trabajo para 1981, 1982 y años futuros."

(32). *ficrrij, Donna*. "ERTS: su primer año en órbita". Bulletin of the Atomic Scientists. June 1973, en Rev. Informaciones Científicas. Ministerio de Defensa, 168. Mayo 1974, pág. 15.

SATELITES DE OBSERVACION MARITIMA

1. PROGRAMAS DE EE.UU.		
GEOS (Geodynamics Experimental Ocean Satellites)	1965	Establecer planos topográficos del océano. Determinar variaciones y movimientos de las mareas.
EOLE	1972	Estudiar corriente antártica circumpolar.
HCMM (Heat Capacity Mapping Mission)	1978	Detectar la contaminación costera y lacustre.
SEASAT 1	1978	Realizar estudios geodinámicos del océano. Realizar estudios topográficos con precisión altimétrica. Informar la dirección y velocidad de los vientos. Detectar recursos naturales renovables y no renovables. Observar temperaturas en superficie. Observar el color del océano. Ubicar buques.
NOSS (Sistema Nacional de Satélites oceánicos EE.UU.)		Vigilar las variables de los océanos.
2. PROGRAMAS DE LA URSS		
COSMOS/SALYUT	1967	Definir canales de navegación. Advertir presencia de iceberg. Informar sobre corrientes marinas. Tomar temperaturas del agua. Detectar plancton y aceite del pescado.
3. PROGRAMAS DE OTROS PAISES		
a. CANADA SAR		Observar zonas costeras y marinas para asistencia a la navegación y exploración petrolera.
b. FRANCIA SPOT (Système Probatoire D'Observation de la terre)	1984	Oceánico, meteorológico y terrestre.
c. INDIA SEO-1 SEO-2	1979	Oceanográfico y meteorológico.
d. JAPON MOS-1 MOS-2	1985	Marítimo
e. OEE/ESA (ORGANIZACION ESPACIAL EUROPEA) COMSS (Coastal Ocean Monitoring Systems) ERS-1 LASS	1985	Marítimo Observar océanos y costas. Observar océanos y costas.

CUADRO III

navegación; detectar aceite de pescado, plantón, bancos de peces y petróleo; tomar la temperatura del agua y en general observar los océanos y las costas en sus más variados aspectos.

Tanto los EE.UU. como la URSS, desde mediados de la década del sesenta, comienzan sendos programas espaciales de aplicación marítima, realizando a tal fin misiones tanto tripuladas como automáticas.

La India concreta el lanzamiento del SEO "1" en 1979, encontrándose actualmente en programación misiones por parte de Francia, la Organización Espacial Europea (OEE/AEE), Japón y Canadá, tal como lo muestra el cuadro III. (33)

El empleo de la técnica espacial vigoriza una verdadera cooperación internacional puesta de manifiesto a través de entes privados y públicos de carácter internacional, que se encuentran utilizando la teleobservación satelitaria para el estudio de los océanos. (34)

Así, dentro del sistema de la ONU, en el Departamento Cooperación Técnica para el Desarrollo, la División de Recursos Naturales y Energía tiene a su cargo un extenso programa en la esfera de la cartografía, energía, geología, minería y recursos hídricos. A tal fin, cuenta con una dependencia de Teleobservación que suministra datos a los distintos sectores de la organización, así como a los organismos encargados de la ejecución de diversos proyectos sobre aprovechamiento de recursos naturales, prestando asimismo apoyo a los Centros Regionales de teleobservación.

A la UNESCO, dentro del sector Ciencias, le interesa el estudio del medio ambiente natural y sus recursos empleando la teleobservación espacial dentro de sus distintas divisiones, tales como la de Ciencias del Agua, Ciencias del mar y secretaría de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI).

Por su parte, la FAO cuenta desde 1976, dentro del Departamento Agricultura, con un Departamento de Teleobservación, elevado en 1980 al rango de Centro, abocado a respaldar técnicamente a gran cantidad de proyectos, para lo cual cuenta en la misma sede con un archivo, biblioteca, publicaciones y laboratorio de análisis e interpretación de foto aérea e imágenes transmitidas por satélite.

La OMCI, creada en 1948, a partir de 1966 comienza a interesarse, en considerable medida, del desarrollo de la técnica espacial con fines marítimos dentro del programa de actividades relativas a exploración y explotación de recursos minerales y energía.

(33). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP5. (i-2-81. "Documento de antecedentes. Compatibilidad y complementariedad de los sistemas de satélites", pág. 21/3.

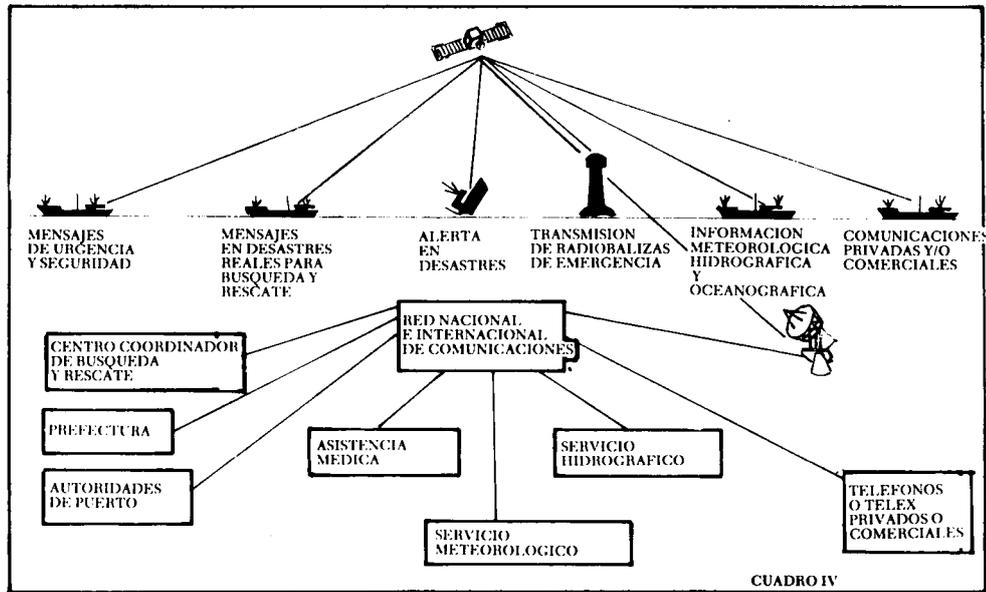
ONU-Crupo de expertos gubernamentales sobre la repercusión de la creación de un OISCO-SMA/WP/21. 9-7-80, pág. 11/13.

Interavia, 12/78, pág. 1159. "Programas de observación de la Tierra".

Cerutti, Juan, "Actividad militar de los Cosmos", Kev. Nacional Aeronáutica y Espacial, oct.-oct. 79, pág. 55.

(34). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/11/add. 1. 21-10-81. "Documento de antecedentes. Papel del sistema de las Naciones Unidas en la actividad espacial. Adición. Programas de trabajo para 1981. 1982 y años futuros.-"

LOS SATELITES Y EL MAR



Dentro de los organismos internacionales no gubernamentales se destaca la actividad desarrollada por el Comité Científico de Investigaciones del Océano (SCOR), creado en 1957 por el Consejo Internacional de Uniones Científicas (ICSU), el cual mantiene relaciones permanentes con la UNESCO y la COI, intercambiando información.

e. Problemática jurídica

A efectos de ubicarse en la problemática jurídica planteada por los satélites de vigilancia, es necesario partir de la posibilidad con que cuenta un sensor remoto de teledetectar áreas tan grandes como para que se haga imposible respetar las fronteras nacionales, obteniéndose así datos de más allá de ellas.

La teleobservación puede hacerse sobre recursos naturales del territorio del Estado teleobservador, sobre alta mar o sobre el territorio de otro Estado, planteándose el problema jurídico en esta tercera hipótesis.

Ante todo, deben tenerse en cuenta dos intereses fundamentales que pueden estar encontrados: el de la comunidad internacional, que a través de la investigación de los recursos naturales busca con su aprovechamiento lograr la supervivencia de la humanidad y, por otro lado, el interés del Estado teleobservado, ya que se le reconoce internacionalmente la soberanía sobre sus recursos naturales (Resoluciones de la Asamblea General de la ONU 523 (VI), 1803 (VII), 2600 (XXIV), 2778 (XXVI), entre otras).⁽³⁵⁾

En el año 1970 la Argentina presentó a la Comisión del Espacio un proyecto de regulación de la teleobservación de recursos terrestres reali-

(35). Ferrer, Manuel Augusto (h). op. cit. Cap. 1. 8-g. págs. 60 y 62.

zada desde el espacio ultraterrestre. En ese mismo año, la Asamblea General de la ONU, por Resolución 2733 (XXV), solicita al COPUOS la creación de un Grupo de Trabajo sobre el tema, concretándose la constitución del mismo al año siguiente.

Muchos fueron los proyectos presentados y dispares los criterios expuestos, pudiendo sintetizarse las diversas posturas, sin pretender abarcarlas todas, en: 1.— abstenerse de legislar y continuar observando por estar la actividad en etapa experimental; 2.— antes de establecer un convenio es conveniente crear un organismo internacional (OISCO) para que elabore y difunda datos, desarrolle estaciones terrenas y llegue a tener bajo su control y vigilancia los satélites de este tipo; 3.— a efecto de legislar, distinguir las distintas resoluciones de los sensores, debiendo regularse la distribución de información obtenida con resoluciones menores a 50 metros.

En abril de 1981 el Grupo de Trabajo presentó a la subcomisión de Asuntos Jurídicos del COPUOS un proyecto de diecisiete principios, agregándola ésta como anexo en el informe de ese año.⁽³⁶⁾

La cuestión jurídica fundamental radica en considerar o no como exigencia el “consentimiento” del Estado teleobservado, en cuanto a la realización de la actividad y respecto a la difusión de la información obtenida a terceros Estados.

El principio I del aludido proyecto, referido a distinciones terminológicas, define a la “teleobservación de la Tierra” como la referida a los recursos naturales de ésta y su medio ambiente; asimismo distingue entre “dato primario” —o sea el adquirido por el satélite y el preelaborado para un análisis posterior— o “información analizada” —o sea el producto final obtenido al someter el dato primario a un proceso analítico—.

Los principios XII, XIV, XV y XVI refiérense a los derechos del Estado teleobservado en cuanto a ser notificado de la actividad a que será sometido, respeto de su soberanía sobre los recursos naturales; acceso oportuno y no discriminatorio a los datos primarios obtenidos de su territorio, consulta y aprobación referida a difusión a terceros estados de datos e información obtenida de su territorio.

En los principios II, III, V y VIII se establece que la teleobservación debe realizarse en beneficio e interés de todos los países, de conformidad al derecho internacional y el Tratado del Espacio, promoviendo la protección del medio ambiente y de la humanidad frente a los desastres naturales.

Los principios IV, VI, IX, X y XI establecen los deberes del Estado observador, en cuanto a la obligación de notificación al secretario de la ONU y al Estado teleobservado de la actividad a realizarse, la obligación de promover la cooperación internacional y de prestación de asistencia técnica, el deber de utilizar los datos y la información de manera compatible con los intereses legítimos de otros Estados, haciéndose responsables por dichas actividades.

(36). ONU. A/AC 105/288. 20-4-81. “COPUOS: Inf. Subcom. As. Jur. 20º pers. ses.” Anexo I.

El principio VII establece como deber de la ONU y sus organismos competentes la coordinación y cooperación internacional en esta esfera de actividad, y el principio XVII refiérese a la solución de controversias mediante el sistema de consultas y otros medios pacíficos convenidos.

Los principios XII y XV, en relación al I, son los más debatidos, y así lo fueron en la Conferencia de Viena de 1982, oportunidad en que no se avanzó en las negociaciones.

Así, la URSS se opone a la inclusión del principio XII, referido al derecho del Estado observado con respecto al acceso oportuno y no discriminatorio sobre los datos primarios, sosteniendo que ello debe convenirse mutuamente mediante acuerdos bilaterales.

Por su parte, los EE.UU. y países europeos se oponen a la inclusión del principio XV referido a la necesidad de previa consulta y aprobación del Estado observado para la difusión de datos e información a terceros países, ya que para la realización de ciertos estudios se necesita contar con información global.

El tema es muy arduo, ya que los propios Estados en desarrollo tele-observados, con la vigencia del principio XV, podrían verse perjudicados, dado que para obtener información de terceros países necesitarían la conformidad de ellos, mientras que el Estado observador, propietario del satélite, cuenta con información de todos los territorios observados sin ese requisito, ya que el satélite almacena los datos primarios.

2. Satélites de comunicación marítima.

a. Antecedentes.

El 96% del comercio mundial es realizado por vía marítima, existiendo una flota de aproximadamente 60.000 buques, de los cuales un 70 % se encuentra simultáneamente en el mar. ⁽³⁷⁾

Mediante el empleo de medios tradicionales de comunicación, sólo durante el 22% del tiempo total se pueden establecer comunicaciones con los buques de altamar.⁽³⁸⁾

Logrando buenas transmisiones y recepciones se beneficia el comercio y la explotación marítima en general, residiendo su mayor ventaja en el campo de la seguridad.

Para el logro de dichos objetivos, habida cuenta de las características del medio marítimo, en especial a causa de sus grandes dimensiones, resulta sólo factible la comunicación vía satélite, ya que no ofrece las limitaciones de otros medios tradicionales. Contando con la llamada comunicación espacial, se posibilitan las distintas ligazones que se indican en el cuadro IV.

Los Estados Unidos de Norteamérica, el 18 de diciembre de 1958, ponen en órbita el "Score", primer satélite de comunicaciones; el 26 de julio de 1963 hacen lo propio con el primer satélite de comunicaciones

(37). *William, Maureen Silvia*. "Telecomunicación por satélite", Ed. Abeledo Perrot. 1981. Nota 35, pág. 45.

(38). *Btilloch, Chris*, "Inmarsat entra en escena. Una nueva dimensión en las telecomunicaciones por satélite". Rev. Interavia 4/82, pág. 384.

**INMARSAT
DISPONIBILIDAD DE SATELITES**

REGION OCEANICA	SATELITE	FECHA LANZAMIENTO	FECHA PUESTA EN SERV.
ATLANTICO	MARISAT	en órbita desde 1976	1º de febrero de 1982
	MARECS-A	12 de diciembre de 1981	marzo de 1982
	INTELSAT V-2	mediados de 1982	setiembre de 1982
INDICO	MARISAT	en órbita desde 1976	1º de febrero de 1982
	INTELSAT V-1	abril de 1982	junio de 1982
	INTELSAT V-3	noviembre de 1982	enero de 1983
PACIFICO	MARISAT	en órbita desde 1976	1º de febrero de 1982
	MARECS-B	abril de 1982	junio de 1982
	INTELSAT V-4	marzo-julio de 1983	mayo-setiembre de 1983

CUADRO V

geoestacionario "Syncom 2" y el 6 de abril de 1965 lanzan el primero de comunicaciones comerciales perteneciente al INTELSAT, denominado Early Bird, haciendo lo propio la URSS el 23 de abril de 1965 al lanzar el primer satélite de comunicaciones perteneciente al sistema "Orbita", denominado "Molnya I", antecedente del INTELSPUTNIK.

La Asamblea General de la ONU, por Resolución 1721 (XVI) de 1961, declara que las telecomunicaciones espaciales deben estar a disposición de todos los países sin discriminación.

Las comunicaciones marítimas vía satélite integran el Sistema Internacional de Telecomunicaciones; por ello, interesa tener en cuenta la labor desarrollada por la UIT, ya que ésta tiene por fin coordinar los distintos aspectos técnicos de las comunicaciones armonizando las actividades nacionales e internacionales, a efectos de evitar el monopolio de los países más favorecidos económica y técnicamente.

La UIT elaboró el Convenio Internacional de Telecomunicaciones y el reglamento básico de las comunicaciones, en las Conferencias Administrativas Mundiales de 1959 y 1963, en los que se incluyen aspectos de las nuevas técnicas, asignándose frecuencias a las comunicaciones espaciales. función que está a cargo de uno de sus órganos permanentes, la Junta Internacional de Registro de Frecuencias.

En 1971, en Ginebra, en 1973 en Málaga-Torremolinos y en 1979 nuevamente en Ginebra se perfeccionan los procedimientos, se declara a la órbita geoestacionaria recurso natural limitado y se aumentan las atribuciones de frecuencias disponibles para servicios espaciales, dictándose en esa última oportunidad un verdadero reglamento, con vigencia a partir del 1º de enero de 1982.

La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (OM-

CI), creada en 1948, comienza a interesarse en considerable medida del desarrollo técnico espacial para fines marítimos en 1966, ya que el objetivo de la organización es lograr un sistema internacional de seguridad de la vida humana en el mar.

Así, en 1972 designa un “panel de expertos” para realizar un estudio profundo del tema, tras lo cual en 1973 dicta la resolución A. 305 (VIII), convocando a una Conferencia Internacional sobre el establecimiento de un sistema internacional de telecomunicaciones marítimas por satélite, a celebrarse en Londres. ⁽³⁹⁾

Contemporáneamente, la OEE o ESA pone en marcha su programa de satélites experimentales denominado OTS o MAROTS. ⁽⁴⁰⁾

En 1975 se lleva a cabo el I Período de Sesiones de la indicada conferencia, entre el 23 de abril y el 9 de mayo, teniendo lugar el II Período, entre el 9 y el 18 de febrero del año siguiente.

Terminadas estas sesiones, los EE.UU. ponen en órbita, sobre el Atlántico, el primer satélite de comunicaciones marítimas denominado MARISAT “1”, utilizado en sus comienzos con fines militares haciendo uso del sistema, en esa época, sólo 10 buques mercantes; fue explotado luego por un consorcio comercial y destinado, por el contrario a fines civiles.

b. El INMARSAT.

En 1977, entre el 1º y el 3 de setiembre, tuvo lugar el último período de Sesiones de la Conferencia, firmándose los instrumentos que dieron lugar a la Organización Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT), o sea el Convenio Intergubernamental, el Acuerdo Operativo y los dos anexos sobre Soluciones de Controversias y Privilegios e Inmunidades respectivamente, los que entraron en vigencia el 16 de julio de 1979.

Es un sistema internacional de telecomunicación marítima por satélite de cobertura global, que tiene por objetivo atender todas las necesidades de la navegación, que se encuentra en servicio operativo desde el mes de febrero de 1982. ⁽⁴¹⁾ Esta organización se encuentra interesada en atender todo servicio móvil, incluso de aeronaves. ⁽⁴²⁾

Para ser miembro, el Estado debe suscribir tanto el Convenio como el Acuerdo. A este último, o sea el de explotación, puede firmarlo una entidad pública —caso de ENTel, en la Argentina—, o un ente privado —el COMSAT, en los EE.UU. —.

El INMARSAT, es un organismo intergubernamental comercial con sede en Londres, al que se arribó adoptando una solución de compromi-

(39). ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/BP/IGO/3. 11-6-81. “Background paper: IMCO Role of IMCO in the development of Space.”

ONU-UNISPACE 82. A/Conf. 101/IGO/2. 2-6-81. “Background paper: International Maritime Satellite Organization.”

(40). *Bulloch, Chris*, op. cit., pág. 383.

(41). *Slack, Edward*, “Maritime Satellite Traffic Results”, *Rev. Marifacts*, marzo 1982. vol. 8, N° 1, pág. 8. Washington DC.

(42). *Bulloch, Chris*, op. cit., pág. 385.

so o intermedia entre la postura norteamericana y la soviética. Los primeros bregaban por un consorcio comercial o la administración a cargo del propio INTELSAT, y los rusos, europeos y países marítimos se inclinaban por una entidad pública.

Sus órganos consisten en un consejo, una asamblea y un director general nombrado por el consejo por 6 años. A este último se le asignan las más importantes funciones técnicas, administrativas, financieras y operacionales; integrado por 22 miembros —de los cuales 18 son los que tienen mayor inversión en el sistema—, se reúne tres veces al año adoptando sus decisiones por dos tercios de votos, de acuerdo a la cuota de inversión.

La asamblea está integrada por todos los Estados, cada miembro tiene un voto, deciden con dos tercios de ellos, reuniéndose cada dos años para simples recomendaciones o fijación de objetivos.

Los miembros son 36, contando con las mayores cuotas de inversión los EE.UU. 23,37543%, la URSS 14,09925%, el Reino Unido 9,89631%, Noruega 7,88217%, Japón 7,00267%, Italia 3,35693% y el resto de los miembros cuentan con inversiones menores al 3%, entre ellos la Argentina el 0,60425%. La Argentina representa el Grupo Regional de América y en 1979 fue designada para integrar el consejo. (43)

De acuerdo con el convenio los Estados no se responsabilizan por las obligaciones contraídas por las entidades firmantes del Acuerdo de Explotación.

En el anexo sobre Solución de Controversias se establece el arbitraje obligatorio para reclamos materiales, pero para interpretación y aplicación de los instrumentos estatuye las negociaciones directas.

El sistema está integrado por los llamados “segmento espacial” —satélites— y el “segmento terrestre” —estaciones terrenas tanto en tierra firme como las instaladas en los buques previamente aprobados por la organización—.

El “segmento espacial” puede ser propio o arrendado, estableciéndose expresamente que debe ser utilizado sin discriminación por los Estados miembros o no, siempre que en el último caso abonen el servicio.

En noviembre de 1980, el INMARSAT arrienda a la OEE dos satélites MARECS o MARITIME ECS (ex OTS o MAROTS), así como las instalaciones de control de los mismos, durante tres años.⁽⁴⁴⁾

El 20 de diciembre de 1981, la OEE, mediante el lanzador Ariane, pone en órbita sobre el Atlántico el MAREC “1”, fracasando el lanzamiento del MAREC “B” el 10 de setiembre de 1982.

Por su parte, en 1981, el INTELSAT arrienda al INMARSAT, cierta capacidad de los satélites mixtos INTELSAT V-MCS 1-2-3 y 4.

La disponibilidad de satélites del INMARSAT es la que indica el cuadro V. ⁽⁴⁵⁾

(43) *INMARSAT*, “Inmarsat Date”. Rev. “Ocean Voice”, Londres, vol 1, N^o 1, octubre 1981, pág. 25.

(44) *Bulloc, Chris*, op. cit., pág. 384.

(45) *INMARSAT*, op. cit., pag. 24/25.

LOS SATELITES Y EL MAR

Veintiuno son los países que proyectan tener 26 estaciones costeras para el año 1985, encontrándose desde 1976 en operación las norteamericanas Southbury —en el océano Atlántico— y Santa Paula —en el océano Pacífico—, y la japonesa Yamaguchi —en el océano Indico—. (46)

La Argentina, a través de ENTel, proyecta la instalación de una estación costera en Balcarce, encontrándose desde principios de 1982 preparados los pliegos de licitación a dicho efecto.

Para febrero de 1982, cuando entra en servicio el Sistema Internacional, más de 1000 buques disponían de terminales de comunicación por satélite. (47)

Sobre el total de usuarios, un 37% corresponde a buques petroleros, un 17% a cargueros y contenedores, un 10% a buques de Estado, el 9 % a naves sísmicas, el 8% a plataformas de perforación, el 5% a buques de transporte de gas líquido, el 4% a yates, el 3% a buques de pasajeros, el 2% a naves en construcción, otro 2% a naves de pesca y el 4% a otros barcos. (48)

El sistema permitirá mejorar la confiabilidad, calidad y celeridad de las comunicaciones marítimas así como la introducción de nuevos servicios imposibles de ser prestados por los sistemas tradicionales existentes.

3. Satélites de navegación. (49)

La dificultad más importante de la mayoría de los medios terrestres de ayuda a la navegación que utilizan el sistema hiperbólico, es lograr una cobertura mundial con alta precisión.

Para superar dicha dificultad se recurrió a la utilización del satélite. En 1964 la marina de los EE.UU. estableció el sistema denominado, en sus comienzos NNSS (Navy Navigation Satellite System), actualmente conocido como TRANSIT, de aplicación tanto civil como militar.

Este sistema trabaja con 6 satélites de órbita polar situada a 955 km de altura, con un período de 100 minutos. Su inconveniente radica en el hecho de permitir determinar la posición sólo cada 4 horas, aproximadamente. debido a la escasa cantidad de satélites que utiliza.

Por ello, los EE.UU. se encuentran desarrollando un programa para determinación global de la posición (GPS), con mayor precisión, denominado NAVSTAR, capaz de proporcionar virtual mente una posición en forma constante, ya que prevé colocar en el espacio, 24 satélites en 3 planos orbitales de 63° de inclinación. Actualmente se está experimentando con 4 satélites, previendo su entrada en servicio para mediados de esta década.

(46). *INMARSAT*, op. cit., pág. 25.

(47). *Bulloch, Chris*. op. cit., pág. 385.

(48). *INMARSAT*, op. cit., pág. 24/25.

(49). *Marriot, John*. "Sistemas de navegación modernos". Publicaciones Navales 614, pág. 722.

Pickett, Roger. "Los dos sistemas mundiales de navegación por radio". *Rev. Navitecnia*, T. XXX. N°3. 1976 pag. 75.

Stansell, Thomas. "El sistema de navegación por satélite de la marina. Descripción y sistema actual". *Boletín Serv. Hidrografía Naval*, agosto 1970, vol. VIII. N° 2. pág. 191.

Los principales usuarios serán buques de superficie, submarinos y aviones. Se está produciendo una unidad liviana portátil para ser utilizada por efectivos terrestres.

Esperan poder contar con una precisión de 10 metros —en tres dimensiones para los aviones— y determinar la velocidad, tanto de buques como de aeronaves.

La URSS cuenta también con un sistema de navegación por satélite, entre los cuales se conocen de la serie Cosmos, el 158, 192, 480, 514 y 1.000, entre otros.

4. Satélites de salvamento.

Teniendo en cuenta la amplitud del ámbito marítimo y terrestre en general, para la búsqueda y salvamento de buques y aeronaves perdidos o en emergencia, es necesario contar no sólo con buenas comunicaciones, sino también con un sistema adecuado de localización.

En el primer aspecto, comunicaciones, encuentra solución al estar los vehículos equipados con el sistema de comunicaciones ya analizado. En cuanto al segundo aspecto, lograr un sistema adecuado de localización. la OACI, y por su parte también la OMCI. en los últimos años han comenzado a interesarse y trabajar en la posibilidad del empleo de satélites para dicho servicio.

La URSS, los EE.UU., Canadá y Francia han proyectado un sistema de satélites de salvamento, habiendo colocado en órbita un satélite en junio de 1982, el que realizó la primera operación de salvamento y localización de aeronaves vía satélite en setiembre de ese año.

Asimismo, la URSS, el 13 de octubre de 1982, lanzó, como parte de un sistema de navegación orbital destinado a la localización de aeronaves y buques, tres satélites de su serie Cosmos, el 1413, 1414 y 1415.

V - NOTA FINAL

A lo largo de este trabajo, se ha intentado mostrar la importancia de la aplicación de la actividad espacial, así como la de la cooperación internacional, en el campo marítimo, ya que en este ámbito juegan intereses tan diversos y de tal magnitud que lo hacen complejo tanto desde un enfoque nacional como internacional, no debiendo olvidarse que el mar adquiere valor para la humanidad cuando ésta aprovecha, a través de su uso, las múltiples facilidades que le brinda.

No se ha escrito, hasta la fecha, un trabajo integral y actualizado sobre las distintas aplicaciones de la actividad espacial a los intereses marítimos. Por ello es que en este modesto artículo se ha recopilado toda la información que ha sido posible, a efectos de que el lector cuente con una guía informativa y, a través de la lectura de la bibliografía citada en sus notas, pueda ampliar los distintos aspectos abordados.

Asuntos internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de navío contador Andrés F. Bello, contraalmirante contador Luis E. Rabbione, capitán de fragata médico Raúl J. de Atueno, teniente de navío contador Armando R. Fernández, capitán de navío médico Julio Maceira, capitán de navío José Martínez, capitán de navío I.M. Carlos A. Morandi, capitán de navío contador Carlos A. Morasco, capitán de navío médico Ismael Zurueta Talens, capitán de navío odontólogo Rubén Darío Rivas y capitán de navío I.M. Juan Carlos Argerich.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de fragata médico Rubén Gustavo Manzó, tenientes de corbeta bioquímicos Héctor Daniel Flores y Alejandro G. Genre, capitán de corbeta Rodolfo Castro Fox, teniente de fragata médico Eduardo Enrique Fernández, teniente de fragata bioquímico Martín Tomás Francisco Domínguez, teniente de fragata médico Adolfo Fortunato Gehan y teniente de fragata odontólogo Guillermo Luis Ramellini.

ALTAS DE SOCIOS ADHERENTES

Brigadier Jorge Damianovich Oliveira y señor Juan Ernesto Llamazares.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitanes de navío Emilio Luis Díaz y Horacio Howard, capitán de fragata contador Antonio L. Toscano, capitán de fragata Vicente A. Ferrer, capitán de fragata I.M. Héctor J. Pérez Llamas, ingeniero Mario L. Villa, capitán de corbeta Adolfo L. Cánepa, contraalmirante Helvio N. Guodzen, capitán de fragata Florencio Pastor y teniente de navío contador Víctor Monge.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata ingeniero Marco Aurelio Ortiz y capitán de navío Tirso R. Brizuela.

Por renuncia: Teniente de fragata Ramón Luis Szkraba, tenientes de corbeta médicos Juan Manuel Telayna, Oscar Alejandro Zicaro y Roberto Augusto Carranza, teniente de corbeta contador José Casuscelli, teniente de navío odontólogo Hugo Alfredo Miraglia y tenientes de corbeta Juan Gabriel Miguel, Diego Luis Pagano y Marcelo Julio Pérez Paroni.

Por aplicación del artículo 17, inciso 5º, del Estatuto: Ex tenientes de corbeta médicos Ricardo Marcelo Munafó Dauccia, Jorge Alberto Albín, Daniel Repetto, Gustavo Alfredo Donnes, Jorge Osvaldo Pasquinelli y Santos Antonio Salvatore.

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por renuncia: José María Deluca, Eduardo Pedro Dellepiane, doctor Carlos Federico Guillot, Juan Carlos Cademartori, comodoro Enrique Jorge Aguirre y teniente coronel Abel Oscar Almeida.

AGRADECIMIENTO AL CONTRAALMIRANTE FRANKE

Con respecto al contraalmirante Ricardo Guillermo Franke, cuya nota necrológica se publicó en el número anterior de este Boletín, se hace pública la referencia que a continuación se enuncia: "La Comisión Directiva expresa su profundo agradecimiento al que fuera por varios años presidente del jurado del Salón Anual de Marinistas".

ASIGNACION DE NOMBRE A LA BIBLIOTECA

El pasado 14 de junio se realizó la ceremonia de imposición del nombre de "Capitán de Fragata Héctor R. Ratto", a la biblioteca de nuestra Institución, por resolución de la Comisión Directiva.

Presidió el acto el vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, concurriendo al mismo los hijos del capitán Ratto, Zaira Susana Ratto y Héctor R. Ratto y su nieto, Guillermo Ratto. Asimismo estuvieron presentes la Comisión Directiva en pleno y el jefe de Estudios Históricos Navales, contraalmirante Laurio H. Destéfani.



El capitán de fragata Pedro C. Floorido pronuncia unas palabras. De izquierda a derecha: señor Héctor R. Ratto, señorita Zaira S. Ratto, contraalmirante Azcoitia, vicealmirante Barbuzzi, capitán de fragata Floorido y capitán de navío Zubillaga.

ASUNTOS INTERNOS

En la oportunidad, pronunció palabras alusivas el director de la biblioteca, capitán de fragata Pedro C. Florido.

TORNEO INTERNO DE AJEDREZ

Se llevó a cabo en nuestro Centro este torneo interno, denominado "25 de Mayo", el que arrojó los siguientes resultados:

- 1º) Alberto Bastitta.
- 2º) Capitán de navío Oscar Sabaiots.
- 3º) Luis A. Estévez.
- 4º) Doctor Gonzalo F. Roch.
- 5º) Capitán de corbeta Eberto M. F. Viñes.
- 6º) Teniente de navío Ramón R. López.
- 7º) Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe.
- 8º) Doctor Néstor Castorina.
- 9º) Capitán de fragata Wenceslao Adamoli.
- 10º) Capitán de corbeta Paulo M. Ferro.
- 11º) Capitán de navío Víctor F. González.
- 12º) Capitán de navío Oscar E. Botta.
- 13º) Vicecomodoro Edgardo C. Monti.

BIBLIOTECA "CAPITAN DE FRAGATA HECTOR R. RATTO"

En esta Biblioteca se está formando una sección dedicada exclusivamente al conflicto del Atlántico Sur de 1982.

Se ha incorporado las siguientes obras:

a) *De origen nacional:*

- "Malvinas. Derrota diplomática y militar . de Viola O.
- "Malvinas a sangre y fuego", de Kasanzew.
- "La guerra austral". de Schonfeld.
- "Las Malvinas", de Foulkes.
- "El reto a las Malvinas" (Confidencial), de Crosby.
- "El otro frente de la guerra ". de Bustos.
- "Así lucharon ", de Túrolo.
- "La cuestión de las Malvinas", de Del Carril.
- "El futuro de las Malvinas", de Del C irril.

b) *De origen británico:*

- "Wcapons of the Falklands conflict ", de Bryan Perrett.
- "The Falklands War. The full story", de "The Sunday Times".
- "A message from the Falklands", de David Tinker, Lieut. R.N.
- "The battle for the Falklands", de Max Hastings & Simon Jenkins.
- "Battle for de Falklands" (1) Land Forces. Text by William Fowler. Colour plates by Michael Chappell.
- "Battle for the Falklands" (2) Naval Forces. Tex by Adrián Englis with Anthony Watts.
- "Battlc for the Falklands. (3) Air Forces. Text by Roy Braybrook. Colour plates by Michael Roffé, Terry Hadler and Michael Chappell.

Los libros podrán ser consultados por los socios en la biblioteca, pero no deberán retirarse de la misma bajo ningún concepto.

CONMEMORACION DE LA REVOLUCION LIBERTADORA

Tuvo lugar en la Iglesia de Nuestra Señora del Pilar un oficio religioso en memoria de los caídos en los sucesos de la Revolución Libertadora de junio y setiembre de 1955.

Asistieron al mismo el presidente del Centro Naval, vicealmirante

Humberto J. Barbuzzi, y su esposa, los vicepresidentes 1º y 2º de la Institución, contraalmirante Norman Azcoitia y capitán de navío Enrique G. Martínez y miembros de la Comisión Directiva.

Se encontraban presentes el almirante Isaac Rojas y su esposa, el vicealmirante Ernesto Basílico, así como también gran cantidad de socios y público en general, que colmaron la capacidad del templo.

BRIDGE

Durante el mes de junio se llevó a cabo un torneo interno de selección por parejas con el propósito de servir de base para formar los equipos representativos del Centro Naval. Compitieron 14 parejas, lo que dio lugar a 13 matches (todos contra todos) que se desarrollaron en 5 rondas de 2 ó 3 matches cada una, jugándose en total 12 manos por match que totalizaron 156 manos.

Los primeros cuatro puestos fueron obtenidos por los siguientes:

- 1º - Sra. Marilú F. de Alonso. Capitán de navío Ricardo Alonso, 178 puntos.
- 2º - Capitán de fragata Francisco González Mollar. Capitán de corbeta José C. Gómez Ortega, 172 puntos.
- 3º - Sra. Camila R. de Fernández. Capitán de fragata Regino Fernández, 148 puntos.
- 4º - Sra. Marina de López Enriquez. Capitán de navío Eduardo Grandjean, 140 puntos.

En el mes de julio, y organizado por la Asociación de Bridge Argentino, se llevó a cabo el Campeonato Nacional de 3ª Categoría para clubes afiliados. El Centro Naval participó y luego de un correcto desempeño alcanzó la 8va. colocación sobre 19 participantes.

Durante el mes de agosto se realizó un torneo interno, especial, por equipos, reservado exclusivamente para socios, familiares e invitados de socios.

El mismo se jugó en 3 rondas de 3 matches por ronda, participando 10 equipos (de 4 a 6 jugadores por equipo). Se jugaron 10 manos por match; total 90 manos.

Luego de animadas competencias se llegó a un apretado final cuyos 3 primeros puestos fueron:

1er. equipo: Sra. Norma de Palisa, capitán de navío Carlos Brañas, capitán de navío Adolfo Bielsa, capitán de fragata Adolfo Campos, capitán de fragata Francisco González Mollar y teniente de navío Roberto Tanco: 133 puntos.

2do. equipo: Sra. Chela de Guaseo, Sra. Marina López Enriquez, Sra. Matilde de Grieben, mayor Raúl Grieben, Sr. A. Grieben, Sr. Carlos Massa: 131 puntos.

3er. equipo: Sras. Marta y Titina de Murga, Sra. Sara de Medus, Sra. Susana Hersch y Sra. Nini de Wildner Fox: 127 puntos.

FRANCISCO JOSE CAMPI
Capitán de fragata
Ingeniero



El capitán de fragata ingeniero Francisco José Campi nació el 16 de junio de 1913. Ingresó en la Armada el 29 de abril de 1944, como ingeniero naval de 2ª. Ascendió a teniente de navío ingeniero el 31 de diciembre de 1946 y a capitán de fragata

ingeniero el 31 de diciembre de 1954. Pasó a situación de retiro el 1º de junio de 1960, siendo dado de alta como retirado en servicio el 1º de diciembre de 1969, permaneciendo hasta el 1º de junio de 1970, en que pasó a retiro obligatorio.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Comisión Naval en los EE.UU., Dirección General de Material Naval y Base Naval Río Santiago. Falleció el 29 de mayo de 1983.



El capitán de navío Emilio Luis Díaz nació el 12 de junio de 1913. Ingresó en la Armada el 1º de marzo de 1927, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (promoción 59) el 21 de diciembre de 1933 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1952. Pasó a situación de retiro el 4 de setiembre de 1956, siendo dado de alta como retirado en servicio el 19 de julio de 1963, permaneciendo hasta el 1º de

mayo de 1966 en que pasó a retiro obligatorio.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar "Presidente Sarmiento", "Moreno", "M-7", "Córdoba", Dirección General del Personal Naval, "Rivadavia", "1º de Mayo", Escuadra de Mar, Ministerio de Marina, Escuela de Guerra Naval, Comisión Naval en los EE.UU., "Fournier", "La Rioja", Estado Mayor General Naval, Subsecretaría de Marina, "Entre Ríos" y Fuerza Naval Antártica. Falleció el 3 de junio de 1983.

EMILIO LUIS DIAZ
Capitán de Navío

HORACIO HOWARD
Capitán de Navío



El capitán de navío Horacio Howard nació el 3 de diciembre de 1905. Ingresó en la Armada el 21 de diciembre de 1920, como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 52) el

1º de enero de 1927 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1948. Fue nombrado en retiro activo el 16 de julio de 1957, pasando a retiro efectivo el 17 de setiembre de 1958.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar. "Bahía Blanca", "Buenos Aires", "1º de Mayo", "Alférez Mackinlay", "Paraná", "San Luis", "San Juan", "Garibaldi" 3a. Región Naval. "25 de Mayo", "M-6" y Base Naval Puerto Belgrano. Falleció el 6 de junio de 1983.



MARCO AURELIO ORTIZ
Capitán de Fragata
Ingeniero

El capitán de fragata ingeniero Marco Aurelio Ortiz nació el 10 de marzo de 1918. Ingresó en la Armada como teniente de fragata ingeniero el 17 de mayo de 1948. Ascen-

dió a teniente de navío ingeniero el 31 de diciembre de 1950 y a capitán de fragata ingeniero el 31 de diciembre de 1960. Pasó a situación de retiro el 1º de mayo de 1974.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Material Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Construcciones Navales y Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales. Falleció el 10 de junio de 1983.

ANTONIO LAURIANO TOSCANO
Capitán de Fragata
Contador



El capitán de fragata contador Antonio Lauriano Toscano nació el 4 de julio de 1892. Ingresó en la Armada el 16 de octubre de 1912, como auxiliar contador. Ascendió a teniente de corbeta contador el 11 de setiembre de 1916 y a capitán de fragata contador el 31 de diciembre de 1940. Pasó a situación de retiro el 17 de abril de 1941.

Sus principales destinos fueron: Sección Contralor e Inspección, "Pueyrredón", "Buenos Aires", "Moreno", "Pampa", Dirección General de Puertos, "Patagonia", "El Plata", 3ª Región Naval. Estado Mayor General Naval, Base Naval Río de la Plata, Escuela Naval Militar, Dirección General Administrativa, "Libertad", "Bahía Blanca", "Garibaldi", "25 de Mayo", 1ª Región Naval, Dirección General del Material y Base Naval Río Santiago. Falleció el 16 de junio de 1983.



HECTOR J. PEREZ LLAMAS
Capitán de Fragata I.M.

El capitán de fragata I.M. Héctor J. Pérez Llamas nació el 5 de julio de 1910. Ingresó en la Armada el 25 de abril de 1935, como teniente del Cuerpo de Artillería de Costas. Ascendió a teniente 1º el 31 de diciembre de 1937 y a capitán el 31 de diciembre de 1940. Pasó a situación de retiro el 5 de enero de 1946, siendo dado de alta como retirado en servicio el 25 de marzo de 1949. El 31 de diciembre de 1951, en si-

tuación de retiro, ascendió a capitán de corbeta de I.M. y a capitán de fragata de I.M. el 31 de diciembre de 1957. Pasó a retiro efectivo obligatorio el 8 de julio de 1959.

Sus principales destinos fueron: Ministerio de Marina, 1ª Región Naval, Escuela de Mecánica de la Armada. Base Naval Río Santiago, "Brown", Batallón N° 2 de Artillería de Costas, "25 de Mayo", Regimiento N° 1 de Artillería de Costas, Destacamento "Martín García", Batallón de I. M. N° 3, Compañía de Tiradores Arsenal Zárate y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 23 de junio de 1983.

HELVIO NICOLAS GUOZDEN
Contraalmirante



El contraalmirante Helvio Nicolás Guozden nació el 2 de enero de 1914. Ingresó en la Armada el 1º de marzo de 1928, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 59) el 21 de diciembre de 1933 y a contraalmirante el 31 de diciembre de 1957. Pasó a situación de retiro el 22 de septiembre de 1959.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", "Moreno", Escuadra de Ríos, "Paraná", "Cervantes", "Misiones", Estado Mayor General Naval, "La Argentina", "King", Dirección General del Personal Naval, Escuela de Guerra Naval, "Santísima Trinidad", "Hércules", Subsecretaría de Marina, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval, Dirección General del Material Naval, Grupo Naval Antártico y Secretaría de Marina. Falleció el 19 de julio de 1983.



VICTOR MONGES
Teniente de Navío
Contador

El teniente de navío contador Víctor Mondes nació el 19 de abril de 1895. Ingresó en la Armada el 18 de agosto de 1916, como auxiliar contador. Ascendió a contador de 3ª el 8 de marzo de 1922 y a teniente de navío contador el 31 de diciembre de

1950, en el cuerpo de retiro activo. Pasó a situación de retiro el 5 de febrero de 1925 y fue dado de alta en retiro activo en 1942, pasando a retiro efectivo el 23 de enero de 1958.

Sus principales destinos fueron: Arsenal Puerto Militar, "1º de Mayo", "San Martín", "Pueyrredón", Arsenal Río de la Plata, "Rosario", "Independencia", 3ª Región Naval, Servicio de Hidrografía Naval, Dirección General Administrativa y Comando de Transportes Navales. Falleció el 21 de agosto de 1983.

TIRSO RANULFO BRIZUELA
Capitán de Navío



El capitán de navío Tirso Ranulfo Brizuela nació el 1º de marzo de 1923. Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1941, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 72) el 1º de julio de 1945 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1965. Pasó a retiro efectivo el 1º de febrero de 1971.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Pueyrredón", "Moreno",

"Presidente Sarmiento", "Tucumán", "Murature", Dirección General del Personal Naval, Estado Mayor General Naval, Agrupación Transportes, "17 de Octubre", Dirección General del Material, Zona Naval del Plata, Subsecretaría de Marina, "La Argentina", "Drummond", Escuela de Aplicación para Oficiales, Misión Naval de Instrucción en el Paraguay, "Almirante Brown", Base Naval Ushuaia, Estado Mayor del Comando Naval, Comisión Naval Militar en Europa y "25 de Mayo". Falleció el 22 de agosto de 1983.



ALVARO GOMEZ VILLAFAÑE
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe, nació el 6 de febrero de 1905. Ingresó en la Armada el 21 de diciembre de 1920 como aspirante. Ascendió a guardiamarina (Promoción 52) el 1º de enero de 1927 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1951. Pasó a situación de retiro el 31 de diciembre de 1940 y fue dado de alta como retirado en servicio el 11 de enero

de 1941, pasando a retiro efectivo el 31 de diciembre de 1956.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Bahía Blanca", "Presidente Sarmiento", "1º de Mayo", "Garibaldi", "San Juan", "Belgrano", Arsenal Naval Buenos Aires, Isla Martín García, "Rivadavia", "Pueyrredón", "Libertad", Dirección General del Personal Naval, Escuela Nacional de Pilotos y Maquinistas Navales, Escuela Nacional de Náutica, Base Naval Puerto Belgrano, "25 de Mayo" y "Toba". Falleció el 10 de setiembre de 1983.



ULTIMAS EDICIONES



ULTIMAS
EDICIONES
DEL

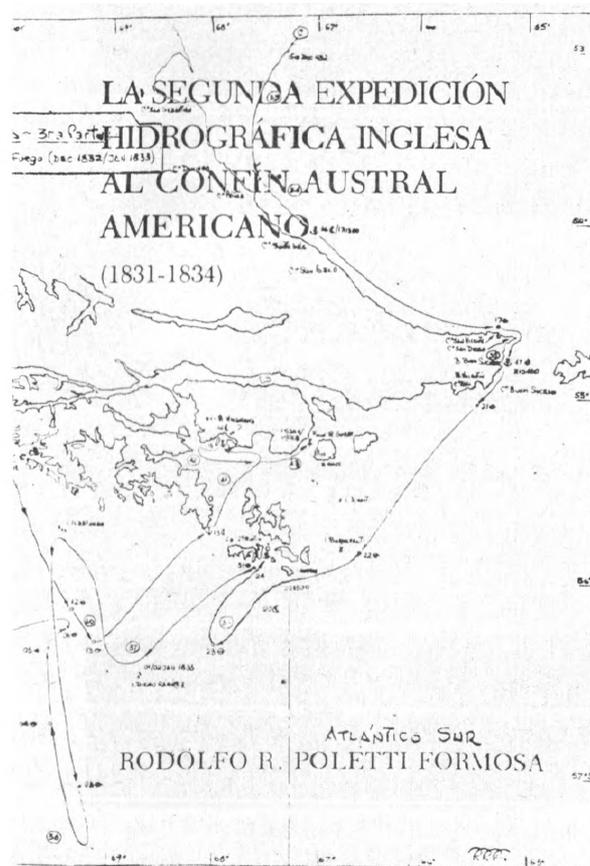


B. MITCHELL SIMPSON

GUERRA,
ESTRATEGIA
Y
PODER MARITIMO

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

ULTIMAS EDICIONES DEL

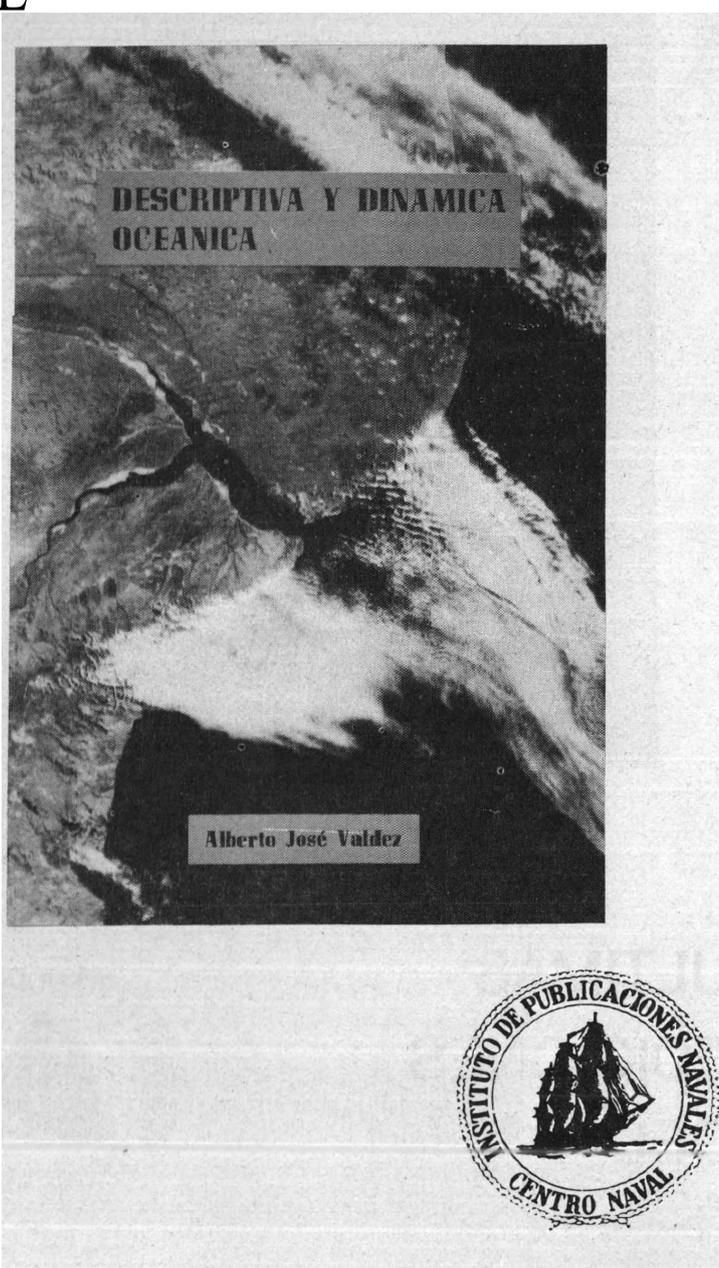




ULTIMAS
EDICIONES
DEL



ULTIMAS
EDICIONES
DEL



HORARIOS Y SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. Tel.: 392-5731/5311/5393/5143 y 393-5966/5977/5371.

AJEDREZ: Martes y jueves, de 15 a 21.

BAÑOS: Lunes a viernes, de 9 a 20.50; sábados, de 9 a 12.30.

BAR: Lunes a viernes, de 9 a 22; sábados, de 9 a 20.

BAR DEL ANEXO: Lunes a sábados, de 18 a 24; domingos y feriados, de 10 a 13.

BIBLIOTECA DEL CENTRO NAVAL “CAPITAN DE FRAGATA HECTOR R RATO”: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 19.

BOLETIN: Lunes a viernes, de 15 a 20. Tel.: 311-0041.

BRIDGE: Martes y jueves, de 16 en adelante.

COMEDOR: Lunes a viernes, de 12 a 15.

CONMUTADOR CENTRO NAVAL: Tel.: 311-1011 y 312-5975/5439/5443.

CONSULTORIO MEDICO: Lunes, miércoles y viernes, de 17 a 20.

CONSULTORIO ODONTOLOGICO: Lunes a viernes, de 8.30a 17.30.

ENFERMERIA: Lunes a viernes, de 8 a 12.

ESGRIMA: Martes, jueves y sábados, de 19 a 21; miércoles y viernes, de 18 a 20.

GIMNASIA: Lunes y miércoles, de 18 a 19 (Profesor P. Russo: Tel.: 743-5148).

INST. DE PUBLICACIONES NAVALES: Lunes a viernes, de 14 a 20. Tel.: 311-0042/43.

JAULA DE GOLF: Lunes a viernes, de 18 a 20.

KARATE: Martes a jueves, de 18 a 19.

MANICURA: Lunes a viernes, de 13.15 a 19.45 (pedir hora).

PANTEON: Horario de visitas: Lunes a sábados, de 7.30 a 12 y de 14.30 a 17; domingos y feriados, de 8 a 12.

PODOLOGO: 1er. miércoles y viernes de cada mes, de 18 a 20

PELUQUERIA: Lunes a viernes, de 8 a 20.15; sábados, de 9 a 13.

SASTRERIA: Local social: Lunes a viernes, de 8 a 14 y de 14.30 a 20.30; sábados de 8 a 12.

SECRETARIA: Lunes a viernes, de 8.30 a 20; sábados, de 8.30 a 13.

STAND DE TIRO: Lunes a viernes de 18 a 20.

TESORERIA: Florida 826. Tel.: 311-6060/0020/3437. Lunes a jueves, de 14.30 a 18.30; viernes, de 14.30 a 20.30.

MUSEO NAVAL TIGRE: Tel.: 749-0608.

CENTRO NAVAL OLIVOS: Tel.: 795-5518.

DELEGACION TIGRE: Tel.: 749-0210.

DELEGACION LA PLATA: Tel.: 021-215809/32270.

DELEGACION PUERTO BELGRANO: Tel.: 091-81210/31982.

GOLF CLUB VILLA ADELINA: Tel.: 766-6371.

Y.C.C.N.

CAPITANIA OLIVOS: Tel.: 797-8953

CAPITANIA DARSENA NORTE: Tel.: 32-0341.

CAPITANIA TIGRE: Tel.: 749-0210.

BUQUES MILITARES
PETROLEROS HASTA
80.000 t.p.b.
GRANELEROS HASTA
65.000 t.p.b.
CARGUEROS
PORTA-CONTENEDORES
FRIGORIFICOS
PROYECTOS Y
DESARROLLOS NAVALES
MOTORES DIESEL
MARINOS Y
ESTACIONARIOS HASTA
25.000 CV.
GRANDES COMPONENTES
DE CENTRALES
NUCLEARES
MATERIAL FERROVIARIO
BOGIES Y
LOCOTRACTORES
TURBINAS
HIDROELECTRICAS Y SUS
COMPONENTES

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S. A.

ASTILLERO RIO SANTIAGO



CORRIENTES
672
BUENOS AIRES
Tel. 45-7031/7
Télex 17.924 AFNE AR.

VOLUNTAD NACIONAL CONSTRUYENDO PARA EL MAR

ISLAS MALVINAS



ARGENTINAS

Nº 737

BOLETIN



REPUBLICA ARGENTINA



SADELA y ARGENCARD



ofrecen todas las posibilidades

porque una tarjeta de crédito que cubre SADELA,
es más que una mera tarjeta de compras:

Con la sola presentación de la tarjeta
puede comprar en más de 30.000 co-
mercios adheridos en el país.

Una vez por mes recibe el detalle exacto
de sus compras, en la liquidación
que le envía SADELA.

La liquidación le sirve además, de
control de sus gastos.

La decisión de como y cuando pagar
es suya:

- Al contado o a crédito
(de SADELA)
- Sin ningún trámite previo
(crédito preotorgado)
- Con un crédito de renovación
automático mensual.

y si viaja al exterior,
nada mejor que
MasterCard

la tarjeta internacional que cubre más
de 150 países y 3.600.000 comercios.

**Viaje sin dinero
y con seguridad**

SADELA CENTRAL:
RECONQUISTA 555
BUENOS AIRES
Tel: 393-5500/5650
5700/5800/5928



SADELA MENDOZA:
SARMIENTO 242
MENDOZA
Tel: 24-7348
24-7105/4038

FUNDADO EN MAYO DE 1882
Octubre-Diciembre 1983
Nº 737
VOL. CI
AÑO CII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

Vigía. Del libro “Filásticas”. (Sonetos Marineros)	297
Por el Capitán de Fragata Julio A. Astrada Sosa	
Despojo. (Poesía)	298
Por María Angélica Sastre	
Crucero A.R.A. “General Belgrano”. ¡A ellos y a sus seres queridos!	299
Por el Capitán de Navío Héctor E. Bonzo	
El conflicto ideológico argentino-norteamericano. Ensayo	335
Por el Capitán de Corbeta Héctor Varela	
Algunas reflexiones que nos sugiere el artículo “Autonomía y Soberanía”	355
Por el Capitán de Fragata Atilio Aníbal Barbadori	
Vemet-Fitz Roy: Un encuentro imposible	361
Por el Capitán de Navío I.M. Rodolfo R. Poletti Formosa	
La Armada. Los medios y sus hombres	369
Por los Capitanes de Fragata Carlos Luis Alfonso, Carlos Frascch y Horacio Piuma y el Capitán de Corbeta Julio Corvarrubia	
La revolución de las Malvinas	377
Por el Capitán de Fragata Auditor Mario A. Manfredi	
Reflexiones para encarar y definir una estrategia para las próximas décadas	385
Por el Contraalmirante Edmundo Schaer	
Información General	395
Asuntos Internos	397
Indice del Tomo CI	415

Director:
Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

Diagramación:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corredor:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

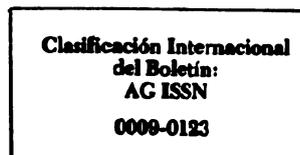
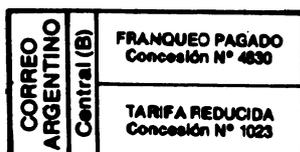
Publicidad:
Sr. REINALDO J, ELISEI

Dirección y administración:
CORDOBA 354

(1054) BUENOS AIRES
Teléfonos 311-0041/43

Los autores son responsables del contenido de sus artículos, los cuales no necesariamente representan el pensamiento del Centro Naval respecto de los temas tratados.
Queda prohibida la reproducción total o parcial de los artículos publicados en este Boletín, sin autorización previa de su Dirección.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 237.190



CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Vicealmirante Humberto J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contraalmirante Norman R. AZCOITIA
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Enrique C. MARTINEZ
Secretario: Capitán de Fragata Norberto T. BADENS
Tesorero: Capitán de Navío Contador Roerto J. BELELLI
Protesorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. FERRO

Vocales titulares:

Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA
Capitán de Navío Rubén P. MESSIDORO
Capitán de Navío Juan Carlos MARENGO
Capitán de Fragata Ismael D. MOLINA
Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO
Capitán de Fragata Juan C. SILVA
Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI
Capitán de Corbeta Raúl C. PAGANO
Capitán de Corbeta Héctor A. TEBALDI
Capitán de Corbeta Juan A. IBÁÑEZ
Capitán de Navío Alfredo C. FEBRE
Capitán de Navío Jorge L. TOMASIN
Capitán de Navío Fulgencio M. RUIZ
Capitán de Navío Hugo L. G. DIETRICH
Capitán de Navío Rodolfo A. FASCE
Capitán de Navío Oscar A. BOUZA
Capitán de Navío Félix A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío Jacinto V. ZUBILLAGA
Capitán de Fragata Domingo R. GIORSETTI
Teniente de Navío Enrique J. LANGE

Vocales suplentes:

Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. MORENO
Capitán de Corbeta Auditor Juan E. QUICK
Capitán de Fragata Francisco A. SC ALONE
Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ
Capitán de Fragata Pedro R. BERNACCHI
Capitán de Navío I.M. Jorge R. SANTO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas titulares:

Capitán de Navío Jorge M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador Juan C. VARESINI
Capitán de Navío Contador Oscar O. MOREYRA
Capitán de Fragata I.M. Félix B. PLAZA

Revisores de Cuentas suplentes:

Capitán de Corbeta Contador Luis A. IZAGUIRRE
Capitán de Fragata Contador José L. PAGLIALUNGA

**ESTAMOS
DONDE LA
INDUSTRIA
NAVIERA
NOS NECESITA**



LA OXIGENA

S.A.C.

Boulogne Sur Mer 345 - (1213) Buenos Aires
Tel. 87-6616/9 - Telex: 22764 LAOXI-AR

Y SUCURSALES EN TODO EL PAIS



VIGIA

Perdida su mirada en el lejano
confín de cielo y mar, entumecido
por la vigilia larga y aterido,
soporta su martirio cotidiano.

De la mar el peligro y el arcano
trata de develar y prevenido
escruta el horizonte ensombrecido
haciendo una visera de su mano.

Albatros y delfines, a distancia,
intentan distraer su vigilancia
con sus giros audaces y cabriolas

y el vigía desplaza su mirada
por la verde extensión iluminada
mientras ruedan las olas tras las olas.

*De "FILASTICAS"
(Sonetos Marineros), del
Capitán de Fragata
JULIO A. ASTRADA SOSA*

DESPOJO

Por MARIA ANGELICA SASTRE

Rata de puerto, henchida de avaricia,
artera buceadora de caudales,
Albi3n, la rubia, se11ore3 elos mares
con su garra pirata y su codicia.

Isabel tremolando en los cordajes,
los signos de la muerte en su bandera,
negra fama sembraron por doquiera
las tropelías de los abordajes.

Así form3se el soberano Imperio
y, navegando costas peregrinas,
prendáronse también de las Malvinas,
que pasaron a estar en cautiverio. (1833)

“Margarita de hierro”, no sabía,
distancia derrochando y esterlinas,
del valor de las armas argentinas
que mostraron su arrojo y su hidalguía. (1982)

Gime la Patria, mas por siempre aguarda
que ha de llegar la gloria de la rosa
como frutal cosecha generosa,
que sanará la herida de la espalda.

CRUCERO A.R.A. "GENERAL BELGRANO"

2 DE MAYO DE 1982

*¡A ellos y
a sus seres queridos!*

Por el Capitán de Navío
HECTOR E. BONZO



Describir cada minuto de los momentos previos y posteriores al hundimiento del crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", no ofrece demasiadas dificultades para nosotros, siempre y cuando dejemos de lado los sentimientos de los hombres que vivieron esa gesta. Porque ello queda en la mente, tan grabado como la letra en la piedra. Pero es tan difícil de transmitir como puede serlo un amanecer, el canto de un pájaro o la mirada transparente de un niño. . .

He tratado de conjugar ambas cosas, en este obligado y documental comentario de orden humano fundamentalmente, para que se tenga un verídico relacionamiento de hechos y conductas, particularmente para los jóvenes. . . y para ayudar honestamente a otros, a escribir la historia sin aditamentos.

En esto, va mi más profundo homenaje a los caídos y a los sobrevivientes de mi buque, que reafirmaron con sus acciones, la fe y la confianza en la letra y el espíritu de la vocación naval.

1. INTRODUCCION

Admito, como comandante del crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", que no debía esperar tregua ni contemplaciones por parte de los ingleses. Desde la zarpada a la zona de operaciones, mis hombres sabían que podíamos golpear o ser golpeados; y para ello nos preparamos. Nuestro objetivo, en el marco de la misión asignada, podría ser un buque o una aeronave enemiga y, a su vez, podríamos ser el objetivo material de ellos.

El alcance y poder de nuestra artillería, permitía una cierta paridad de fuerza con buques sin misiles superficie-superficie; y sus sistemas de



El crucero amarrado en su muelle habitual en la Base Naval de Puerto Belgrano

control posibilitaban dividir eventualmente el fuego. Para el rechazo antiaéreo, se contaba con los cañones de 125 m/m, el rendimiento de las bocas de fuego de 40 m/m, la artillería de 20 m/m y misiles antiaéreos de corto alcance Sea-Cat. No abrigábamos dudas de que la diferencia de años con los medios ingleses, conspiraba contra el crucero, ya que nuevas técnicas permitían procedimientos tácticos más exitosos y con menor riesgo.

De todas maneras, su buen casco, adecuado Compartimentaje y máquinas confiables, sumado al correcto y eficiente uso de las armas, lo hacían un elemento apto para determinadas misiones.

CRUCERO ARA “GENERAL BELGRANO”

Las capacidades de nuestro buque y también sus vulnerabilidades, estaban claras en los distintos niveles de la conducción táctica, por lo que se debería aprovechar lo primero y evitar lo segundo. Las reglas del juego estaban siendo fijadas, y en la utilización de los medios, eran un elemento fundamental a tener en cuenta.

La dotación del buque —como en otras unidades de la Flota— había sufrido variaciones con los obligados traslados en el mes de diciembre de 1981. Pero en el caso del crucero debió producirse una readaptación rápida, dado que en el mes de enero zarparíamos con los cadetes de la Escuela Naval, en viaje de instrucción y adiestramiento, por más de 20 días.

Asumí el Comando de la unidad el día 4 de diciembre, y a su vez acababa de dejar el Comando de la Escuadrilla de Apoyo y Sostén, que había ejercido durante 1981.

Si bien el comandante no está ni debe estar aislado física y mentalmente del resto de la dotación, es bien cierto que la responsabilidad de las decisiones le significa una suerte de soledad. Sin embargo, en este caso experimenté una cierta atenuación de esas sensaciones, quizá por el espíritu que emanaba del crucero. Más de 30 años en la Armada Argentina, sirviendo a más de 10.000 hombres que lo tripularon; sus tareas de buque operativo de la Flota; Nave Almirante; escuela por excelencia de artilleros; Nave Capitana de la Marina de Guerra en Operaciones; buque escuela de cadetes navales, liceanos y aspirantes propios y de marinas amigas; nodriza de la Flota, escuela de Guardiamarinas, buque apoyo de fuego directo en operaciones anfibias, coordinador de defensa antiáerea, portahelicóptero, ganador repetidas veces de premios por tiros de combate, transporte de tropa, abastecedor de alimentos y apoyo médico en el mar y sus costas. . . fueron creando una predisposición, que favoreció las tareas de conducción y el encuentro del trabajo en equipo. Un legítimo orgullo de sus tripulantes identificaba, como en pocas unidades, al hombre con el material.

Por todo ello, es que la soledad del Comando se atenuaba y pongo de testigos a los señores ex comandantes del crucero, a quienes creo interpretar con esa afirmación.

Aquella navegación tuvo la virtud de conjugar las variadas actividades en el mar: adiestramiento intensivo para la tripulación y para los cadetes; recalada en los puertos de Madryn, Ushuaia, Punta del Este y tiro efectivo, obteniéndose un aceptable nivel de preparación del personal y material. Se sumó a todo ello, la satisfacción de embarcar durante dos días, en navegación por las islas del Atlántico Sur, al señor almirante Isaac F. Rojas y autoridades de la isla Grande de Tierra del Fuego. Se navegaron los hitos australes y el límite occidental del Atlántico.

Al arribar a Puerto Belgrano el 12 de febrero, el buque entró en reparaciones generales, previstas en el cronograma de la Flota de Mar.

Con la asunción de mi segundo, el señor capitán de fragata Pedro Galazi —a quien había conocido profesionalmente en 1981 por ser mi comandante de Bandera, al mando del buque de desembarco de tanques ARA “CABO SAN ANTONIO”—, quedó completada la plana mayor. Y



Arribo del Sr. Almirante Rojas en helicóptero, el 27 de enero de 1982, al crucero que se encontraba navegando frente a Isla Picton.

todos trabajaron para remozar al noble crucero, que se proyectaba en el tiempo, sólido y altivo.

De manera que los sucesos que dieron origen a la decisión argentina de retomar militarmente las islas Malvinas, nos encontró en pleno recorrido reglamentario de turbinas, equipos y sistemas de armas y mejoramiento o mantenimiento de las condiciones de habitabilidad, estanqueidad y operatividad. Ello ocasionó la no participación del buque, en la operación propiamente dicha del 2 de abril de 1982 y sus acciones inmediatas anteriores y posteriores en el mar.

Pero no por ello dejamos de vivir intensamente la preparación de la Flota en la dársena. Y la vimos alejarse aquel día de marzo, sintiendo como nunca por un lado, un amago de frustración; y por otro, la necesidad de transmitir a quienes partían, los mejores deseos de éxito en la misión ordenada. . . Así vimos zarpar a cada buque hacia el objetivo, sin estar seguros del regreso.

Nuestra mejor respuesta a la situación sería, a partir de entonces, dar pronto término a las reparaciones, en previsión del uso operativo del buque. Y ello se concretó el 14 de abril. . . días después que Inglaterra declarara una zona de exclusión marítima de 200 millas alrededor de las islas Malvinas. Si bien ya habían ocurrido hechos graves, y la Armada Argentina bautizado con sangre heroica las islas del Atlántico Sur, no se daba aún una escalada. Sin embargo, indicadores de actitudes políticas y estratégicas ofensivas de los ingleses, obligaban a la adopción de acciones propias. El despliegue de la Flota fue una de las respuestas.

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

Por ello el crucero, como Unidad de Tarea 79,3 zarpó el 16 de abril hacia el Teatro de Operaciones. Llevaba una misión táctica que en esencia contemplaba una ubicación equidistante, para contribuir a evitar una eventual entrada de unidades inglesas hacia Malvinas, provenientes del Pacífico, y para integrar una barrera en caso de una futura proyección de la Fuerza de Tareas británica, sobre territorio continental argentino.

Los episodios de Gritvyken y Puerto Leith, el ataque al submarino ARA "Santa Fe", las gestiones en la ONU y OEA, el apoyo de Latinoamérica, la utilización de la Isla Ascención... fueron configurando una situación de guerra no declarada. Pero restaba aún la esperanza de una Inglaterra que aceptara encauzar definitivamente el peso de toda una historia de relaciones bilaterales; y de un EE.UU. de Norteamérica cumpliendo sus compromisos continentales, que muchos de sus presidentes habían promovido y refrendado solemne y públicamente.

Mientras tanto, los días comenzaron a ser cortos para llegar al alistamiento más óptimo, pero largos en la vigilia. Se efectuaron todo tipo de pruebas y adiestramiento; se preparó mental y físicamente a la dotación; se ejerció una supervisión lo más estricta posible sobre hombres y máquinas y se extremaron las medidas de silencio electrónico, oscurecimiento, seguridad interna y vigilancia externa. Muchas rocas solitarias supieron del tronar de la munición de combate de todos los calibres, por los tiros de prueba y de calentamiento.

2 • A BORDO DEL CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO" — SABADO 1º DE MAYO DE 1982

Reuní como en otras oportunidades a la Plana Mayor en la Cámara de Oficiales, para expresarles algunos conceptos sobre el desarrollo del conflicto con Gran Bretaña y mi apreciación de la situación, en la faz táctica del mar que nos circundaba e interesaba.

Nunca tuve temor a enfrentarme con el rostro de mis oficiales, suboficiales, cabos, marineros y conscriptos. No fue una excepción aquella ocasión y gracias a Dios, menos lo es ahora. De no haber sido así, difícilmente un Comandante de Crucero, con sus 1.100 hombres viviendo la misma expectativa pero distinta responsabilidad, podría soportar la mirada interrogante y expectante de su gente, con quien convive en el más claro sentido. Ese Comandante debe entrever, y más cuando mayor es la tensión, la respuesta en los ojos de sus hombres, la lealtad incommovible de su Segundo Comandante, la serenidad de los más viejos, el entusiasmo de los más jóvenes... Pero sobre todo esencialmente, debe poder intuir la capacidad remanente física y mental de cada tripulante, y su contribución al trabajo de conjunto, porque ahí estará el reaseguro del éxito final... Ese bendito espíritu de equipo, que se mantenía con absoluta fidelidad a las mejores tradiciones navales, y que se comprobó aun en los momentos más críticos y extremadamente límites, que las circunstancias impusieron más tarde.

Ello, en alguna medida, marca la génesis de mi homenaje para cada uno de los hombres que ofrendaron sus vidas, en el más estricto y subli-



El crucero amarrado al muelle de Ushuaia, el 24 de abril de 1982.

me sentido de la entrega total y absoluta. Y mi reconocimiento para cada sobreviviente, por haber hecho honor a sus compañeros muertos. Dije al pisar tierra firme, expuse en cada uno de mis informes y ahora reafirmo aquí, que el azar poco influyó para que 770 hombres sobrevivieran a una nave que embarcó 9.000 toneladas de agua en una hora, escoró 15 grados en 7 minutos, se desenergizó totalmente a los 2 segundos de las explosiones. .. y que tuvieron que enfrentar luego un mar tremendamente hostil por la altura de sus olas, la turbonada en superficie y la temperatura de sus aguas.

¡Y ahí se vio entonces la virtud! Porque cada hombre supo qué y cómo hacer; y hasta el más íntimo sentimiento quedó superado ante el deber de su conducta, hacia él mismo y hacia los demás. Puedo explayarme en esta consideración, porque ese adiestramiento en siniestro y abandono no fue obra del Comandante. Fue el trabajo minucioso y constante del Segundo Comandante, de sus Jefes y Oficiales, de los Suboficiales y Cabos encargados de división, sector o balsa y de la plena receptividad de cada tripulante. Fue obra del que aprendió con naturalidad a transitar a oscuras por los alojamientos, a curar una herida, a cerrar una válvula de vapor principal en la emergencia, a cumplir las normas de control de averías... y todo en un clima de máximo realismo.

* * *

"En la cubierta principal tuve que cuidar a un herido. Me mandaron hacer un cartel para cada herido que dijera: MORFINA - 16.10. Limpié con algodón el petróleo que tenían algunos y llevé a uno hasta la balsa en babor".

Conscripto Clase '62 ALBERTO GONZALEZ

* * *

Como todos los días, a 1930 hs. se emitió el boletín de noticias por la red de parlantes del buque. Un grupo de oficiales y de tripulantes quitaba tiempo al descanso y preparaba una audición de 20 minutos, integra-

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

da por las noticias periodísticas de radios argentinas, y de la inteligencia recibida. A todo ello, se sumaban gacetillas de deportes, comentarios variados del buque y su gente y recomendaciones especiales para la noche o próximas actividades. A la par que, instruir e informar, se lograba cierta distensión, llegando aun a los puestos de combate.

A BORDO DEL CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO", DOMINGO 2 DE MAYO DE 1982 A 1200 hs.

Este momento no tenía para nosotros otra variante que navegar en patrulla, en un mar agitado, al este de la Isla de los Estados, a unas 250 millas (460 Kms.) de los buques ingleses más cercanos, y entre 30 y 40 millas fuera del área de exclusión.

Si bien la situación general del conflicto había experimentado algunas variantes con los primeros ataques a Puerto Argentino, nuestra tarea de barrera se mantenía, aunque con una expectante vigilia bajo un cielo encapotado.

Los grados de apresto se variaban en función de la inteligencia recibida, pero la "táctica del imprevisto" estuvo presente en las apreciaciones de mis colaboradores. Tal vez nuestra falta de experiencia en la



Foto del crucero rea basteciéndose en navegación, al norte de Isla de los Estados, y que fuera tomada el 30 de abril de 1982, desde el petrolero de Yacimientos Petrolíferos Fiscales "Puerto Rosales". Constituyó la última foto, antes del torpedeamiento.

guerra nos hacía extremar, afortunadamente, nuestro espíritu de prevención en todo lo que era posible. Y si bien nuestra presencia en la zona debía ser teóricamente desconocida por los ingleses, ignorábamos hasta dónde y mediante qué medios podríamos figurar en los plottings de operaciones de la nave capitana de la Fuerza de Tareas Británica. No estaba en nuestro cálculo, por cierto, pensar que pudiéramos estar presentes en el 10th Downing Street, en esa mañana del 2 de mayo.

* * *

“El secretario norteamericano de Defensa, Gaspar Weinberger, dijo que los británicos tenían justificación para atacar a un crucero argentino cerca de Malvinas”

(La Nación, 5 de mayo de 1982)

* * *

Como principal responsable sabía que mis hombres eran un tesoro incalculable, que debían estar cuidados y protegidos hasta el momento del supremo empeño, si es que llegaba el instante. En esas cavilaciones es cuando uno llega a pensar que hubiera sido preferible permanecer solo en el buque, para ser valiente o cobarde, pero sin preocuparse por la vida de otros, y disponer sólo de la propia. ¡Pero es tan grande y sublime la responsabilidad de un Comandante en una acción de guerra, que todo otro sentimiento y consideración pasa a segundo término!

Entre los varios imprevistos que se fueron presentando a lo largo de nuestra campaña, recuerdo la urgente operación de apéndice a un conscripto, la que debió realizarse mientras se estabilizaba el buque en un mar arbolado. Nuestra enfermería fue convertida, desde la zarpada, en impecable y aséptico “hospital de sangre”, para atender cualquier tipo de emergencia médica propia o de otras unidades que lo requirieran. Asimismo, se completó el cuerpo médico del buque, embarcando en comisión un cirujano, un traumatólogo, un bioquímico y varios enfermeros. La operación se realizó con todo éxito y su protagonista soportó todo el esfuerzo físico posterior y fue rescatado en buen estado.

La intervención quirúrgica y convalecencia del conscripto fue seguida minuto a minuto por la mayoría, aún entre las exigencias de la situación bélica y del mal tiempo; aun por quienes no identificaban su rostro, pero que compartían el espíritu de un mismo destino, vinculado en forma indivisible a cada uno de los tripulantes.

* * *

“Me encontraba en el pasillo frente al Detall de Armamento cuando explotó el torpedo. Se sintió un calor insoportable y un humo que ahogaba y enceguecía. No se podía ver nada por corte de luz, pero circulábamos porque conocíamos el camino de memoria”.

Conscripto EINER R. MARTINEZ

* * *

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

Mucho se habló y aún sigue hablándose de la vejez, del crucero, de sus capacidades, de su resistencia al castigo, de sus posibilidades en este conflicto...

Pero aquí es bueno recordar, sin vulnerar secretos militares, que pese a más de 40 años de servicio, el crucero fue mantenido con extrema dedicación, pulcritud y celo profesional, al punto que aún en los años más cercanos, obtuvo varios premios por tiros de combate.

4. A BORDO DEL CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO", DOMINGO 2 DE MAYO DE 1982 A 1600 HS.

La intensidad del viento aumentó considerablemente del sector NW, llegando a 70 km/hora con olas de 4 mts de altura. Hasta momentos antes navegábamos al rumbo 270°, cayendo luego al 290°, para un mejor arrumbamiento hacia Isla de los Estados. Ello ponía el mar de proa y motivó un continuo cabeceo y el golpe de las olas.

La posición geográfica en este instante era latitud 55°24' sur y longitud 61°32' oeste lo que significa entre 35 y 40 millas al sur del límite del área de exclusión fijada por el propio país agresor. La flota inglesa estaba a no menos de 250 millas del ARA "General Belgrano". El pronóstico meteorológico era desfavorable, con vientos de temporal hacia la noche. De todas maneras, las condiciones marineras del buque y su desplazamiento de 13.500 toneladas, contribuían a hacer más soportable la casi permanente bravura de ese Atlántico Sur, al que los marinos argentinos estamos acostumbrados como pocos, por sus frecuentes tempestades, sus heladas aguas y sus continuos centros de baja presión. Hasta nuestros conscriptos parecían veteranos hombres de mar, en sus puestos de combate o en la diaria rutina, asumiendo plenamente la responsabilidad asignada, e integrados total y absolutamente a la dotación.

A esta hora, estaba finalizando el cambio de la guardia de crucero de guerra 32 por la 33 y el personal restante estaba descansando en sus sollados o tomando la merienda en el comedor. Pero cualquiera fuera el momento o el lugar, la situación de guerra era vivida en todas las actividades, y hasta el mismo descanso, reposo o rancho, involucraba previsiones ante la emergencia de un ataque.

* * *

"Con la explosión, bajé rápidamente de mi cama, donde estaba descansando y leyendo un libro. La luz se apagó, se produjo un gran vacío y un denso humo negro que dificultaba respirar. Por el tambucho de escape llegué a cubierta principal, casi sin visión y mareado; y al recuperarme llegué a mi balsa en proa"

Cabo Principal artillero ORLANDO CATANEO

* * *

5. A BORDO DEL CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO", DOMINGO 2 DE MAYO DE 1982 A PARTIR DE 1601 HS.

Mis continuos movimientos entre el puente de comando, mi cámara y el resto de las estaciones de combate, estaban signados indefectible-

mente por un clásico recorrido que me había impuesto y hecho rutinario: cuarto de radio, central de informaciones de combate y la denominada sala de situación, que se había instalado en la Cámara del Almirante. Allí se había logrado reproducir gráficamente toda la información recibida; y fue testigo de las continuas apreciaciones de la situación, en que participaban el segundo comandante, el jefe de Operaciones y en muchas oportunidades el jefe de Armamento, el jefe de la Central de Informaciones de Combate, el jefe de Comunicaciones, u otros oficiales que por el tema fueran necesarios. Su acceso estaba restringido a quien decidiera el comandante.

Iniciaba una vez más ese incitante recorrido, cuando se escuchó una fuerte pero como lejana explosión, tremendamente seca y cortante, seguida de un gran sacudimiento y la sensación inaudita de que el buque era levantado, o soliviantado... creo que hasta podría semejarse a la sensación que se puede sentir cuando el buque, navegando a buena velocidad, vara en un banco de arena de pronunciado gradiente... y aún más semejante, porque la propia explosión en el casco actuó como un retrocoete y paró prácticamente el vaneé del crucero.

* * *

“Al escuchar la explosión sentí sacudirse el buque, a punto de perder el equilibrio y golpearme contra un mamparo. La escora inmediata me hizo suponer que se trataba de un torpedo, lo que se corroboró con la segunda explosión. En seguida se sintió un olor acre”.

Teniente de Navío Médico ALBERTO DELUCCHI LEVENE

* * *

Segundos después se produjo otra explosión, algo más distante para mí, y el cese total de energía eléctrica, con la consiguiente obscuridad interior y el silencio casi total, por la parada de todos los equipos, mecanismos y motores.

¡Nunca como aquí, fue más exacta la aplicación de la relatividad de los sucesos! ¡Nunca como aquí, el ruido cadencioso de un motor, fue destruido por un silencio absoluto!

* * *

“Me encontraba en el sollado a popa de la cantina y observé que se inundaba rápidamente ese sector, por las aberturas que se hicieron en el piso”.

Suboficial segundo OSCAR PAVON

* * *

De los interrogatorios posteriores, surge que en un primer instante mucho personal en cubiertas bajas, en santabárbaras o en las cámaras de maniobras de las torres, creyó entender que se estaba disparando con los cañones de 152 m/m, o no lo relacionó con un torpedo.

* * *

“Estaba en la torre de 6” cubriendo guardia de Crucero de guerra, cuando fue la explosión y al cortarse toda comunicación, iluminación y fuerza para los motores, el jefe de torre mandó un hombre a cubierta para investi-

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

gar. Al volver y explicar lo sucedido, se ordenó desalojar la torre, a todas las cámaras, saliendo por el acceso a cubierta en orden inverso de antigüedad".

Suboficial segundo ESTANISLAO COLQUI

* * *

La posterior reconstrucción de los detalles de los hechos y averías, dio como resultado que el primer torpedo penetró por la cuaderna 106, a popa del compartimiento de máquinas de popa y debajo de la primera plataforma. Resultaron afectados directamente por la explosión entre otros, 6 tanques de petróleo, la máquina de popa, el sollado D-402-L, diesel generador de popa, cuarto de girocompás, comedor de tropa, radio 2, alojamiento de suboficiales de popa y cantina. En esos locales se produjo simultáneamente onda explosiva e inundación.

Las fisuras por efecto de la explosión determinaron la inundación inmediata de la máquina de proa, caldera D, compartimientos bajo el hangar, tanques y túneles del doble fondo y libre comunicación con el cielo de los compartimientos de la 3ra. cubierta y de la 2da. cubierta, sobre el comedor de tropa de popa. Es particularmente destacable, la magnitud de la onda de aire caliente producto de la explosión, que se expandió casi instantáneamente y llegó a afectar a personal que estaba aún en la 2da. cubierta. Si bien puede considerarse que no alcanzaron gran magnitud, se produjeron incendios en varios locales, con posible origen en una gasificación del fuel-oil proveniente de la máquina de popa, otros de carácter eléctrico y varios por la alta temperatura de los gases.

* * *

"Después de las explosiones, un olor extraño me hacía lagrimear. Vi el levantamiento de la cubierta y oí el ruido del ingreso de agua en gran escala, en el hangar

Suboficial 1º Electricista LUIS E. RACZKOWSKI.

* * *

Por observación directa del personal, se comprobó también incandescencia en la estructura metálica de las uniones de mamparo y cubierta en el sollado de la cantina, explosión en el tablero eléctrico de proa, cortocircuitos en las barras de distribución de energía, violenta caída de presión en las calderas, desplazamiento del basamento de los motores del servomotor, roturas de tuberías y escapes de vapor y combustible, inundación en el hangar, deformación y averías en el diesel generador de proa. . .

El segundo torpedo penetró entre cuadernas 12 y 15 explotando cerca de la quilla, por lo que afectó la viga longitudinal y provocó la pérdida de 20 mts. de proa, por falta de sustento.

Cada minuto desde aquí vivido podría llenar las páginas de un libro. Pero sólo haré un relato sucinto y seguiré transcribiendo textualmente las expresiones de muchos de mis hombres, por tratarse de claros testimonios de los hechos.

El impacto de los dos torpedos produjo en el buque, como efecto instantáneo, la falta de propulsión, de energía eléctrica, el timón trabado 15° a babor, la pérdida de la proa a partir de la cuaderna 15 y una escora a babor de 7° aproximadamente.

* * *

“.. luego sentí otra explosión detrás mío, me doy vuelta y observo que faltaba parte de la proa e inmediatamente el buque empezó a escorarse”.

Cabo principal Artillero CARLOS SPINELLI

* * *

No se podían accionar los gongos de alarma, ni los equipos de difusión de órdenes, por lo cual la emergencia de siniestro se pasaba a viva voz desde el Puente de Comando, para ser transmitida a todas las cubiertas.

* * *

“Al sentir el impacto dudé qué hacer porque no sabía si se trataba de un ataque enemigo o la explosión de una santabárbara, pero el buque casi instantáneamente quedó escorado; al saber que nos habían torpedeado y que había que concurrir a los puestos de abandono, así lo hice muniendo de una manta”.

Conscripto clase 62 JOSE DANIEL GRILLO

* * *

El Segundo Comandante desde la cubierta 02 comenzó la difícil tarea de organizar el zafarrancho, mientras desde el Puente de Comando y secundado por el jete de Defensa, el Oficial de Guardia y el Jete de Navegación, efectuó la evaluación de la situación. Para ello manteníamos contacto por teléfono autoexitado con el personal de la Central de Control de Averías, que mediante iluminación de emergencia y con el agua ya cercana a su compartimiento, pudo hacer sus primeras apreciaciones que resultaron de gran valor para tomar una serie de determinaciones y resoluciones.

“Estaba en el cuarto de auxiliares cuando escuche una gran explosión y vi como la cubierta acorazada sobre el compartimiento de la caldera D se levantaba medio metro. Me dirigí a la Estación I de Control de Averías y por teléfono autoexitado comencé a pasar información a la Central, de acuerdo a su ocurrencia: presencia de petróleo en el agua, escora inmediata a babor, gases tóxi-

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

cos, principio de incendio en cantina y comedor. . . "

Guardiamarina SERGIO A. COPPINI

* * *

Cuando se hizo necesario evacuar aquel puesto, nuestras comunicaciones quedaron circunscriptas al alcance de la voz, desde la cubierta principal.

La escora progresaba hasta 15° y se confirmó un apopamiento paulatino.

El personal se encontraba ya en sus puestos de abandono, con las balsas en el agua y esperando la orden decisiva.

* * *

"Cuando sucedió la explosión de los torpedos, observé que un cañón de 40 m/m en cubierta principal, saltaba hacia arriba".

Conscripto clase 62, MARCELINO VARGAS

* * *

Por las escalas subían heridos y quemados, ayudados por quienes en cubiertas bajas estaban cerca de ellos. El mar, más calmo, al costado, se veía encrespado a lo lejos, bajo un cielo plomizo que se oscurecía con la noche que ya asomaba.

* * *

"Cuando pasaba por la fuente de soda, escuché a un conscripto que pedía ayuda. Le dije que pusiera los brazos en mis hombros y salimos en plena oscuridad, al llegar a cubierta vi que estaba quemado con vapor y lo tapé con una manta..."

Cabo principal Maquinista VICTORIANO CORVINOVIS

HORA 021615

Se me informó que la escora se mantenía constante; si bien previ que la situación podría ser irreversible por la imposibilidad material de desalojar el agua ingresada por las vías de la explosión, demoré la orden de abandono del buque. Me guié para ello por lo que estimé prioritario: asegurar que todos los sobrevivientes y aún los heridos, llegaran a la cubierta principal; mantener el máximo tiempo posible reunido a todo el personal donde las condiciones pudieran ser más benignas y tratar hasta el último momento de salvar el buque. Si bien estaba latente el riesgo de una vuelta campana, tuve la convicción de que por el momento ello era improbable, dada la secuencia de los hechos hasta ese instante.

En situaciones como ésta es cuando el Comandante siente el tremendo peso de sus responsabilidades, ante sus hombres y ante su buque.

Y comprende, hasta las últimas consecuencias, los alcances de la decisión que debe tomar. Tal vez sea ello —en el marco de esa situación— parte de la exaltación profesional que marca el abismo entre lo figurado y lo real.

* * *

“Estaba en el Detall y sentí la explosión. Saqué mi pañuelo, me tape la boca y nariz y ayudado con la linterna salí al pasillo. Entre el gran humo vi gente casi ahogada y los ayudé a subir la escalera. Cuando ya no había más, subí a cubierta. me descompuse pero alguien me ayudó, tomé aire y me repuse

Cabo Primero Furriel JULIO MAXIMO

* * *

Aquella pausa sirvió para recomponer un poco la situación, calmar en algo la ansiedad, recorrer las cubiertas que aún no estaban inundadas, abrigar y auxiliar a los heridos, preparando su arriado a las balsas; traer mantas a la cubierta principal y arrojar otras embarcaciones al agua; de tal forma que una flota de 60 balsas rodeaban en breve lapso el costado del buque, amarradas a la borda.

* * *

“Al ser torpedeados estaba en la Estación de Control de Averías N° 7, de guardia. De inmediato se dividió al personal; algunos bajaron a rescatar personal de cubiertas bajas con máscaras “OBA”. Yo y otro grupo pusimos en funcionamiento la bomba PE 250 para refrigerar los pañoles de munición lista, por orden de la Central de Control de Averías y también se procedió a tirar al agua tambores de JPI

Cabo Principal Control Averías LEONIDEZ PONCE

* * *

Como relámpagos, veía con mis propios ojos las secuencias ininterrumpidas de hechos y acciones, capaces de poner a prueba el temple de cualquier hombre y de cualquiera dotación. Eran testimonios inigualables, creíbles sólo ante su ocurrencia, que desfilaban sin solución de continuidad. Y ante ellos, vi rostros asombrados o desorientados por ser testigos de tamaña tragedia; rostros anhelantes y otros llenos de rabia, de impotencia o de dolor... pero no vi ni supe de un sólo acto de pánico. En contraposición, vi actos soberbios de ayuda mutua, rápidas determinaciones, y arropamiento de los desabrigados. Entre la atención de los heridos y la acción de arrojar las claves al mar, se veían también los rostros sufrientes de los quemados y el lento andar de los más impactados. Pero todos sin excepción, contribuyeron a crear y mantener un ambiente de orden y disciplina, que fue determinante de tan singular sobrevivencia.

* * *

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

"Estaba en el Cifrario tomando la guardia, cuando se produjo el siniestro. A partir de allí me coloqué el abrigo, el salvavidas y contribuí con el jefe de Comunicaciones y otras personas a arrojar al mar las bolsas con claves lastradas".

*Suboficial primero Comunicaciones
CARLOS ALMADA*

* * *

HORA 021621

Desde Control de Averías, me informaron lo que ya era previsible. Las cubiertas estaban comunicadas por la explosión; la entrada de agua era incontrolable; se había reducido mucho el franco bordo; se daba un marcado apopamiento y, fundamentalmente, la escora había llegado a casi 20°.

"Salía de lavarme y me dirigía hacia la cantina, cuando sentí la explosión y se apagó la luz. Ahí observé algo rojo que se me acercaba, por lo que me agaché u me tapé con la toalla. En medio de mucho humo salí a cubierta y fui a mi puesto de abandono. .

Cabo primero maquinista CLAUDIO GIMENEZ

* * *

HORA 021623

Desde la cubierta 03 donde me encontraba, di la orden de "abandonar el buque". En ese instante, al pronunciar la orden más trascendente de toda mi carrera profesional, y habiendo visto hasta ese momento la respuesta de la gente, no tenía dudas y no las tengo hoy, que estaban preparados para entrar en combate y para abrir fuego contra el enemigo, si ésta hubiera sido la orden, en lugar de aquella.

Mientras el segundo comandante desde la cubierta 02 impartía sus directivas a través de un megáfono, ordené desalojar el Puente de Comando a los que aún allí se mantenían.

Comenzó a esa hora el abordaje de las balsas, lanzándose a sus techos como se había instruido; a través de redes de desembarco que se llevaban recogidas en ambos costados y fueron largadas en la emergencia; por la escala real de estribor, o tirándose al mar (sólo un 25 por ciento del total). Por la banda de babor el agua estaba a menos de un metro de la cubierta principal, por lo que se facilitaba el embarque. Ello fue aprovechado para transbordar a los imposibilitados. Por esa banda abandonó el 60 por ciento del personal.

"Lo más impresionante y notable era el calor desprendido de las cubiertas bajas, que salía por los accesos y tubos de ventilación. También me impresionó

mucho la destrucción total de la proa”.

Conscripto clase '62 OSVALDO GALATI

HORA 021635

Como apurando el desalojo del buque, la escora y el apopamiento aumentaron rápidamente. Puedo decir que aquella progresaba a razón de 1º por minuto.

En la banda de babor, el mar no sólo había alcanzado la borda, sino que con sus movimientos llegaba sin dificultad hasta la crujía.

* * *

“El personal de Control de Averías tuvo muy buena actuación tratando de mantener el buque a flote, pero el agua entraba con mucha rapidez. Cuando el comandante dio la orden de abandonar el buque, todo el personal estaba en cubierta muy controlado.”

Conscripto clase '62 EDUARDO BMMATER

* * *

Mientras el costado de babor había penetrado unos 7 m en el agua, el costado de estribor había descubierto las incrustaciones calcáreas de su casco; por la altura y la falta de verticalidad de esta borda, se hacía dificultoso el abandono por ella y los pocos que quedaban a bordo, lo hicieron por la banda de babor.

* * *

“Pienso que todo siniestro es diferente a otro. En este, el buque se escoró de inmediato y la cubierta se llenó de petróleo haciendo más difícil arrojar las balsas por estribor, por estar muy alta la borda.”

Suboficial segundo artillero MIGUEL CARRIZO

* * *

HORA 021640

Llegaba a su fin la maniobra de abandono, cuando la cubierta estaba prácticamente intransitable por su inclinación de casi 40º, y por el petróleo de los tanques que el propio oleaje subía a cubierta.

Los últimos hombres en abandonar, colaboraron previamente para lanzar al agua una pocas balsas que habían quedado atascadas y recorrer las cubiertas superiores buscando heridos.

* * *

“Tratamos de arrojar la mayor cantidad de balsas al agua y que se alejaran en orden. Debido al oleaje era sumamente difícil mantener las balsas en buenas condiciones de ser abordadas. Considero que dadas las circunstancias y condiciones extremas del abandono, fue el alto

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

grado de preparación y entereza moral de toda la dotación, unido al eficiente operativo de rescate, lo que permitió salvar muchas vidas."

Suboficial mayor CARLOS DIAZ

* * *

La separación de las balsas del costado del buque fue una muy difícil tarea, que demandó la continua utilización de los remos de las embarcaciones. El trabajo de un bote de goma, con motor fuera de borda y tripulado por personal especializado en buceo, complementó eficazmente aquella actividad, maniobrando sobre las balsas más comprometidas, remolcándolas en alejamiento. Con posterioridad a este trabajo, el bote fue abandonado por sus tripulantes, quienes se trasladaron a una balsa salvavida, que les ofrecía el resguardo y la posibilidad de supervivencia que aquél de ninguna manera brindaba.

Algunas balsas fueron irremediablemente arrastradas hacia proa, y debieron hacer denodados esfuerzos para no llegar a las rebarbas dejadas por el material desprendido; entre ellas hubo por lo menos dos, que al no lograrlo sufrieron averías en sus flotadores y su personal, debió buscar refugio en otras balsas. Ello requirió decisiones adecuadas y rápidas acciones, pues los segundos de duda en esos momentos y en ese mar, podían ser fatales.

"Alojé en la balsa que tenía asignada, pero al correr hacia proa, se quedó enganchada en las aristas del impacto, por lo que debimos pasar a otra balsa, donde llegamos a ser 32 personas."

Cabo segundo furriel ERNESTO ARCE

* * *

HORA 021643

A partir de este momento y por lo intensamente vivido hasta allí, podría hoy describir casi fotográficamente cada milímetro de la cubierta, ya vacía y silenciosa, herida y deformada, pero aún así, conservando la belleza de su línea, que tantas veces admiramos.

Dentro de esa casi sobrenatural visión, experimenté una inexplicable serenidad al comprobar que más de 60 balsas con sus techos anaranjados, rodeando al buque como si fuera en su homenaje, contenían ya a los sobrevivientes.

Mientras tanto, el buque seguía escorándose y hundiéndose, continúa pero suavemente, como si esperara que todos se alejaran de su costado, para no arrastrarlos en su caída.

* * *

"Quiero resaltar el comportamiento del buque, al esperar que lo abandonáramos antes de hundirse

Marinero Primero Sastre JOSE BALDOVINO

* * *

De estos últimos momentos a bordo, fue testigo también el Suboficial Segundo Artillero Ramón Barrionuevo. En una casi sagrada adhesión, cambió su legítimo puesto de abandono en la balsa, para acompañarme en una actitud a la que yo sólo y únicamente estaba obligado.

En ese Suboficial, veo representado a cada uno de los hombres de mi buque, como queriendo demostrar la profunda vocación por los principios morales y el real espíritu de sacrificio, que si bien puede ser innato en cada uno, es profundizado y consolidado por la formación naval.

Ratificando lo dicho, varias balsas se mantenían esperándonos a 10 metros del costado de estribor, aún a costa de ser absorbidas por el buque, que ya tenía más de 45° de escora.

* * *

“Con respecto al personal, pude apreciar un alto grado de valor y serenidad y que la mayoría había tomado conciencia de lo que nos había ocurrido, para efectuar luego el abandono del buque, en el mayor orden posible.”

Suboficial Primero Furriel FERNANDO CARRIZO

* * *

6. A BORDO DE LA BALSA — DOMINGO 2 de MAYO, a partir de 1701 Hs.

Desapareció de la superficie del mar, el Crucero A.R.A. “GENERAL BELGRANO”.

Sabía que al irse, así como su pabellón al tope del mástil, llevaba también para siempre a muchos hombres durmiendo en su seno. ¡A quienes el destino marcó para que fueran ellos y no nosotros, los que debían ofrendar sus vidas!

No hay duda. de que estos 60 minutos pueden calificarse como de extrema tensión en que la conducta humana bordea el límite de la conciencia. Aún así se estaba viviendo por obra de sus protagonistas, una gesta de supervivencia inédita en la historia de los naufragios.

“Tuve la suerte de poder ayudar a mis compañeros, debido a que soy de Control de Averías y fui adiestrado para usar la máscara OBA y para sobreponerme en estas circunstancias.”

Cabo Primero Control de Averías HECTOR PALAVECINO

* * *

El buque llevaba 1.091 hombres, y de todas las consultas, encuestas y estudios realizados, se deduce que fueron 819 los que pidieron iniciar

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

Secuencia fotográfica tomada por el Teniente de Fragata Martín E. Sgut, que significó un invaluable documento testimonial.



Muestra el ordenamiento de las balsas en el costado de babor del buque.

Detalle de la proa seccionada, en proximidades de la Torre 1.



BOLETIN DEL CENTRO NAVAL



Escorra a los 50 minutos del torpedeamiento.

Hora 17.00- Sólo emerge la proa, previo al total hundimiento.



CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

esta fase del abandono ya sea por sus propias fuerzas o ayudados y 272 los que murieron a bordo, por la explosión o sus inmediatas consecuencias. Se comprobaría más tarde, que 770 pudieron superar el esfuerzo físico y psíquico del abandono y travesía en balsas, bajo extremas condiciones ambientales. De allí que sobrevivió el 94 % de los posibles.

* * *

"Mi pensar es que pese a las circunstancias, tanto en el buque como en la balsa, hubo mucha serenidad; aún cuando comenzó a desinflarse la balsa, en que pudimos sobrellevar la situación"

Cabo Primero Electricista ALBERTO GARCIA

* * *

Es del caso destacar entonces, para que determinadas informaciones interesadas no sigan confundiendo a la opinión pública internacional, que de los 321 muertos del A.R.A. "GENERAL BELGRANO", el 85 % lo fue por efecto de los torpedos y en forma casi inmediata y el 15 % restante lo fue durante el abandono, en la travesía en balsa, por las heridas, y con posterioridad al rescate, como consecuencia de quemaduras o traumatismos graves.

Estoy convencido de que, frente a una naturaleza marcadamente hostil como la que efectivamente sobrellevamos, el número de víctimas previsible debió ser mucho mayor. Si ello dejó de ocurrir, no fue ciertamente por la gracia de la corona británica, como alguien llegó a decir, sino a pesar de ella, y debido al coraje y la disciplina de nuestros marinos.

Hacia 36 horas que los ingleses habían iniciado sus ataques a Puerto Argentino y entonces, en un acto que se constató político por excelencia, se provocó el hundimiento del crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO". Lo saben tan bien como yo, el Comandante de la Fuerza de Tareas británica y el Comandante del "CONQUEROR", que la orden de Londres prevaleció sobre cualquier consideración militar al respecto. De no haber sido así, algún marino inglés estaría siendo juzgado por una corte marcial.

* * *

"La Fuerza Naval en el Atlántico Sur está claramente bajo control político. El Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" constituía una verdadera amenaza para la Royal Navy y si hubiéramos esperado más, habría sido demasiado tarde..."

*Mrs. THATCHER, Cámara de los Comunes,
Londres, 4 de mayo de 1982.*

* * *

El día 7 de mayo de 1982 —en una conferencia de prensa que la Ar-

mada dispuso para dar a conocer al país y al mundo, nuestra visión de los hechos— dije que no deseaba juzgar los sentimientos de los marinos ingleses, en el contexto de lo recientemente vivido, ni me animaba a juzgar las normas de su Marina. Razonadamente, mantengo hoy esa misma idea, pues lo contrario se me ocurre que sería como negar el espíritu de lucha del soldado enemigo o como creer que hubo transacción o compatibilización entre la oportunidad política y la oportunidad militar de hundir el Crucero cuando eran fin y medio, respectivamente.

La táctica naval no debe haber resultado enriquecida con esta acción ofensiva de un submarino. La gran diferencia de capacidades de los medios en oposición, si bien permitió a esa nave vivir el riesgo que es común a toda operación real, no le dio la oportunidad de demostrar la creatividad que podría tener su dotación en caso de haberse enfrentado a una verdadera lucha de voluntades.

A nosotros como dotación y a la Armada Argentina como institución, le quedó una inédita y singular experiencia, que por la secuela de enseñanzas y por el costo, obliga a su oportuna y adecuada aplicación, en todas las áreas posibles. Al respecto, no descarto que otros ya la estén capitalizando, pese a no haberla sufrido en sus propias entrañas...

* * *

“La paz se hundió con el Belgrano ”

Daily Mirror. Londres, 5 de mayo de 1982.

* * *

HORA 022000

Un 10 % de las balsas tuvieron dificultades por distintas razones, que no afectaron seriamente la capacidad de supervivencia. La perfecta estanqueidad de los contenedores de las balsas, no permite que sean recorridas o revisadas a bordo y sólo se realiza ello en un taller especializado de la Armada. Todas y cada una habían cumplido su inspección reglamentaria dentro del año, y es evidente que dieron muestras de nobleza, al cobijar hasta más de 30 personas y soportar condiciones extremadamente rigurosas. Nuestro Atlántico Sur no da tregua y pone a prueba permanentemente a los hombres y al material; y si esta conjunción venció aquella naturaleza, fue porque ambos son de primera calidad.

Mucho personal accedió a las balsas con mantas, abrigos de repuesto y bolsas plásticas con elementos personales. Todo ello tuvo una adecuada y oportuna aplicación, en especial para colaborar con los que no pudieron tomar precauciones.

* * *

“Mi balsa era la N° 65 pero no la abordé puesto que habiendo 3 heridos quemados, que necesitaban más espacio que uno sano, pedí autorización al oficial a cargo y me autorizó a ir en otra balsa donde había lugar...”

Cabo Principal Artillero RAUL E. PEREZ

Luego de que el mar diera cierto respiro durante el abandono y como indicando que la neutralización llegaba a su fin, el viento del NW aumentó a partir de 1800 hs. en forma sostenida, hasta llegar dos horas después a 50/60 nds. (100 a 120 Kms./h), Ello arboló las aguas con olas de 6 mts. y la temperatura ambiente de 1°C o 2°C se transformó en una sensación térmica de menos de 10°C bajo cero. En estas condiciones, la vida de un hombre en contacto con el agua no supera el lapso entre 5 minutos y 10 minutos, aun en las mejores condiciones físicas.

La concentración de embarcaciones es sumamente importante en un naufragio, para darse aliento, ayuda y para ser un blanco más visible en la búsqueda aérea y de superficie. Pero ello fue imposible de mantener, porque los cabos de nylon que unían los grupos de balsas ponían en peligro la integridad de los flotadores, por los fuertes tirones a que el mar obligaba. Algunas amarras se cortaron y otras, como la de mi balsa, la cortamos.

Por otra parte, aun separadas no más de 20 mts., el estado del mar hacía imposible visualizarse entre sí, por lo cual rápidamente cada balsa se constituyó en una embarcación independiente y obligadamente autónoma.

De la lectura de los testimonios posteriores al rescate, surgen infinidad de acciones, emociones, anécdotas, inquietudes, sugerencias... cuyo desarrollo daría lugar para completar las páginas de otro libro. Ello seguramente será motivo de trabajo de alguno de mis subordinados, entre los que no falta la sensible percepción para esta tarea.

El calor humano, resguardado por una estanqueidad difícil de mantener por el fuerte viento que azotaba sobre los cierres de las balsas, era de imprescindible necesidad para sostener con vida, especialmente a los heridos y quemados. Muchos recordarán las guardias de ventanilla, por no más de 15 minutos para evitar congelamiento en las manos... otros recordarán la benéfica sensación de abrazar a los 36° de la bolsa plástica colectora de orina....; otros hablarán de sus espaldas cansadas de afirmar el techo para evitar el aplastamiento por las olas que rompían...; algunos de cómo cantaban... otros cómo rezaban...; los más, cómo pensaban... Algunos recordarán el sopor que invadía la mente sin que nada pudieran hacer para evitarlo... y otros muchos tratando de evitarles la caída, como de contagiar su optimismo, de reír, de contar anécdotas... o de repasar la lista de aquellos que nadie había visto en cubierta....

Otros recordarán el gusto de los caramelos de glucosa, los remos cortos, la luz que era muy tenue, la falta de hambre y sed durante las primeras 24 hs.; o cómo debieron turnarse con el inflador para mantener presión en algún flotador o para achicar el agua que inevitablemente entraba debido al temporal.....

Pero de los 770 sobrevivientes —en esos momentos en que las tensiones casi superaban al raciocinio; en que la condición de líder debe ser necesariamente respaldada por la conducta; en que la real sobrevivencia de uno podía depender de la acción de otro; en que la muerte estaba más cerca que la vida— no supe de respuestas negativas. Por el contrario, en

cada balsa se mantuvo el mismo lazo que imperaba a bordo del buque, la misma disciplina y el mismo espíritu de cuerpo.

Hubo oportunidades para que los conscriptos demostraran que no necesitan abogados que los defiendan, porque ellos solos, con sus maravillosos y maduros 20 años, dieron una muestra de fe, de hombría, de valor y sentido del deber, que empalidece cualquier apelativo. Pareciera que aquí se corrobora la frase de Pierre Claudel: “la juventud no ha sido hecha para el placer, sino para los hechos heroicos”.

* * *

“Destaco al personal de la balsa... por su noble valentía en mantener alta nuestra moral y alentarnos, verificando nuestro estado de salud y de ánimo. El comportamiento de todo el personal fue excepcionalmente correcto”

“El desempeño del destructor ARA PIEDRABUENA, que rescató mi balsa, fue brillante por su eficiencia profesional y humanidad”

Suboficial Segundo Artillero OSVALDO MEDINA

* * *

HORA 030800

EL fuerte temporal que habíamos soportado durante toda la noche disminuyó sensiblemente a partir de las 0700 hs. El cielo, si bien tormentoso y cubierto, permitió apreciar con la salida del sol que el rumbo de las balsas arrastradas por el viento era SE, en franco alejamiento del continente. Se abrieron las primeras bolsas de raciones, pero sólo para tomar unas vitaminas, jugar con un chicle en la boca, o masticar un caramelo.

Seguíamos sin divisar otras balsas y el estado del tiempo hacía prever la imposibilidad de que algún avión de búsqueda pudiera divisarnos.

* * *

“Estando en mi balsa, debí ayudar a un compañero que se cayó al agua y me costó mucho subirlo, puesto que resbalaba por el petróleo que le cubría el cuerpo”

Marinero Primero Mar JOSE L. FERREIRA

* * *

HORA 031300

Desde la balsa se escuchó un sonido que no nos había acompañado hasta ahora. Se desataron rápidamente las lonetas que cubrían las portas y al mirar al cielo divisamos un avión naval NEPTUNE, a cota alta, en evidente plan de búsqueda. Su rápida disminución de altura y sus continuas pasadas por la vertical nos confirmó su avistaje. Y confirmó también que el resto de las balsas —si bien no divisábamos ninguna por efecto de las olas— deberían estar en un radio de 20 millas, en función de la observación del diagrama de búsqueda que realizaba el avión.

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

Ese bendito sonido, que aún pareciera resonar en los oídos, tuvo la virtud de certificar una esperanza que nunca renunciamos y una fe en Dios y en los hombres que nunca perdimos.

Si bien fuimos conscientes de que no estaba aún todo dicho, sabíamos que la Armada iniciaría así la última fase de las muchas que habían comenzado a 1600 hs. del día 2 de mayo. Y en la Nación y en el mundo habría quienes se mantendrían en el dolor, asombro, incredulidad, admiración, protesta, aliento, reprobación o simple indiferencia... actitudes que aún hoy se pueden seguir comprobando.

* * *

*"Excelente el rescate del ARA BOUCHARD",
Suboficial Primero Comunicaciones CARLOS ALMADA*

* * *

HORA 031600

Se divisó en un horizonte cambiante, los palos de un buque de guerra, que guiado por los distintos vientos que se sucedieron, pudo llegar hasta el grupo de balsas. Ya era evidente nuestro rescate en las próximas horas, máxime cuando se pudieron divisar otros dos buques más. Mientras tanto, otro avión NEPTUNE antisubmarino patrullaba y accionaba sus equipos de detección subacuática, en la prevención de que algún submarino inglés pudiera interferir el salvataje,

Como queriendo poner a prueba el profesionalismo de los buques y ratificar el espíritu de sacrificio en las balsas, aumentó la velocidad del viento hasta 30/40 nudos y consecuentemente el mar se arboló con olas de 4 a 5 metros.

Comenzaron así a partir de 1700 hs., las plenas tareas del destructor ARA "PIEDRABUENA", destructor ARA "BOUCHARD" y aviso ARA "GURRUCHAGA", en lo que considero una positiva y real contribución a la historia de los rescates en el mar. A la vocación de servicio y un alto espíritu de solidaridad, se unieron la iniciativa y la disposición para arbitrar procedimientos seguros y rápidos para la maniobra de transbordo de las balsas al buque.

Uno a uno fueron izados a bordo cada tripulante del ARA "GENERAL BELGRANO", mediante arneses y aparejos, con el máximo cuidado posible, mientras la balsa y el buque se enfrentaban violentamente, en sus movimientos ascendentes y descendentes.

Colmada su capacidad, el aviso ARA "GURRUCHAGA" retornó a Ushuaia a su máxima velocidad. Posteriormente lo hicieron los destructores, mientras el buque polar "BAHIA PARAISO" y más tarde el buque de la Armada chilena "PILOTO PARDO" se dirigían a la zona de operaciones, para ampliar el área de búsqueda y seguir en la tarea hasta la plena seguridad de que no había más balsas a la deriva.

Fue así que, mientras los primeros buques regresaban a puerto con los rescatados, los días 4 y 5 de mayo, otros buques rescataban a 70 tripulantes que habían soportado una mayor permanencia en balsas.

En la travesía a Ushuaia, en la noche del día 4 de mayo tomé conocimiento de que había más de 700 sobrevivientes. Ello, más la extraordi-

na entrega de cada hombre de los buques de rescate para atender a los naufragos, se inscribe dentro de las páginas más elocuentes de la solidaridad en el mar. Ninguno de mis hombres y máxime yo, podremos olvidar la acción que llevaron a cabo... en conjunción con los aviones navales.

* * *

“El comportamiento dentro de la balsa fue de un compañerismo absoluto y muy unidos a pesar de que éramos 20 y dos fallecieron, lo que fue muy triste. Debo destacar a la dotación del aviso A.R.A. “GURRUCHAGA” que al rescatarnos nos atendieron muy bien, dándonos todo lo que estaba a su alcance, desde su ropa hasta sus raciones. .. es algo que no olvidaré jamás”

Cabo Segundo Mar EDUARDO SANCHEZ

7. USHUAIA-MIERCOLES 5 de MAYO A PARTIR DE 0530 hs.

Con la llegada del destructor A.R.A. “PIEDRABUENA” comenzó el operativo preparado por el Area Naval Austral, para recibir a los sobrevivientes. Nada en él fue dejado al azar; y en aquel circuito dentro del hangar de la Base Aeronaval, se prestaron todas las primeras atenciones que cada hombre necesitaba y ansiaba. Fue en esencia una maniobra compleja y eficiente, donde desde la atención médica, hasta el simple cigarrillo, adquirió para el receptor un profundo valor, no sólo material...

Y como si la naturaleza quisiera desmentir la fuerza hostil de los días anteriores, un cálido sol y una brisa suave acariciaba la bahía de Ushuaia.

En la pista ya estaban preparados los aviones navales que trasladarían al personal hacia la Base Aeronaval Comandante Espora, en sucesivos viajes.

En consideración a que en Espora se realizaría una recepción oficial de los sobrevivientes, coordiné con el Comandante del Area Naval Austral para que mi Segundo Comandante asumiera la representación del Comando del buque y para ello viajaría con el primer contingente. Fueron así los primeros actores y testigos del cálido y emocionante encuentro con familiares, y el primer contacto con el periodismo, ansioso de llevar al país y al mundo, la palabra e imagen de esos hombres, a quienes el destino enfrentó a una tremenda y singular vivencia, pero que no habían hecho otra cosa que bien cumplir con su deber.

Mi permanencia en Ushuaia me permitió recibir a los buques que llegaban con los rescatados, los heridos y los muertos..., me permitió agradecer a cada Comandante el gran esfuerzo que habían realizado sus unidades....., me permitió ver y abrazar a cada uno de mis hombres y poder leer en sus ojos aun cansados y vidriosos, la alegría de estar vivos, la tristeza por sus amigos muertos..., la impotencia de no haber podido mostrar las garras de ese buque que tanto querían y respetaban..., y me permitió vivir con ellos esos gritos exaltados de “¡Viva la Patria!” y “¡Viva el Belgrano!”, que se recordarán para siempre.

Ya al atardecer, cuando solo quedaban en Ushuaia todos los que de una u otra forma —de Almirante a Conscripto—, habían hecho posible

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

la recuperación de la dotación y su reencuentro con la Armada, se ubicaron en un avión naval configurado como hospital, 18 heridos graves, dos tripulantes fallecidos, un grupo de médicos que habían sido oportunamente afectados a esta operación, el Jefe de Sanidad del crucero y el suscripto. Al promediar el vuelo, nos enfrentamos aun con el fallecimiento de un Cabo, quien pese al permanente y extremo cuidado recibido, no soportó la gravedad de su estado.

Aproximadamente a 1930 hs., arribamos a la Base Aeronaval Comandante Espora, donde una flota de ambulancias y equipos médicos daban muestras de la organización de la maniobra. En ella predominaba el recogimiento, que se hacía más respetuoso y solemne, por el marco que otorgaba la noche.

Por mi parte, sólo recién al abrazar a mi esposa, que me aguardaba en la pista, pude volver a pensar en mi familia y reencontrarme a mi mismo, después de 20 intensos días... ¡Sé que esta sensación fue la que vivió la mayoría de los tripulantes!

8. REFLEXIONES FINALES

Hasta aquí se trató de dar objetivamente, aunque con inevitable fervor, un sintético relato sobre la particular vivencia de un grupo humano, que acompañó un hecho excepcional por sus características. Pero más allá de lo objetivo, está finalmente nuestra propia apreciación, a la que nos vemos obligados por haber sido protagonistas. Y porque tal vez así, podemos contribuir —para quienes necesiten o deseen— a ver claro y comprender mejor; y porque esta» acciones del crucero A.R.A. "General Belgrano" como muchas otras que le precedieron y sucedieron en el espacio del conflicto, tendrán la irrenunciable virtud, de hacer un pedacito de la verdadera historia... cuando la contemporaneidad deje de ser un obstáculo.

a) Por declaraciones de los actores, existen evidencias de que el submarino "Conqueror" tomó contacto con el crucero antes del día 2 de mayo.

Por deducción, ese submarino fue guiado a nuestra posición por un elemento exterior a él, que oportunamente será conocido. Desde aquel momento, es lógico suponer que además de comunicar el avistaje, el "Conqueror" inició el seguimiento en contacto ininterrumpido, y que habiendo tenido innumerables ocasiones para atacar... sin embargo no lo hizo. ¡Tal vez esperando que el crucero entrara en la zona de exclusión y, por tal, justificar militarmente la acción !

Pero mi buque no entró a dicha zona y, más aun, navegaba hacia el continente.

Se escapaba así la oportunidad que nosotros no le brindábamos y la causa para atacar que nosotros no le ofrecíamos, que atenuara el costo político.

Erupcionó entonces aquella decisión de Londres, para producir el acto individual más controvertido de esta guerra. Y todo con un costo inicial, brillantemente enervado en los foros internacionales por obra de

la diplomacia inglesa y de sus amigos. ¡Otra de las grandes enseñanzas que nos dejó el conflicto!

* * *

“El Departamento de Estado deplora el hundimiento del crucero argentino A.R.A. “GÉNERAL BELGRANO” y niega que EE. UU. haya suministrado información de inteligencia para ubicar al buque”.

Vocero JOSEPH REAP Jr., Washington, 3 de mayo de 1983.

* * *

b) El 3 y el 4 de mayo de 1982 el Ministerio de Defensa británico dio sendos comunicados informando el ataque con torpedos al crucero A.R.A. “General Belgrano”, en “el límite de la zona de exclusión; justo fuera de ella”. “Que por su posición relativa respecto de la Fuerza de Tareas inglesas y su capacidad de fuego, representaba una gran amenaza para sus naves y con sus misiles Sea-Cat, presentaba amenaza para los aviones”. Los comunicados hacen notar que el 23 de abril, el gobierno británico había advertido al argentino, que se atacaría cualquier barco que fuera una amenaza para la flota.

Los mismos británicos, después de finalizar las acciones militares, reconocieron que el buque fue hundido no “en el límite de la zona de exclusión” sino 35 millas al sur de ese límite. Y ahí concuerdo con los ingleses, pues el crucero fue hundido en latitud 55°24' sur y longitud 61°32' oeste. En cuanto hace a la amenaza a la flota, disiento totalmente. El buque navegaba con rumbo 290° hacia el continente, a velocidad moderada, en evidente e incuestionable tarea de patrulla, en cumplimiento de lo ordenado; su posición y movimiento descartan de hecho entonces el argumento de que era una amenaza inminente para la Armada británica, como para usarlo de justificativo. La distancia del crucero al buque inglés más cercano, de 250 millas náuticas (460 km) como mínimo, obvia cualquier otra ampliación del tema.

Cada día se “filtra” metódicamente más información oficial inglesa sobre el hundimiento del A.R.A. “General Belgrano”, en una demostración de impecable acción psicológica, que tiene posibilidades de seguir convenciendo a propios y extraños, así como durante la guerra las cadenas noticiosas británicas dieron buena cuenta de la opinión pública europea.

Por declaraciones del que fuera —durante el conflicto— Jefe de Estado Mayor de la Defensa y hoy “par de reino” (11-9-83), la discusión sobre la conveniencia o no de hundir al crucero fuera de la zona de exclusión se realizó en Chequers (residencia campestre de la Primera Ministra) en reunión del Gabinete de Guerra. ¿Razones tácticas, estratégicas o políticas? Creo que un simple análisis da la clave con poco esfuerzo. Y tal vez la alternativa haya sido, con el “espíritu de Chequers”, el bombardeo inglés al territorio continental argentino.

* * *

“La decisión de hundir el “Belgrano” fuera de la zona de exclusión de 200 millas de bloqueo, constituyó una aguda

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

escalada en la lucha y un cambio abrupto del concepto de uso minimo de la fuerza".

TIME, 17 de mayo de 1982

* * *

c) La rapidez del hundimiento pudo llegar a ser para muchos legos y aun profesionales, algo difícil de entender, por no ser testigos presenciales o desconocer antecedentes al respecto. Tal vez producto de pre-concepto que aferran y a veces fosilizan el pensamiento. O tal vez producto de generaciones completas carentes de experiencia propia o cercana...

El 24 de noviembre de 1943 en el Pacífico Central, el portaaviones norteamericano "LISCOME BAY" fue alcanzado por un torpedo de submarino, que explotó entre los compartimientos de máquinas y se hundió de popa en veintidós minutos... "Apenas impactado, el "LISCOME BAY" se escoró a estribor, cesó la energía y las comunicaciones interiores fracasaron. Murieron 712 hombres y la mayoría de ellos no habían tenido ni tiempo de abandonar el buque".

"Ejemplar es la palabra que corresponde para referirnos al comportamiento demostrado por los hombres recogidos en el agua... el valor intachable de estos hombres era electrizante. Un hombre que había sido operado de apéndice apenas dos días antes, bajó por la red salvavidas sin ayuda alguna y ofreció la suya..."

Estos fragmentos de Partes de Guerra de la Armada de los EE.UU., me eximen de otros comentarios y citas de otros ejemplos.

En nuestro caso, la escora inmediata ya marcó la gravedad y magnitud del daño inicial producido por los torpedos. La posterior reconstrucción de los hechos, confirmó que la situación era irreversible, con cualquier esfuerzo humano que se hiciera... y no era momento para esperar milagros.

* * *

"Desde el Puente de Comando, observé como volaban los hierros por el aire debido al impacto en proa y posteriormente perdí la visión del trozo de buque que desapareció"

Tte. de Navío ALBERTO GARCIA

d) Está comprobado que la menor sobrevivencia se dio en el personal estacionado en los locales próximos a las explosiones, principalmente a la del torpedo de la cuaderna 106.

Allí se habrían producido 272 víctimas, de un total de 321. Se constataron 23 cadáveres después del rescate y se consideran 27 desaparecidos. Ello reafirma que por lo menos el 85% de los muertos, lo fue por efecto directo e inmediato de los torpedos, los que según el comentario oficial británico del 4 de mayo, fueron "altamente explosivos".

* * *

"El hundimiento del crucero A.R.A. GENERAL BELGRANO" cambió la inclinación de la opinión públi-

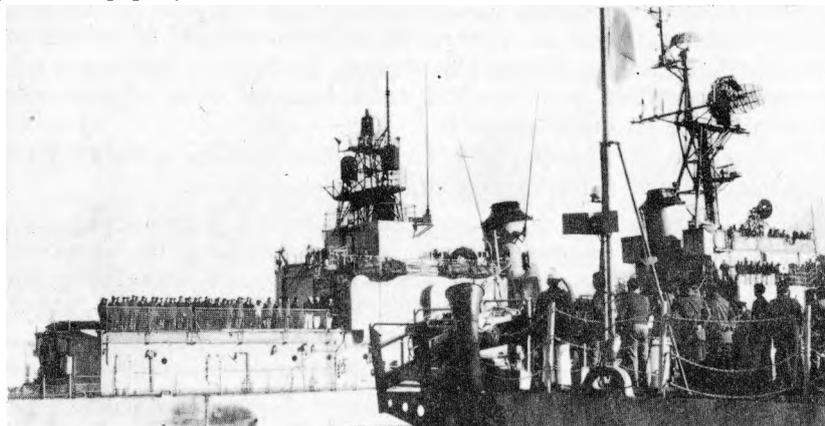
ca mundial, en favor de la Argentina”.

Lord JENKINS, Cámara Alta, Londres 4 de mayo de 1892.

* * *

e) La movilización de la Armada, que comenzó en Ushuaia, se continuó en la Base Naval de Puerto Belgrano. Para ello, debieron adoptarse previsiones y acciones que eran inéditas, por el tipo y magnitud del problema.

En el Hospital Naval se adaptó un pabellón para quemados, que puede considerarse modelo en su género y que fue determinante de la recuperación no solo física sino también psíquica de los internados, se constituyó el “Centro Operativo de Enlace para Emergencias Navales de la Flota de Mar”, con sede en la Escuela de Oficiales de la Armada, a fin de prestar ayuda y asesoramiento a los deudos, como asimismo detectar problemas y encaminar al personal sobreviviente afectado. Se reforzaron servicios, se efectuaron revisiones y análisis, se realizaron encuestas, se dispusieron transportes y visitas a determinados domicilios, se repusieron equipos y vestuarios...



Personal naval rescatado, formado en la cubierta del destructor A.R.A. “Bouchard”, a su arribo al muelle de Ushuaia y su posterior desembarco



Y al mismo tiempo —en algo que destaco especialmente— se cumplió con la delicada misión por parte de un grupo de hombres y mujeres de la Armada, de transmitir la certeza de una muerte, acompañar la entrega de un cadáver o expresar la duda de una vida. Vi de cerca el tratamiento que en Puerto Belgrano se dio a esta humanitaria y difícil tarea. Las respuestas personales, los interrogatorios telefónicos, el rostro humedecido del que pregunta y del que responde... la ternura de los compañeros hacia los deudos, el respeto de los superiores y La admiración de los subalternos. Y todos, contribuyendo a que el impacto tremendo de una ausencia, se hiciera si no menos dolorosa, por lo menos más entendible, más heroica, más sublime...

* * *

"Vuestro dolor se debe a la pérdida de un compañero temporal; por eso lloráis, pero estas lágrimas son una plegaria; este llanto se ha convertido en consuelo humano, ya que la memoria de vuestro familiar ha quedado indeleble en la historia patria como uno de sus héroes; y se convertirá en consuelo divino, según la promesa de Jesús en sus bienaventuranzas. Su muerte ha sido magnífica, pues murió por cumplir con el juramento hecho ante Dios de servir a la Patria hasta derramar su sangre"

Del mensaje del señor Vicario Castrense Monseñor José M. Medina a los deudos del crucero ARA "General Belgrano"

* * *

f) Releyendo periódicos y revistas extranjeras entre el 3 y el 10 de mayo de 1982, se detecta una clara y casi unánime línea argumental como resultado del hundimiento del crucero.

Las primeras reacciones son de "estupor", "preocupación", "consternación", "horror"... se leen calificativos de "bárbaros", "ataque a la humanidad", "arbitrariedad", "traición"...

"Se limita el apoyo de Europa a Inglaterra", "gran preocupación en la CEE", "Irlanda pide inmediata reunión del Consejo de Seguridad de la UN"... se propone un nuevo TIAR, cambio de sede de la OEA, se lo comparó con un Sarajevo, un Dantzig o un Pearl Harbor... "Denuncia de la violación de la Resolución 502 del Consejo de Seguridad"; se registran ofrecimientos de ayuda militar a nuestro país; se agudiza el ataque latinoamericano al respaldo de los EE.UU.; "la OEA rinde homenaje a los caídos en el Crucero"... el mundo se conmueve ante lo que consideramos impropio y el acto más condenable en la guerra de las Malvinas...

Pero hoy, a más de un año y medio de aquella acción, pareciera que parte de ese mismo mundo ha olvidado su condena al agresor. Tal vez sea como premio a la victoria... Así como otros, aún mantienen inalterable fidelidad, como rechazo a la omnipresencia.

* * *

"Imagino el clamor internacional si los argentinos hubieran hundido un buque británico, como los británicos"

hundieron al crucero ARA "General Belgrano" Pero al no ser así, se ha decidido el olvido inmediato de ello y la información es casi omnipotente".

Julián Marías, La Nación, 19 de julio de 1982.

* * *

g) En aquella oportunidad, queriendo algunos demostrar su indignación, otros su apoyo o su dolor, y los menos un interés creado, se refirieron al hundimiento del crucero, como un "holocausto" y se habló también de "mártires".

Para que nadie se confunda, es necesario aclarar que no hubo una cosa ni otra. Holocausto implica sacrificar algo, o alguien. Mártir es aquel que sufre la muerte por sostener su acción o fe.

No hubo, nada más ni nada menos, que una unidad naval en el cumplimiento de una misión que incluía el patrullaje de un área marítima fuera del área focal, y que fuera atacada por una unidad submarina de gran capacidad, ante la que no tuvo alternativa de defensa o contraataque.

Sus muertos son héroes, pero no mártires. No iban a morir, sino a luchar por su Patria. Pero el cumplimiento del deber lo concibieron hasta sus últimas consecuencias...

* * *

Embarque en avión naval para la Base Naval Comandante Espora, después de recibir las primeras atenciones en el Area Naval Austral.



CRUCERO ARA “GENERAL BELGRANO”

“Estos héroes serán un recuerdo constante de la contribución de América latina, a la liquidación del colonialismo”

Miguel Albornoz, Embajador Venezolano en la ONU, 4 de mayo de 1982.

* * *

h) Cuando no hay tiempo para arengas o proclamas, cuando la situación se transforma en catástrofe, cuando el cuerpo puede llegar a sentir miedo y la mente a obnubilarse, resurge como indicadora de conducta, la acción de la verdadera disciplina militar, la que no se improvisa, la que se recibe como instrucción, la que se practica con el diario ejemplo, y la que bien se puede poner a prueba en combate... ¿O alguien puede creer que fue el azar lo que permitió que en término de minutos, 800 hombres efectuaran una maniobra riesgosa, ordenada y exitosa, bajo gran presión psicológica, ante una visión dantesca y en un marco natural positivamente hostil?

La respuesta al pedido de ¡Subordinación y Valor! tantas veces requerida por el comandante en las formaciones, se comprende en toda su magnitud, en presencia de acciones como las que vivió antes y después del torpedeamiento la dotación del crucero ARA “General Belgrano”. Y allí es donde se comprueba claramente que la disciplina no es un fin en sí mismo, sino una de las alternativas más válidas para actuar ante fuertes presiones... allá donde se acaban las palabras, las meras expresiones de deseo, las actitudes académicas y las posturas soberbias, para sólo dejar paso a la única verdad indiscutida: la de los hechos que cada uno produce y del ejemplo que ofrece. ¡Y reitera que lo allí demostrado, fue el espejo para poder reflejar cual hubiera sido la reacción en combate, si a él hubiéramos llegado!

Aquellos hechos que son inéditos en nuestra historia naval y que —Dios lo quiera— sea así por siempre. Aquel ejemplo que es también rica y honesta herencia, que cada uno tiene la obligación de dejar como patrimonio profesional. ¡Porque criticar las acciones de guerra es sencillo, si allí no se estuvo; estudiarlas es sano y complejo, si no se parte de preconceptos; y hacerlas o producirlas es sublime... cuando se cree cumplir con el deber!

* * *

“El hombre en el frente de batalla no teme tanto a la muerte, como aprende a odiar las cosas falsas de la vida, la vanidad, la prepotencia, el orgullo”...

Alfred Kotz

* * *

i) Si no se hubiera pensado en los otros como en sí mismo, si no se hubiera maldecido al no poder disparar los cañones contra el enemigo, si el adiestramiento no hubiera permitido aún a los más bisoños actuar hasta con naturalidad, si frente a la tragedia se hubiera perdido el sentido de obediencia y confianza en los superiores. Si no se hubiera dirigido con energía la maniobra de abandono, si alguien hubiera hecho valer su gra-

do para algún privilegio en la emergencia, si el liderazgo en las balsas no lo hubieran asumido los más antiguos posibilitados. Si luego de ser desafiados por tamaña realidad, no se hubiera registrado una actitud positiva generalizada; si no supiéramos reconocer errores y detectar fallas; si no tuviéramos conciencia de nuestras limitaciones humanas, y sí vergüenza en decir la verdad o celos en destacar acciones que lo merecen... si finalmente no fuéramos capaces de juzgar con objetividad y sin prejuicios, actitudes positivas o negativas... entonces tendríamos que admitir y decir, que la formación militar habría fracasado y que nuestra idoneidad profesional es deficiente.

* * *

...de la “Resolución N° 32/83 COAR - Otorgamiento de condecoraciones”.

1° “Condecoración: Honor al valoren combate”.

“Crucero ARA General Belgrano”.

“Por: Habiendo sido sometido a un ataque de submarino nuclear que le impidió cualquier tipo de reacción, testificar con su hundimiento, el lema del buque —irse a pique antes de rendir su pabellón—, mostrando en el comportamiento de su personal, un adiestramiento y una disciplina que hacen honor a una estirpe guerrera y al temple en combate”.

2° “Condecoración: Al esfuerzo y la abnegación”.

“Dotación del Crucero ARA General Belgrano”.

“Por: Aquellos que ofrendaron sus vidas y por los sobrevivientes que con posterioridad al torpedeamiento por el enemigo, pusieron en evidencia durante el abandono del buque y la permanencia de casi dos días en balsas, bajo severas condiciones ambientales, un alto nivel de espíritu de sacrificio, disciplina, arrojo, subordinación y solidaridad humana, dando un claro ejemplo de como debe reaccionar el personal de la Armada ante situaciones extremadamente críticas”.

* * *

9. A MODO DE EPILOGO

a) El 2 de mayo de 1983, desde aviones y buques se arrojaron al mar coronas de laureles. Ello se suma a una singular vocación del pueblo argentino, hacia lo que es un símbolo del conflicto Malvinas, porque aún hoy, se siguen materializando homenajes, actos, ceremonias, y otorgando emotivas muestras de solidaridad civil hacia todo lo que se relaciona con el crucero ARA “General Belgrano” que asombrarían aún a los más fríos y descreídos. Sería una larga tarea detallar todos y cada uno de ellos, pero se mencionan estas circunstancias, porque además de poco conocidas son indicadoras de una digna riqueza de espíritu de quienes los ofrecen.

b) Y mientras todo ello sucede, nuestra dotación está dispersada en otras unidades de la Armada, volviendo a entregar su fervor a nuevas técnicas y sistemas. Y lo hicieron como un traslado más, porque esa es la única actitud que les cabe, por ser buenos marinos. También los cons-

CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

criptos volvieron a sus hogares, al término del servicio militar, indudablemente más maduros, en cuerpo y alma, pero concreta y significativamente unidos al equipo que conformaron.

c) Me consta que "aquella acción" se encuentra en cada uno de los hombres del crucero, retenida en lo más profundo del espíritu porque está y estará alimentada por el recuerdo de los que todo ofrendaron, porque está honrada por la misión de combate y porque está unida a un adiós infinito.

Todo ha dejado profundas huellas que se valoran positivamente porque significa que tenemos sensibilidad para amar y sufrir, alma para vivir y coraje para recordar.

* * *

"...y lo separan de la vereda solo a nivel visual, una cadena que se enlaza con proyectiles de 152 m/m, pertenecientes a la batería principal del crucero ARA General Belgrano. Las estilizadas siluetas de las distintas provincias argentinas ubicadas en la alzada de la primera escalinata, se realizaron con bronce de ese buque. Debajo de la escalinata, se hallan urnas con tierra de cada provincia y de las islas Malvinas. Y coronando el muro significativo, que contiene el nombre de todos los caídos en las batallas del Atlántico Sur, bajo un sol naciente se encuentra el perfil de la República Argentina, realizado con madera de la cubierta del crucero. Debajo de la placa, se lee la frase guía: ¡O juremos con gloria morir!

* * *

(De las características y significado del Monumento conmemorativo a los Marineros Caídos en el Atlántico Sur, erigido en Avenida del Libertador General San Martín y Comodoro Rivadavia, esquina de la Escuela de Mecánica de la Armada. Inaugurado el 2 de noviembre de 1982).

SATECNA COSTA AFUERA S.A.

Servicio de remolque portuario para el sur argentino.
Servicios de remolque oceánicos y costeros
en el litoral marítimo argentino.

**Unico permisionario del Servicio Público
de remolque maniobra
en el Puerto de Bahía Blanca**

CASA CENTRAL: Viamonte 577, 3° p.
1053 - Buenos Aires
Tel: 311-2211/2624
TELEX: 22897, SATEC AR

BAHIA BLANCA: Calle 8 esquina
Calle 4, Pto. Ingeniero White
Tel: 71412/619
TELEX: 81723, SATBB AR



Calle Florida hacia 1900 - Archivo Gral. de la Nación

Desde hace más de un siglo ubicado en tradicionales calles de la ciudad.

Desde el 23 de mayo de 1878 en la esquina de
Perú y Belgrano, hasta la actual sede
de Florida y Sarmiento, sigue brindando
con el mismo espíritu, confianza y solidez,
los mejores servicios a
los habitantes de la gran ciudad.



Banco de la Ciudad de Buenos Aires
en la gran ciudad, su banco desde 1878

SIEMENS

Siemens SA, PUBL. Y INTFR.

La técnica del cassette también en alarmas:

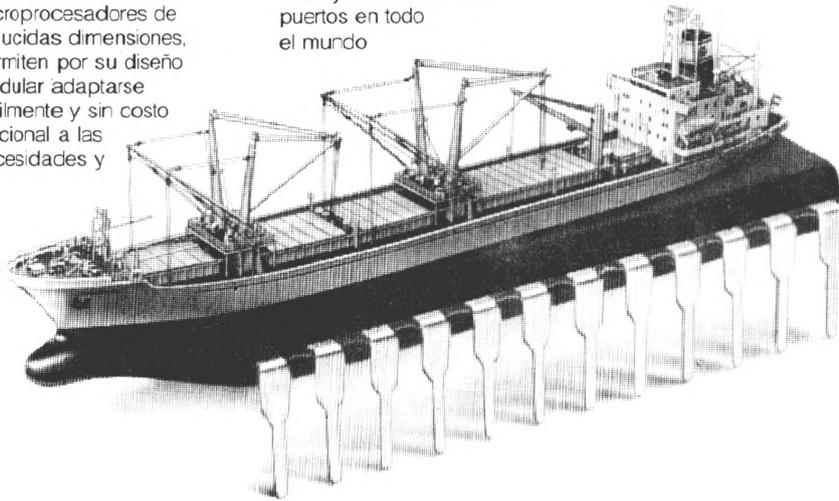
Simos 32

La nueva generación en sistemas de alarma permite la supervisión de la instalación sin servicios de guardia en la sala de máquinas.

Los nuevos equipos SIMOS 32 con capacidad de hasta 500 sensores, mediante una técnica de cassettes a microprocesadores de reducidas dimensiones, permiten por su diseño modular adaptarse fácilmente y sin costo adicional a las necesidades y

requerimientos específicos de cada buque en particular.

Siemens responde de esta manera, brindando seguridad y comodidad a las exigencias de la navegación moderna, garantizando además el montaje y service en Buenos Aires y en más de 120 puertos en todo el mundo



**Electrotecnia y electrónica
naval Siemens**

Avance a toda máquina



Venga
a ganar en
Sados!

Azzolini & Asociados

\$ados
*Tiene de todo
y para todos!*



Gane en precios, calidad y servicios. Porque sólo una organización con alta capacidad de compra y almacenaje como Sados, puede garantizarle precios bajos y calidad constante en todo el país. Comprébelo. Venga hoy mismo a Sados... a ganar!

Supermercado - Ropa de hombre, mujer y niños - Electrodomésticos
Muebles - Farmacia, etc.

Capital Federal: Av. Antártida Argentina 1160 (Retiro). **La Plata:** Calle 45 N° 367. **Zárate:** Rivadavia 335. **Verónica:** Calle 25 entre 30 y 32. **M. del Plata:** Alberti 2555. **Pto. Belgrano:** Prolong. Bdo. de Irigoyen esq. Colón, Punta Alta. **B. Blanca:** Sarmiento 20. **R. Gallegos:** Estrada 111. **Río Grande:** Av. San Martín 1080. **Ushuaia:** Av. Maipú esq. Ona. **Río Turbio:** (Sup. YCF) Villa Minera.

El conflicto ideológico

ARGENTINO-NORTEAMERICANO

ENSAYO

Por el Capitán de Corbeta
HECTOR VARELA

La humanidad entera se halla envuelta en un conflicto religioso, moral y político de carácter global, que se hace más evidente cada día cuando se repara en los fenómenos universales que le acompañan. De todos los conflictos existentes el que menos conmoción causa, porque está planteado únicamente en el terreno de las ideas y las formas de vivir, es el suscitado entre las creencias y los sentimientos católicos y la concepción del hombre moderno, racional y pragmático. El se desarrolla en el seno de nuestra Sociedad Occidental. En este ensayo nos vamos a referir a ese conflicto ideológico y en particular al existente entre Norteamérica y la Argentina.

De la existencia del conflicto en Occidente

Las dos guerras mundiales habidas hasta la fecha se debieron librar para “salvar al mundo para la democracia y la libertad” y se creyó, con profundo alivio y gran ingenuidad, que la derrota definitiva de Alemania había afirmado aquellos valores de una vez para siempre. Muy pronto, sin embargo, surgió Ja desilusión y hoy el Occidente cristiano se encuentra nuevamente enfrentado al problema de tener que luchar a muerte por la supervivencia de sus propias formas de vida y de sus ideales. Y para agravar el mal que nos aflige y en el cual está sumergida hasta el cuello nuestra civilización, se ve en estos momentos saltar a la vista dondequiera conflictos ideológicos, algunos de los cuales parecen no tener solución pacífica por no haber conciliación posible entre las partes. Sin contar el mayor de todos, el propio que mantiene Occidente con la Rusia comunista y atea y que presenta características de una magnitud tal que posiblemente nos llevará a una lucha armada definitiva; también en otros lugares del planeta los existen en menor cuantía, pero que sirven para agravar el peligro porque tienen el mismo significado que

derramar nafta sobre un fuego que ya está encendido. Tal es el caso, por ejemplo, del existente en Palestina, donde las aspiraciones judías chocan violentamente con la cultura árabe. También existe en la India, donde la sociedad mahometana está en pugna con la hindú. Y así en otras partes del mundo.

Dentro de nuestra propia civilización occidental —aunque de carácter pacífico no por ello menos importante— viene manifestándose desde tiempo atrás un enfrentamiento entre la concepción tomista, medioeval y aristocrática que de los valores morales y sociales tiene el catolicismo romano y basada en leyes divinas y en el aristotelismo, que se opone tenazmente al moderno concepto protestante democrático y pragmático de una ley eclesiástica y civil que deriva su autoridad exclusivamente de los acuerdos humanísticos de una mayoría de hombres. Este conflicto ha tomado características muy particulares en América, porque los ideales y valores tradicionales latinoamericanos y especialmente los hispanoamericanos están en abierta pugna con los norteamericanos, de neta raíz anglosajona. Tal es el caso, por ejemplo, de los principios económicos y políticos adoptados por la nación del norte y que los países latinoamericanos los consideran intrínsecamente buenos, pero que de hecho no los pueden aplicar porque hay algo en la intimidad de los hombres que constituyen estas comunidades, algo de raíz católica, emotiva, individualista y medioeval que se opone a ello desde el fondo del ser. A este conflicto ideológico y en particular al existente entre argentinos y norteamericanos, es al que nos vamos a referir en este Ensayo.

Fundamentos filosóficos del conflicto

Terminada la Segunda Guerra Mundial la Fundación Rockefeller financió la organización de una comisión internacional que se dedicara a la tarea de realizar “Un examen del estado actual de la filosofía y del papel que ella podría representar en el mundo de posguerra”. Dice John Dewey en su obra “El hombre y sus problemas”, que la invitación a tal estudio pone en evidencia que este tema se consideró de interés público y no meramente profesional, porque se pidió a la comisión designada que indagara fundamentalmente sobre “La función de la filosofía en el desarrollo de una vida libre y razonada dentro de la comunidad”. Pues bien, ya en la Introducción al Informe Final esa comisión se expide diciendo que: “No existe en el presente un cuerpo de doctrina llamado ‘filosofía’ aceptada por autoridad y en cuyo nombre puedan hablar expositores debidamente autorizados. Existen filosofías y filósofos y desde el punto de vista filosófico difieren justamente en las manifestaciones de las que nos han pedido que nos ocupemos”.

Nosotros consideramos que hubiera sido una cosa muy natural el haber esperado una contestación de esta naturaleza y que, por lo tanto, no se debe reprochar a los filósofos el que no estén de acuerdo sobre la existencia de una única filosofía de la vida, porque esa ciencia es primordialmente de carácter racional y técnico y se halla, hasta cierto punto, desvinculada de los problemas, acontecimientos y sucesos que ocurren en la vida real. Se le había pedido a esa comisión la determinación de una “filosofía razonada” de la vida, porque se partía de la base de que lo pri-

mero que el hombre efectúa durante su existencia es, naturalmente, vivir. Pero no se había tenido en cuenta que vivir es una tarea que se realiza guiada ya sea por pasiones, ambiciones, creencias, fe, dudas, etcétera, o bien por el pensamiento, que, ayudado por sus dos fieles aliados: el sentido común y el juicio pragmático le dan, por las características propias de ellos, un carácter decididamente racional. Y que entonces una vida conducida por el intelecto y el sentido común difiere notablemente de la guiada por las actividades cambiantes del alma humana. El pensar sobre la vida es una actitud espiritual por excelencia y el “vivir” la vida es una actividad vital, la actividad fundamental a que se aboca esa alma y, además, debemos agregar que esas pasiones, ambiciones y creencias de los hombres que radican en ella y la conforman dándole así un determinado carácter a los actos humanos, están gobernadas por leyes de la vida que son, hasta el día de hoy, desconocidas por la razón.

Las acciones de los hombres, en su aspecto trascendental, están modeladas por sus concepciones acerca del mundo y la vida humana, de lo que es bueno o malo, de lo bello y lo feo. En una palabra, dependen de valores que radican en el ser humano mismo y no en el mundo exterior. Y esos valores pueden estar dictados por la razón o por los sentimientos vitales. Queriendo, pensando y viviendo el hombre modela su vida y el universo, haciendo de él un cosmos y en el acentuar fuertemente el pensar sobre el sentir o viceversa —para la realización de esa tarea— es donde radica la diferencia de concepciones a la que se llega sobre la vida misma. Para el hombre cuyos conocimientos trascendentales tienen su origen en el sentir, en una visión interior, como lo es el católico, la intuición de la Verdad no sólo es genuina sino que está fuera del alcance de la razón que nada tiene que hacer con ella. Para el hombre que piensa, cualquier intuición, cualquier visión interior sin pruebas ni apoyo, es insuficiente garantía de verdad y ello pese al hecho de que en el terreno de la ciencia gran número de importantes verdades han sido primero intuitivas. Es cierto que para él la Razón es más bien una fuerza que armoniza y comprueba, no creadora. Pero la considera no sólo necesaria sino imprescindible. La razón es el tribunal supremo donde deben acudir nuestras intuiciones para ser aprobadas definitivamente. Para el católico las Verdades Reveladas no necesitan del “Visto Bueno” de la Razón. Estas diferentes concepciones hacen que la visión de conjunto del Universo y del todo que se forma en el hombre que vive “sintiendo” la vida, sea muy diferente a la del hombre que vive “pensando” los actos de ella.

Nuestra civilización occidental nos muestra muy cabalmente y a través de los pueblos que la constituyen, estas diferencias conceptuales que luego se traducen en formas de ser y existir. Las comunidades latinas por un lado y las nórdicas, anglosajonas y norteamericanas por otro, presentan esas diferencias. Las primeras, de una constitución psicofisiológico-espiritual fuertemente sentimental, emotiva y pasional se han aferrado —como una lógica consecuencia de ello— a la religión católica que colma totalmente sus necesidades espirituales, mientras que las segundas, donde la razón y el sentido común son los que guían los actos de su vida, han adoptado, en líneas muy generales, la rama protestante del cristianismo. Los valores estéticos y religiosos de esos pueblos católicos nacen de sus creencias y su fe y difieren fundamentalmente de

los protestantes, donde la razón, el intelecto, es monarca de sus actividades. Y de esta manera se originan dos formas de vivir y por consiguiente dos filosofías dentro de nuestra Sociedad Occidental. Los pueblos latinos, de sentimientos, pasiones y emociones avasallantes y arrastrados por su ardiente y vigorosa energía vital, han subordinado o por lo menos remitido a un segundo plano las actividades del pensamiento puro. Sus creencias y su subjetividad ejercen sobre ellos una poderosa influencia que llega a sumergir no sólo los dictados de la razón sino también, y a veces, los del sentido común.

Los pueblos hispanos y los hispanoamericanos pueden ser tomados como modelo de lo que decimos. Y esos valores estéticos y religiosos que gobiernan sus actos y sus emociones y la fe incommovible en un Dios trascendente e inefable donde se debe buscar la Verdad y el ser y que está radicada en lo más profundo de su intimidad y bien lejos de la razón, determina en ellos formas de vida que difieren notablemente de las formas y valores racionales adoptados por aquellos países del norte que han abrazado la religión protestante, la que, consecuentemente con su forma de ser, es más mesurada y hasta cierto punto y por decirlo de alguna manera, más "lógica". Para aquel que concibe y siente con todo su ser a Dios como "Motor Inmóvil", como "Causa Eficiente", como "Ser Necesario", como "Causa Suprema" y como "Bien Supremo", todo él y su correspondiente vivir se transparenta en la conocida frase católica: "Creo Señor, ayuda mi incredulidad". Para el otro, únicamente el pensamiento puede asegurarle la existencia de Dios; el sentimiento no, pues cualquier sentimiento, por noble, por profundo, por arrebatado que sea, puede ser una ilusión. Es a través del conocimiento y que solamente la ciencia es encargada de proveer, por donde se nos va a manifestar la naturaleza y la existencia de Dios. Hegel fue el encargado de decir que la relación con Dios se da en el pensamiento, pues Dios no es sino eso mismo: pensamiento puro. Kant, que también fue un racionalista, cuando en su "Crítica de la razón práctica" formuló su Ley Moral Suprema, dijo: "Establezco este principio que no necesita demostración: fuera de una buena conducta, lo que los hombres creen poder hacer para mostrarse gratos a Dios es pura ilusión religiosa y falso culto que se le rinde". ¡Y cuán lejos está esta reflexión del sentir católico para el cual un gran pecador puede llegar también a Dios por el camino del arrepentimiento!

Para los católicos el conocimiento último, el conocimiento de la última realidad, está más allá del alcance de la razón y del saber científico y por supuesto del conocimiento espurio que se ha alcanzado por intermedio de esa deformación de la ciencia que es la tecnología y que está en auge en estos tiempos. Se lo debe hallar en nosotros mismos, en el desarrollo armónico de nuestras facultades espirituales y particularmente en el sentimiento. Y éste no se traduce en ideas; es el contacto directo entre el yo y el Universo y sin necesidad alguna de un conocimiento científico que haga de intermediario. Las experiencias místicas de una Santa Teresa de Jesús no pueden ni deben ser sometidas al análisis de la razón. En el sentimiento, la Realidad toda se convierte en experiencia viva. Para ellos el conocimiento obtenido por intermedio de las ciencias pasa a ser solamente un elemento auxiliar del Conocimiento Final. Para las comunidades latinas y católicas el conocimiento está en la intimidad del

hombre y se manifiesta en su comunión con Dios y el mundo exterior debe ser el resultado de ello. Para los nórdicos es a la inversa: el conocimiento racional del mundo exterior es el que nos dará la solución de la trascendencia del hombre. Y es así como observamos que una parte de nuestra civilización occidental constituida por las comunidades pensantes del norte, ha relegado a un segundo plano la filosofía teológica de Santo Tomás de Aquino que afirma que la Realidad Superior determina la tarea a realizar en todos los órdenes del saber y del vivir y sostiene en cambio que es la búsqueda de la sabiduría a través de la razón y la inteligencia, en el conocimiento científico, donde se ha de encontrar ese Conocimiento Final. Y sostienen también que las limitaciones que actualmente existen respecto al uso de ese conocimiento deben desaparecer para poder abarcar todos los objetos fisiológicos y físicos llegando hasta lo social y humano. Es obvio que esta forma de encarar el problema trascendental del hombre transforma la religión, que es esencialmente fe y creencias, en una filosofía desprovista de sentimientos íntimos acerca del Ser y Dios. Así está planteado, en estos momentos, lo que podríamos llamar el conflicto entre el sentir y el pensar. Este conflicto está actualmente muy agudizado en las comunidades católicas que se sienten fluctuar fuertemente entre sus convicciones ancestrales y religiosas y los valores positivos que les brinda el racionalismo. Esto nos hace pensar que es muy posible que dentro de nuestro ser católico se esté desarrollando un proceso de carácter dialéctico originado por la lucha de esos dos opuestos y que algún día se habrá de alcanzar la síntesis en el equilibrio de valores.

Mientras tanto, las consecuencias directas de este conflicto se manifiestan en una divergencia profunda entre lo que podemos llamar dos formas de "vivir la vida". Y todavía vamos a agregar más sobre él. Eso que en sus comienzos se presentó como una simple pugna de concepciones se ha transformado, en lo que va del siglo, en una fractura amplia y que no presenta ninguna perspectiva a la vista que permita suponer que ha de ser cerrada y superada. Esa fractura se ha originado, no porque represente esa divergencia más o menos profunda entre las concepciones católicas, sentimentales y místicas del universo y las racionales, sino radicalmente por la acentuada degradación que está sufriendo esta última concepción. Se viene observando, desde la aparición de las teorías físicas relativistas y cuánticas, que ese pensar espiritual y científico con que suponen los hombres del norte que se ha de alcanzar el conocimiento final, se ha ido degradando de hecho y en forma paulatina hasta llegar a transformarse en lo que es actualmente: un simple saber utilitario y hasta materializante sobre las cosas, sucesos y fenómenos que ocurren en el mundo y que se ha obtenido por intermedio de la inteligencia vital que ha ido reemplazando a la razón ordenadora y trascendente. Porque es bien distinto el conocer sobre las esencias que el mero hecho de saber sobre los entes para poder luego utilizarlos sin haber comprendido plenamente su significado. El primero, de carácter espiritual, es posible, como lo sostienen esos hombres, que nos pueda conducir en el camino de la búsqueda del Ser marcado con ello uno de los rumbos que justifiquen la existencia humana; en cambio el segundo, de valor netamente utilitario, temporal y material, mejora únicamente las condiciones y la calidad de la vida física.

Y esto último es lo que está ocurriendo actualmente. El hombre se ha perdido en el camino de la búsqueda del ser, sostiene, con gran razón, Heidegger. Es por esta causa que el saber que se ha adquirido y los métodos de investigación técnica que se llevan a cabo y que tienen esta última característica conmueven profundamente la cosmovisión teológica de los pueblos de sentimientos y religión católica que, en cierto sentido, se sienten escandalizados frente a ellos. Porque observan azorados cómo la tecnología ha reemplazado a la ciencia pura, haciendo de carácter netamente utilitario todo el saber que se adquiere y degradando y suplantando a aquella que se ve compelida a actuar en el simple manipuleo de los entes. Porque observan azorados que ese afán desmedido por llegar a manejar a discreción las cosas ha adquirido gran primacía sobre el conocer acerca de las esencias y la realidad, que es la tarea por excelencia de la razón. En una palabra, porque observan que la inteligencia vital ha usurpado el noble trono del pensamiento puro tratando de ponerlo a sus órdenes. Y es esta situación la que ha producido la fractura entre lo mundano y lo divino, entre lo temporal y lo eterno. Y esta fractura ha alcanzado en los momentos actuales tales proporciones que todo Occidente y particularmente la Iglesia se sienten sobresaltados por las posibles consecuencias. Hasta los mismos hombres anglosajones y norteamericanos, que son los que han desatado la tormenta, culpan, con su natural actitud empírica, científica y pragmática, a la técnica y al exclusivo utilitarismo de los males de la época y llegan a afirmar que el remedio ha de buscarse en una moral y una religión independientes de aquellos y tal cual lo sostenían, mucho antes, Kant, Fichte y los alemanes idealistas. De cualquier manera, en estos momentos se realizan serios y hasta denodados esfuerzos para tratar de cerrar esa fractura y conseguir que la razón, que ha perdido su camino en los vericuetos de la ciencia aplicada, vuelva por sus fueros y saque al hombre del callejón sin salida donde se ha introducido deslumbrado por los poderes que le confiere su inteligencia.

Curiosamente es el nuestro un mundo paradójico. Los adelantos materiales que constituyen de hecho —a nuestro juicio por un error de apreciación su mayor gloria, amenazan con destruirlo. Las naciones de más elevado nivel material de vida, de mayores posibilidades para atender económica y espiritualmente a sus pueblos, de la más extensa educación y de la religión y la moral más esclarecida, son las que dan muestra de menor capacidad para evitar la destrucción a la que nos van a llevar esos adelantos materiales incontrolados. Tal es el caso, por ejemplo, del uso que se le da a la energía atómica. La preparación para la guerra que se avecina presagia un final catastrófico, como consecuencia directa del adelanto tecnológico en armas altamente sofisticadas que han realizado las grandes potencias y que hacen un uso indiscriminado de él en ese terreno.

Y así están las cosas en este momento. La tecnología y las ciencias aplicadas han ampliado la brecha inicial de este conflicto ideológico, llegando a producir una ruptura entre las formas de vida de dos comunidades incluidas en el seno de nuestra civilización occidental. Y mientras no se llegue a conciliar la ciencia con la fe, es poco probable que ella llegue a cerrarse. Se ha alcanzado la situación de que una de esas comunidades siente un profundo temor de que los adelantos materiales alcanzados por

la otra destruya sus propios valores e ideales católicos. Una está constituida por las naciones racionales del norte de Europa y, por Norteamérica, aunque es de hacer notar que a este grupo se le ha unido últimamente el Japón que, posiblemente por ambición y cegado por el poderío que da a un país el adelanto industrial y tecnológico, ha preferido abandonar definitivamente sus ancestrales costumbres, formas de vida y decantada cultura oriental, para incorporarse a esta sociedad utilitarista y decadente. Son naciones que disponen de una alta técnica y de un poderoso adelanto material, pero que parecen haber perdido el rumbo para salvar lo que han construido, porque están detenidas en el camino de la salvación del hombre y dedicadas exclusivamente a perfeccionar lo hecho para mejorar la calidad de su vida física, utilizando para ello la tecnología más avanzada; porque pareciera que en el orden anímico han perdido el “élan vital” que empuja a los seres humanos hacia la búsqueda del ser y a la defensa de lo que consideran valores esenciales para poder hallarlo. Porque parecieran haberse olvidado de que el hombre es todo y que a él, como materia prima del universo —y no a su vida material únicamente— hay que dedicar todos los esfuerzos.

Una reciente encuesta realizada en la Alemania Occidental dio el sorprendente resultado de que el 80% de unos mil entrevistados manifestaran que preferían vivir bajo el dominio de una potencia extranjera, antes que luchar para defender los ideales de libertad que son el fundamento de la cultura occidental. Esto es lo mismo que decir que preferían dejar de ser “hombres” antes que sacrificarse por el destino de la humanidad. No merece ningún comentario este hecho. Pero él pone de manifiesto el grado de decadencia alcanzado y donde la calidad de vida lograda tiene un alto coeficiente de responsabilidad, por haber enervado a los seres humanos. La otra comunidad está formada por las naciones católicas del sur que sienten en lo más profundo de su ser que esa, la salvación del hombre como ser hecho a la semejanza de Dios y elemento esencial del reino divino, es la tarea por excelencia. Y en su desesperación ante el desastre que se avecina no encuentran mejor forma de hacerlo que dándole refugio en el único reducto donde es eso posible: en la Fe. Porque únicamente munido de ella en alto grado podrá el hombre librar la batalla final con éxito para la salvación de Occidente y de las formas cristianas de vida. Los Cid Campeador volverán a necesitarse. Los movimientos de grandes masas católicas habidas en estos últimos tiempos muestran el esfuerzo de la Iglesia en ese sentido. Y tienen en su favor que es ésta una situación que ya se ha dado en la historia. Después de la caída del Imperio Romano de Occidente y durante lo que se llamó la Edad Media Oscura fue la Fe la que salvó a nuestra cultura occidental de la hecatombe y la que le permitió renacer plena de vigor. Es muy posible entonces que los acontecimientos vuelvan a repetirse y que una nueva batalla de los Campos Cataláunicos tenga que librarse.

Volvamos ahora nuevamente a nuestro tema central del que nos hemos apartado un poco y echemos —y esta vez en el terreno de la vida cotidiana— una mirada a nuestro mundo para observar cómo se manifiestan, en los hechos corrientes y concretos, no sólo la presencia de esta fractura sino también el empuje que ejercen las formas de vida del norte sobre las del sur de Europa y que amenazan con avasallarlas. Porque es

visible a simple vista que los adelantos tecnológicos y la decadencia moral que ellos producen se está extendiendo de norte a sur por toda Europa como el aceite sobre el papel secante e inclusive nos está alcanzando a nosotros aquí, en América. En política se comenzó a hacer visible en los movimientos que en casi todos los países han terminado con la separación de la Iglesia del Estado y en el dictado de leyes que se oponen abiertamente a los cánones establecidos por aquélla. El perfeccionamiento de los procesos industriales y comerciales ha producido una situación de movilidad e intercambio tal, que ha dado origen a las grandes empresas transnacionales que son resistidas tenazmente por pueblos enteros donde aún prevalecen condiciones estáticas y que sienten obscuramente y en lo más profundo de su intimidad el temor de que ellas y sus prácticas alteren sus creencias y su ser nacional y católico.

Es evidente que todas estas modificaciones introducidas por el pensamiento moderno del hombre no son en si intrínsecamente malas, pero el temor por ellas radica en el hecho de que alteran costumbres fuertemente arraigadas y formas de vida que se han heredado y lo hacen en forma tal que han escandalizado a los católicos. Pero también éstos no dejan de comprender y reconocer las muchas cosas buenas que ha creado el pragmatismo y el sólido sentido común de esos hombres anglosajones y norteamericanos. El sistema democrático de gobierno, creado por estos últimos para una razonable forma de convivencia entre los hombres, es una de esas cosas. Porque Norteamérica fue —no debemos olvidar— la primera nación constitucionalista del mundo. Pero de cualquier manera, aun estas buenas cosas creadas han sido mal digeridas y peor asimiladas por las naciones sentimentales y emotivas y más todavía por las comunidades latinoamericanas. Y ello se debe a la existencia —que se hace particularmente notable en estas últimas— de una situación de choque entre dos grupos de valores: el uno, de origen ancestral, religioso, estético, católico y clásico o medioeval, que ha formado un hábito en ellas y que las mantiene unidas indisolublemente al pasado y el otro las concepciones modernas, que vienen presionando fuertemente desde Europa y Norteamérica. Las influencias norteamericanas, inglesas y rusas, afectan profundamente sus almas emotivas y sensibles y las hacen oscilar fuertemente, como un péndulo, entre las concepciones democráticas y las comunistas, creando el estado actual de confusión e inestabilidad que existe en muchas naciones de América. Mientras no se logre conciliar los valores católicos y tradicionales con los modernos, no existirá la paz ni en sus almas ni en sus políticas. Pero es necesario reconocer que ambos tipos de valores tienen sus defectos y sus virtudes y la tarea del futuro consiste en comprender y fusionar ese sentir ancestral y católico con el pensamiento moderno en sus aspectos positivos. Pero el pretender que uno de ellos es solamente el real y beneficioso para los hombres y que el otro carece de importancia y sentido, como así también el polemizar sobre ellos, no resuelve el problema existente.

El conflicto ideológico aquí en América

Esta pugna entre los valores católicos y los protestantes, entre las concepciones racionales y las sentimentales y místicas de la vida y que

han hecho problemática la existencia de un paneuropeísmo mientras no se llegue a tener en cuenta y se respete a la España medioeval, sentimental y católica, ha tomado un carácter más acentuado en esta región del mundo que es América, porque una buena parte de ella tiene incorporado un componente que no existe en Europa: la ancestral cultura india.

Una recorrida por países como Ecuador, Perú, México, etc. nos muestra hasta la evidencia de que existen en ellos valores estéticos y religiosos de neto origen indio y que ejercen un poderoso influjo en todos los actos de la vida cotidiana. Esos valores se extienden hasta el más humilde indio de las aldeas y son particularmente ricos en pasión, belleza y culto. Esos pueblos tienen por ellos un apasionado cariño del que no se puede, así como así, separarlos y menos aún despojarlos. Es cierto que todas estas naciones han introducido la educación universal y laica y que tratan de adoptar los beneficios de la tecnología moderna y de la medicina social porque no se les escapan los valores intrínsecos que ellas representan, pero no quieren y se resisten con toda su alma a que esas excelentes cosas destruyan sus propios valores indígenas que están bien mezclados con los católicos y que traten de arrebatarles sus emociones y los sentimientos que ellos les han creado. Méjico es probablemente el más acabado ejemplo de la presencia de un componente indio en su cultura hispano-católica. Y ponemos a México como modelo, porque las civilizaciones indias que han dejado su huella en ese país eran representantes de una elevada cultura y particularmente ricas y expresivas en valores estéticos, religiosos y hasta científicos, como lo prueba el calendario tallado en piedra y existente en el Museo Nacional. Esta razón ha hecho que muchas manifestaciones de las civilizaciones mayas, aztecas y toltecas se hagan expresión viva en numerosos actos de su quehacer artístico y religioso y aún en los propios actos de la vida diaria que se desarrolla en sus poblaciones interiores apartadas y en sus aldeas. Los mejicanos se sienten particularmente orgullosos —y con legítima razón— del origen indio-español de su cultura. La satisfacción con que muestran a todo el mundo las ruinas de las antiguas civilizaciones mayas y aztecas y como pertenecientes a su propio ser nacional, lo comprueba. Los grandes frescos de Diego de Rivera muestran en lugar preponderante a Quetzacóatl.

La cultura india precolonial en México ha resistido, a pesar de la destrucción a que fue sometida por el salvajismo de la conquista. El clero católico no pudo impedir la introducción, dentro de la religión, de valores indios. Tan es así, que la Bienamada Santa Patrona de México, la Virgen Morena, Nuestra Señora de Guadalupe, no sólo está representada por una indiecita sino que ni siquiera se la muestra con el Niño Jesús en brazos. El arte eclesiástico no ha osado contrarrestar este movimiento religioso espontáneo de origen primitivo. Eso muestra que aquella imagen que se le apareció al indio Juan Diego tiene su raíz en alguna diosa azteca y que es divina por sí misma. No se han atrevido a rebatir esta concepción. La Virgen aparece en el altar de la basílica de Guadalupe sola y por derecho propio. Cuando el padre Hidalgo levantó la bandera de la independencia lo hizo al grito de: “(Viva nuestra Santísima Madre de Guadalupe! ¡Viva la República de México!”. De esta manera el componente indio en la cultura católica mexicana, unida al ancestral arraigo a las costumbres coloniales españolas, hacen verdaderamente original y

única a la cultura de este país y en modo alguno parecida a la desarrollada por el típico catolicismo ortodoxo que nosotros conocemos, aquí, en el resto de América. De paso digamos que México es el país que más teme la penetración de las ideas norteamericanas en su vida nacional y ello porque su vecindad con la poderosa nación del norte lo hacen particularmente vulnerable. Por otro lado, ese choque de sus formas de vida con las norteamericanas, lo lejos que están todavía de una posible fusión de ideales y unido todo a una mala distribución de las riquezas, hacen de México una nación que oscila vacilante entre los valores democráticos y los principios que sustenta el comunismo.

Si pasamos ahora a otros países americanos podremos observar que algunos de ellos constituyen verdaderos apéndices de la cultura europea y sin mezcla alguna de componentes extraños. Tal es el caso de los Estados Unidos y de la República Argentina, que pueden ser tomados como modelos típicos de ellos. El primero es un representante nato del mundo anglosajón o, mejor dicho, de la cultura inglesa y la segunda es un modelo de las comunidades latinas y particularmente hispanas. La pugna ideológica entre ambas naciones ha tomado el mismo cariz que la sostenida por España contra el pensar y actuar de los anglosajones del norte. La Argentina, como el resto de América, se opone abiertamente a ser avasallada espiritualmente y ver destruido el mundo de valores que la conforman y le dan un sentido propio a su vida de nación. El profesor F.S.G. Northrop establece algunas razones muy aceptables para explicar la presencia de ese temor que se manifiesta permanentemente a través de las relaciones de los países sudamericanos con los Estados Unidos. Dice al respecto: "Entre las razones del temor cabe señalar la potencia y la magnitud de los Estados Unidos, junto al absorbente celo con que los norteamericanos tratan actualmente de diseminar por todo el mundo sus estimables prácticas democráticas, tecnológicas y comerciales. También puede hacerse notar la insistencia que ponen en lo instrumental y pragmático en sus interpretaciones filosóficas. Pero por valiosas que sean esas características, tienden siempre a ocultar al pueblo de los Estados Unidos las riquezas estéticas y espirituales de los países latinos. Consecuentemente estos temen ser avasallados espiritualmente antes de que se les dé tiempo a elaborar la fusión de los valores latinoamericanos y anglosajones, de modo que se conserven las virtudes de ambos. Lo que más temen los países de la América latina no son las balas o incluso el comercio absorbente de los Estados Unidos, sino el carácter exclusivista de sus ideales".

Estas razones creemos que son suficientes para comprender el carácter del conflicto que se viene desarrollando entre la Argentina y Norteamérica. El país del norte y sus norteamericanos, naturalmente, no quieren abandonar y menos renunciar a lo que forma parte de su ser, porque lo aprendieron desde la cuna y les ha sido enseñado sistemáticamente desde los púlpitos, desde la prensa y desde las universidades y que sus ancestros fijaron firmemente en su Constitución. Los argentinos tampoco estamos dispuestos a renunciar a nuestros ideales y sentimientos católicos, clásicos y aristotélicos-tomistas, aunque aceptemos de buen grado los adelantos tecnológicos y sociales que aquéllos han creado con su bueno y sólido sentido común y su juicio pragmático.

Es bien sabido que el hombre sentimental y emotivo comprende perfectamente los dictados de la razón, aunque pueda luego no cumplirlos. El hombre racional, en cambio, difícilmente comprenda los dictámenes sentimentales, emotivos o pasionales, porque quedan lejos del alcance del pensamiento. Hacemos esta reflexión porque se nos ocurre que si una buena parte del pueblo norteamericano llegara a comprender algo de las motivaciones emocionales que se originan en la complicada alma argentina y que guían su accionar —muchas veces ininteligible para ellos— y en la misma forma que a su vez nosotros los comprendemos porque sus acciones son simples, se habría alcanzando la punta del hilo que nos puede llevar a la conciliación de ideales.

Los ideales norteamericanos

En todo este párrafo lo vamos a dejar hablar al profesor F.S.C. Northrop de la Universidad de Yale, no sólo porque es “un expositor debidamente autorizado” sino también porque su calidad de norteamericano le permite interpretar más fielmente los ideales que animan a él, a su nación y a sus conciudadanos. Este profesor en su obra: “El encuentro de Oriente y Occidente” dice que aquellos primeros colonizadores que desembarcaron del “Myflower” no venían con las cabezas vacías de ideas ni en son de aventuras o conquistas. Se hallaban dominados por el ferviente e imperioso deseo de librarse de las restricciones impuestas a sus creencias religiosas o ideales sociales por los hábitos consuetudinarios establecidos y por las facciones que existían en una Inglaterra y una Holanda antiguas y preponderantemente conservadoras. Eran hombres que sentían la libertad en su corazón y que en base a ello ya tenían esbozados en sus mentes los principios por los cuales se habrían de gobernar. Su choque posterior con la colonización francesa, que respondía en cambio a las directivas de la corona, no hizo más que afianzar esas ideas de libertad que bullían en sus mentes y en sus corazones. La firmeza de sus convicciones hizo que al final todos los factores se unieran para hacer de nosotros (habla el profesor Northrop) lo que somos: un pueblo que repara ante todo en las cosas que deben hacerse, no viniendo hasta mucho después, si es que viene, la teoría para hacerlas. Por esta forma pragmática de pensar y proceder, que estaba unida a una firme determinación, es que los valores anglo-norteamericanos de aquellos hombres se impusieron a la larga haciendo de Norteamérica la nación que es hoy. No sólo desalojaron a las culturas francesas y españolas, sino que eran tan exclusivistas y firmes en sus ideas que su encuentro con los indios concluyó con una victoria terminante de la cultura inglesa y una tragedia para los indios. Los resultados fueron todavía más devastadores que en Méjico, pues mientras que los españoles católicos se limitaron a tratar de destruir la avanzada civilización india, sin conseguirlo del todo, en los Estados Unidos la influencia protestante, salvo contadas excepciones, destruyó también y totalmente a los mismos indios. A ningún católico puede entusiasmarle advertir cómo los fundadores de una república que habría de dar la libertad a todos los hombres se consideraran tan dueños de la verdad en su protestantismo que pudieran encontrar justificación a la matanza de indios. El profesor Benjamín Franklin, aunque no era excesivamente

devoto, llegó a decir y hablar del “diseño de la Providencia para extirpar de raíz a aquellos salvajes con el fin de hacer sitio a los cultivadores de la tierra”. Los indios eran peligrosos que estorbaban los planes de colonización. El sentido común indicaba que era necesario extirparlos y así se hizo. Los sentimientos humanitarios no contaban. También es conocido el asombro y horror que sintieron los norteamericanos al ver a los franceses confraternizar con los indios. Este amistoso intercambio entre ellos y los cruces circunstanciales por la vía matrimonial que se produjeron, eran juzgados como algo menos que monstruoso por el feroz exclusivismo anglosajón. En este aspecto, como en todo lo demás, triunfaron los incipientes principios lockeanos norteamericanos. Los indios fueron exterminados o conducidos en manadas a las reservaciones. El profesor Northrop agrega la siguiente reflexión a esta realidad: “Una vez más acude a la mente el hecho de que no hay nada más pernicioso y trágicamente devastador en sus consecuencias prácticas como los propios ideales morales y religiosos, por excelsos que puedan ser y aún cuando se hallen justificados por ciertas consideraciones limitadas, si van acompañados del desconocimiento y la ceguera que es su consecuencia, con respecto a los pueblos y culturas que basan sus actos en normas diferentes a las nuestras”.

De cualquier manera, todos esos factores que hacen al carácter anglosajón de los norteamericanos son los que han contribuido a la formación de los Estados Unidos y a su concepción de la libertad. Pero no estarían completos si no agregáramos que a ellos se unía un profundo sentimiento de solidaridad comunal para alcanzar los fines perseguidos y un acatamiento espontáneo a las leyes de convivencia que se habían dictado y que estaban fundamentadas en una filosofía del hombre que era novísima en aquellos tiempos. El mismo profesor Northrop manifiesta a ese respecto: “No somos lo que somos simplemente porque nosotros o nuestros antepasados nos hayamos establecido aquí a nuestro albedrío. Hasta nuestra libertad tuvo que ser definida y garantizada por medio de reglas, las cuales, a su vez, tuvieron su origen en Europa, en una nueva concepción puramente moderna del hombre y de su relación con la naturaleza, la religión, la propiedad y el Estado. Ser libre, tal como ha sido interpretada la libertad en la cultura de los Estados Unidos, significa creer en esas reglas, proceder de acuerdo a ellas y defenderlas como axiomáticas y fundamentales”.

La concepción moderna del carácter del hombre a la que se refiere el profesor Northrop es la sustentada por el filósofo inglés John Locke. Locke fue uno de los primeros en desarrollar sistemáticamente las consecuencias filosóficas de la física moderna que había establecido Newton y en fijar lo que ella representaba para la moral, la religión y la política. Locke, lo mismo que Descartes anteriormente, dieron en tierra con la filosofía aristotélica y su derivada la concepción tomista y medioeval del mundo. Es de hacer notar que solamente en un espíritu como el norteamericano podían haber tenido cabida las ideas filosóficas de Locke en forma amplia y total. En un espíritu como el argentino, que es justamente la contrapartida de aquél por ser católico, aristotélico y tomista, no las podían haber tenido jamás, como no las tuvieron y muy probablemente no las tengan nunca, porque en esa filosofía no hay lugar para los senti-

mientos, las pasiones y las emociones, que son los factores preponderantes que gobiernan nuestras almas emotivas y sensibles y que se ponen de manifiesto en todo el quehacer nacional y haciéndose particularmente visibles en las actividades políticas, económicas y sociales.

En lo que respecta al efecto que tuvieron esas teorías lockeanas en el ánimo norteamericano, el profesor John C. Miller en sus: “Orígenes de la revolución norteamericana” dice textualmente: “Si de alguien se puede decir que dominó la filosofía política de la revolución norteamericana es de John Locke. El pensamiento político norteamericano fue, en gran parte, una exégesis de las doctrinas de Locke y los patriotas citaban a éste con tanta reverencia como los comunistas de hoy citan a Carlos Marx. Ciertamente, no es excesivo decir que durante la era de la revolución norteamericana John Locke servía para fijar la ‘línea del partido’. El espíritu norteamericano de 1776 se hallaba saturado de John Locke”.

¿Y cuáles eran los principios filosóficos de John Locke que encontraron un terreno tan fértil en el espíritu norteamericano para germinar rápidamente? El profesor Northrop hace un análisis detallado de ellos y que nosotros no vamos a repetir, pero que sintetizaremos así:

La concepción lockeana del hombre.

Locke concebía la naturaleza de las cosas del mundo como formada, primero, por los objetos materiales de la ciencia física y a los que denominó, al igual que Descartes, “sustancias materiales” y después, por las personas, a quienes llamó “sustancias mentales”, siendo considerado el resto de la experiencia como el producto de la interacción de estos dos tipos de sustancias.

Para el filósofo inglés esa “sustancia mental”, esa persona, era capaz de conciencia y razón o, mejor dicho, tenía en su constitución humana una razón y una conciencia, que eran afectadas por las “sustancias materiales” y por los acontecimientos y fenómenos que ocurrían en el mundo y que se grababan en aquella como si lo fueran en una película fotográfica y que constituían luego el contenido de su conciencia. El hombre entraba al mundo en “estado de natura” y con esa conciencia completamente en blanco y era durante la etapa de su interacción con él y las cosas que se iban grabando los acontecimientos que luego solamente su yo y su razón podían analizar, porque sólo a él pertenecían. Las consecuencias de esta concepción eran inmediatas: primero, el hombre era un ser totalmente libre porque únicamente su razón y en base al contenido de su conciencia, podía indicarle el camino a seguir en todos los órdenes de su vida y segundo porque ese contenido, que podía ser aproximadamente igual para todos, pero que no era nada más que eso, hacía de los seres humanos personas independientes las unas de las otras. De esta manera, la persona lockeana era un ser de carácter atomizado, cognoscible tan sólo dentro de su propio yo y por medio de la introspección subjetiva y que no tenía relaciones especificadas con las otras personas. Únicamente los intereses comunes podían hacer que los hombres se reunieran para vivir en comunidad. Estas dos consecuencias de la teoría lockeana muestran que no queda otro camino ni remedio que considerar todas las leyes de convivencia que se dicten en el caso de hacer una vida de comu-

nidad nada más que meros convenios que derivan su autoridad exclusivamente del libre consentimiento de la mayoría. Y así fue como las consideraron ellos.

Esta concepción ha tenido la propiedad de desarrollar en los norteamericanos un alto espíritu de solidaridad como elemento indispensable para poder alcanzar el fin común. En cambio, anuló el sentimiento de amistad entre los hombres al atomizarlos y hacerlos independientes los unos de los otros. Se hace notable así la separación ideológica que los aleja de nosotros los argentinos, que estamos impregnados de la sagrada frase: "Amaos los unos a los otros" y que hemos hecho del sentimiento de amistad un valor necesario a nuestro existir y constituyendo, de esta manera, la contrapartida del espíritu norteamericano.

La concepción religiosa

Teniendo en cuenta que cada persona se basta a sí misma y es una entidad independiente que no necesita la existencia de cualesquiera otras personas para su propio ser espiritual consciente y como está exenta de toda relación orgánica definida por alguna doctrina científica o filosófica que haga depender su bienestar de la existencia de esas otras personas, la religión tiende a convertirse en algo privado, puramente introspectivo, con respecto a lo cual el individuo se encuentra mejor informado que cualquier director religioso o predicador profesional, siendo por lo tanto el único guía religioso competente. El mismo Locke en su: "Carta sobre la tolerancia", manifiesta: "La estrecha vereda que conduce al cielo no la conoce nadie mejor que el individuo particular. Por consiguiente yo no puedo confiarme a ningún magistrado de la Iglesia para que me sirva de guía, ya que probablemente desconoce el camino tanto como yo y sin duda se preocupa menos de mi salvación que yo mismo. Por lo tanto cada hombre debe ocuparse de la propia salvación de su alma y debe dejarse a él ese cuidado".

El hombre, consultando introspectivamente su propia conciencia, es el único criterio para medir la certeza de su religión y no puede tacharse la falsa religión de un hombre apelando a la doctrina de otro, trátase de Santo Tomás católico o del protestante Calvino. Es claro que esta concepción extrema de Locke difiere actualmente —pero sólo en parte— de la doctrina en vigor en estos días para la mayoría protestante y, como es obvio, profundamente de la católica. Pero de cualquier manera es innegable que fue esa doctrina la que sentó las bases filosóficas de la tolerancia religiosa como un bien positivo y que ahora nos parece la cosa más natural del mundo en las sociedades democráticas. Y esto es otro elemento más que nos va mostrando cómo los sentimientos aceptan paulatinamente los argumentos de la razón cuando ellos son "razonables" y también cómo esa lucha iniciada desde los orígenes del hombre y desatada entre su sentir y su pensar marcha decididamente hacia una síntesis.

Digamos también y al paso que el profesor Northrop manifiesta que la moderna teoría tradicional del individuo y que nosotros consideramos que es solamente válida para los norteamericanos y anglosajones, tiene otra consecuencia que afecta no ya a la religión, sino también al arte. La filosofía lockeana afirma que la emoción no tiene nada que ver absolutamente con la naturaleza esencial de la persona. De acuerdo a su concep-

EL CONFLICTO IDEOLOGICO ARGENTINO-NORTEAMERICANO

ción, las emociones y las pasiones no son características intrínsecas de su espíritu sino simples datos como los colores y los sonidos, respecto de los cuales este hombre nuevo, moderno, adopta simplemente la actitud del observador. A ello se debe que un hombre frío como el inglés evite el entusiasmo. La pasión, según esta teoría lockeana, no es más que una particularidad de la propia conciencia y de un carácter puramente fenomenológico y el hombre sensato, en el moderno sentido de la palabra, debe circunscribirse a mirarla con frialdad y a respetable distancia, como examinaría cualquier otra cosa que es un objeto ajeno a sí mismo, en lugar de considerarla como la expresión instintiva de su naturaleza más profunda, verdadera y vital. Para nosotros los argentinos todo esto es poco menos que un disparate. Para Locke, en rigor, a las emociones y pasiones, debido a su asociación con el placer y el dolor, se les debe dar, en la jerarquía de las entidades que constituyen la naturaleza de las cosas, una categoría todavía inferior a la de los colores, sonidos, olores y el espacio y tiempo sensibles. A los factores emocionales no se les dio ni siquiera la categoría de secundarios, siendo considerados y denominados como terciarios.

Por esta causa el hombre moderno norteamericano, que concentra su atención en las cosas fundamentales, no tomará muy en serio las cosas del arte o una religión de pasión como es la católica. De hecho, para los norteamericanos el arte es un lujo. Obsérvese entonces el mundo de distancia que los separa de nosotros los argentinos y de los latinoamericanos en general, para quienes los valores estéticos ocupan un lugar preponderante en sus espíritus y son motivo de pasiones y fuertes emociones. En cambio estas cosas son, según Locke, simples Fenómenos, meras apariencias de segunda o tercera clase. Para los americanos las cosas importantes son, o bien las sustancias materiales de las que se ocupan los hombres de empresa y negocios que tienen "sus pies en el suelo" durante los seis días laborables de la semana, o bien la sustancia mental introspectivamente dada, intrínsecamente desprovista de emoción, puramente espiritual y razonable, con la que comulga el domingo en una sala a ser posible desprovista de colores o de sonidos que puedan perturbarle. Así, el cuáquero, sentado en silencio y sin ningún predicador profesional en la sala desprovista de adornos donde se reúnen para sus rezos, es el que caracteriza de la manera más directa, completa y perfecta, la religión de este hombre moderno, cartesiano y lockeano. El mismo Emerson dijo en cierta oportunidad: "El hombre sabio no necesita de la Iglesia, pues él es su profeta". Las actuales prácticas religiosas de los norteamericanos protestantes no se han apartado mucho de este modelo de Locke. Pero aun así el clero protestante profesional no existe, en gran parte, sino para recordarles que cada cual tiene ese yo espiritual y privado y que en modo alguno es necesario ese clero para dar a conocer el sentido de la religión o los procedimientos mediante los cuales ésta pueda hacerse realidad en la vida de uno.

La concepción lockeana del Estado

La teoría del filósofo inglés respecto del Estado y del gobierno fue tan nueva como su teoría de la religión. En su ensayo: "Del gobierno civil" Locke escribió: "Siendo todos Tos hombres por su naturaleza, como ya se ha dicho, libres, iguales e independientes, a ninguno se le puede sa-

car de ese estado y someterlo al poder político de otro sin su consentimiento”. Ante esta afirmación tan contundente surge espontáneamente la pregunta: ¿Por qué es necesario entonces el gobierno? Locke, en el mismo ensayo citado, da la siguiente respuesta: “El disfrute de la propiedad privada que tiene en ese estado (de natura) es muy precario, muy inseguro. Ello lo inclina a abandonar esta condición que, pese a la libertad que le concede, está llena de temores y continuos peligros y no es cosa disparatada que trate de unirse en sociedad con otros que ya están unidos o tienen el propósito de hacerlo para la mutua conservación de sus vidas, sus libertades y sus bienes que yo designo con el nombre de propiedades. Por lo tanto, la principal finalidad que persiguen los hombres al unirse en comunidades y someterse a un gobierno es la protección de su propiedad, cosa que en estado de natura adolece de muchos defectos”.

Esta tesis se ha llegado a encamar en el espíritu norteamericano en forma tal que los derechos de propiedad están sobre cualquier otro derecho de los hombres. Por lo menos así fue practicado, hasta sus últimas consecuencias, durante la etapa de crecimiento y formación del país. Si bien puede suponerse a primera vista que bajo la democracia norteamericana el pueblo tiene libertad para hacer todo cuanto quiere con respecto a la propiedad privada a condición de que la decisión se adopte por procedimientos democráticos, en realidad no ocurre así a causa de la Constitución, la cual, inspirada por Locke, garantiza la santidad de los derechos de propiedad. Por consiguiente, en la práctica, toda decisión democrática que viole este principio resulta automáticamente anticorstitucional. La razón fundamental de que la Constitución sea de ese carácter es la indicada por Locke: la justificación de la doctrina de la propiedad privada es la única justificación de la existencia de cualquier gobierno, inclusive el democrático. Tan profundamente se ha grabado este principio en el espíritu norteamericano que durante el famoso conflicto que tuvieron con México a causa del petróleo —que al final fue expropiado por el gobierno mexicano— el secretario de Estado Hull sostuvo, peregrina e ingenuamente, que la primacía de los derechos de propiedad era uno de los principios aceptados por el derecho internacional. No alcanzaban a comprender el principio mexicano de que las riquezas de una nación eran para el disfrute de los propios habitantes de ella. Para México era sencillamente insoportable la idea de que el grueso de los recursos naturales del país fueran explotados por manos extranjeras. Así fue cómo tuvieron que aprender los norteamericanos, aunque a regañadientes, que pueden haber otras formas de democracia.

Respecto a las formas del gobierno federal de los Estados Unidos, tal como se hallan especificadas en su Constitución, son las prescriptas también por la filosofía de Locke. El profesor Northrop agrega lo siguiente: “No obstante, esta filosofía lockeana sembró de graves dificultades el camino que hubo que seguir para la fundación de este gobierno federal. Debido a la teoría lockeana, que concibe a las personas como sustancias mentales absolutamente libres, autosuficientes e independientes, la organización social y el gobierno ideal, aparte de la protección de la propiedad privada, consiste en no tener ningún gobierno. Como dijo en cierta oportunidad Emerson: “Cuanto menos gobierno, mejor”. Hasta qué punto subsiste aún esta premisa básica puede observarse en la irrita-

ción que causa el solo hecho de reforzar los poderes federales en caso de guerra o paz. No debe extrañar pues que esa premisa lockeana hiciera surgir dificultades en el camino de la formación de un gobierno federal en la época en que fue adoptada la Constitución, aun cuando ese gobierno y esa Constitución obedecieran específicamente a la teoría de Locke del fin y las formas del gobierno. Así fue que hombres como Thomas Jefferson y otros muchos que se hallaban dominados completamente por las ideas lockeanas consideraran como el ideal los derechos soberanos de los estados confederados y miraran con recelo, en el mejor de los casos como un postrer recurso o un mal necesario, el propósito de situar la soberanía en un gobierno federal”.

Y aquí ponemos punto final a este análisis que sólo ha tenido como fin mostrar algunas características del espíritu que anima a los hombres del norte. Un calificado norteamericano, el profesor Northrop, se ha encargado de ponerlo al descubierto y al hacerlo nos ha mostrado cabalmente la abismal distancia —ideológicamente hablando— que los separa de nosotros los argentinos que, carentes de una filosofía política y social objetiva y concreta como la de ellos y que haga por lo menos coherente nuestro accionar en esos terrenos, marchamos de hecho poco menos que a la deriva —hay que decirlo de alguna manera— guiados por nuestras pasiones, emociones y subjetividad.

Los ideales argentinos

Muy probablemente sea el nuestro el país donde la lucha que se desarrolla en las profundidades del alma católica y que se ha desatado entre los dictados de la razón y el sentido común por un lado y los mandamientos impostergables de una vigorosa energía vital por el otro, haya tomado características más dramáticas. Porque es verdaderamente dramático que hoy, nada menos que a 170 años de nuestra independencia y originado en ese conflicto —que se desarrolla tumultuoso en nuestra alma— hayamos tenido que soportar una segunda tiranía y luego emprender una nueva etapa en el camino de la organización nacional. Estas realidades hacen que seamos, sin duda alguna, un país en extremo original y atípico.

Pero vayamos por partes y consideremos primero el concepto de libertad, por ser el valor que constituye* la columna vertebral de nuestra civilización cristiana. Pues bien, para los argentinos ese concepto difiere, en su raíz misma, del sustentado por los norteamericanos. Para nosotros es un caro sentimiento. Heredado del alma española, se exacerbó aquí, en la Argentina, porque nuestros hombres —criados desde los orígenes en un vasto país escaso de habitantes y poblado de salvajes— se vieron precisados a depender de sus propias fuerzas individuales para subsistir. La libertad que así se hizo cuerpo en ellos puede ser asimilada, en alguna forma, al concepto de independencia personal. Este sentimiento tan particular de ese valor es el que nos ha quedado grabado hasta nuestros días. Aunque los tiempos han cambiado, es posible observarlo aún en el hecho de que la existencia de gobiernos “de facto” no nos perturba mayormente mientras no se coarten lo que nosotros consideramos nuestras libertades individuales esenciales. Para el norteamericano, en cambio, es una concepción. Nació de una reflexión filosófica sobre la naturaleza humana.

Para él la libertad es una condición inherente al hombre y por lo tanto imprescindible para que pueda realizarse en plenitud. Por ello los norteamericanos necesitan vivir rodeados de toda la estructura y el andamiaje levantado por su propio sistema democrático de gobierno para sentirse verdaderamente libres.

Este particular sentimiento nuestro de la libertad fue el que hizo que nuestra Revolución de Mayo no fuera comprendida, en sus primeros momentos, en todo el país, ya que los hombres no se sentían oprimidos por el régimen español y no encontraban, por ello, una razón para hacerla o apoyarla. Sólo estaba en las cabezas de algunos iniciados que poseían tendencias e ideales nuevos.

En segundo lugar debemos considerar el componente emotivo-pasional intrínseco a nuestro ser y del que carece el alma norteamericana. Fue precisamente por la ausencia de este componente que los Estados Unidos pudieron hacer su revolución con unidad de propósitos. Salvo una guerra civil —que fue, por otro lado, necesaria— organizaron su país en paz y fundamentados en una filosofía política que, además, ya era afín a su propia naturaleza. En nosotros, en cambio, ese componente está presente en todos y en cada uno de los actos de nuestra vida. En toda la etapa de formación de nuestra nación fue un factor preponderante junto a la falta de una doctrina o filosofía de gobierno, a la libertad cerril de que gozábamos y a las ambiciones de poder. Estos elementos, alimentados por una energía vital desbordante, constituyeron una mezcla en extremo efervescente. La consecuencia inmediata fue un estado de anarquía semejante al caos. En los combates y en los interminables entreveros en los campos de batalla fue donde dirimimos el futuro de nuestra patria. Podemos decir, sin cometer mayor error, que ella fue trabajosa y sangrientamente construida entre el choque fragoroso de lanzas, boleadoras y facones. Se derrochó a raudales sangre, coraje, heroísmo y abnegación en un país que todavía estaba sumido en la semibarbarie y el salvajismo de las costumbres. Las palabras de Facundo Quiroga o del que las haya dicho: “Nuestros problemas los arreglamos degollando” son todo un símbolo de la época. La etapa de formación inicial de la nación fue, verdaderamente, una epopeya escrita en idioma bárbaro. La historia y el folklore han recogido los valores positivos de ella y de los cuales nos sentimos legítimamente orgullosos los argentinos porque muestran las virtudes de la raza.

Tomemos en cuenta ahora y por último, nuestra cultura, tanto literaria como política y humanista. Fue decididamente de corte francés. Es bien conocida la poderosa influencia que ejercieron en nuestra nación naciente las ideas de Voltaire, Rousseau, D’Alembert y los enciclopedistas franceses. La pasión política actuó en la asimilación de esa cultura en la misma forma que lo hiciera la pasión religiosa en la asimilación de la cultura católica española. Nosotros encontramos en la Europa latina una visión de lo humano más universal, más básica y más en conformidad con nuestro propio sentir. Entre nuestro país y Francia existe la afinidad del espíritu latino. En el arte es donde más se deja sentir esta influencia. Para el norteamericano medio el arte tiende a ser un instrumento utilitario o un lujo innecesario, en el que piensa en último término. Para él no constituye la sustancia misma de la vida. Para nosotros, sí. Por eso nos

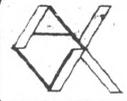
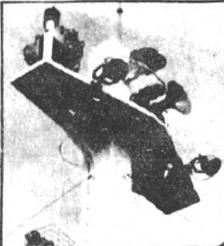
EL CONFLICTO IDEOLOGICO ARGENTINO-NORTEAMERICANO

sentimos atraídos irresistiblemente por la cultura que representa París y no Nueva York. Completamos nuestras ideas con la siguiente aseveración del profesor Northrop. “Esto proporciona la clave para comprender la índole particular de libertad de que disfrutaban los ciudadanos de los Estados Unidos —el hecho de hallarse libres de los profundos conflictos culturales que existen entre los valores antiguos, medioevales y los modernos— así como la clave para comprender su debilidad, debilidad que proviene de su incapacidad para apreciar, como lo hacen los europeos y los latinoamericanos, el conflicto entre diferentes ideales políticos, estéticos y religiosos, que constituyen la misma esencia de la civilización occidental”.

Esa particularidad del carácter americano de no ofrecer sino una sola respuesta a nuestra cultura básica hace que se presenten ante nosotros como un pueblo de mentalidad simple y de temperamento plácido y optimista, en agudo contraste con el ciudadano argentino verdaderamente informado, emotivo y sensible.

Y ahora, y para terminar, un hecho paradójico. Cuando tuvimos que dictarnos nuestra Constitución, no elegimos a Europa como modelo sino, precisamente, a los Estados Unidos. Pero nos olvidamos de una circunstancia particular. La Constitución americana está redactada para ese espíritu simple, objetivo, concreto y pragmático de un tipo de hombre especial que la cumple a ojos cerrados porque representa su propio sentir y pensar. En cambio en nuestras manos fue y sigue siendo aun hoy motivo de un exhaustivo análisis. Nuestra razón y nuestro sentido común la aprueba sin más trámite, pero nuestra complicada y sensitiva alma la sigue sometiendo a una exégesis minuciosa.

Si algún día se alcanzara el punto de equilibrio y fusión entre nuestro sentir y nuestro pensar, entre nuestras creencias católicas, tomistas y medioevales y el pensamiento del hombre moderno representado por los norteamericanos, se aquietarán nuestras pasiones y se alcanzará la paz en nuestra alma. Pero ese día dejaremos de ser los argentinos que hoy somos y de los que estamos orgullosos por los valores positivos —particularmente en los órdenes humano y moral— que aportan a nuestra civilización occidental cristiana.

	ALARVOX® S.R.L. FABRICACIÓN - REPRESENTACIONES - ASESORAMIENTO - VENTAS - SERVICE	
PRESENTES en RIOMAR '83	<ul style="list-style-type: none">• SIRENAS-BALIZAMIENTO• ELECTRÓNICA NAVAL• TELÉFONOS AUTOEXCITADOS	
 REPUBLICA NACIONAL ARGENTINA TAMBIEN ES SOBRE VIVA	J. B. JUSTO 6196 - 88 1416 - CAPITAL FEDERAL TEL. 611 - 5021	Av. CORDOBA 657 - PISO 14 1084 - CAPITAL FEDERAL TEL. 312 - 5553 TELEX: PUBLIC BOOTH Nº 9 BAIREs

YPF se compromete a aportarle una "cosecha extra" al país.

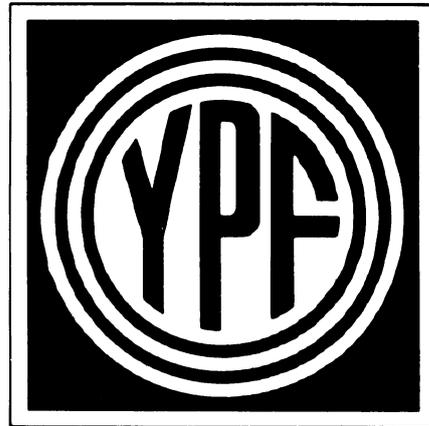
El 13 de diciembre,
en el día del Petróleo
Nacional, YPF puede
decir con orgullo que está
lista y en condiciones
de producir lubricantes,
combustibles y derivados
de calidad internacional
para exportar.

El suelo del campo
argentino aporta
sus cosechas anuales.

Ahora también
el subsuelo argentino
sumará la suya.

Para darle al país
divisas vitales.

Son 2 razones. **Y... Pesan Fuerte.**



*Lista para exportar
con renovada energía.*

ROMAN MARITIMA

SOCIEDAD ANONIMA

CIENCIA AL SERVICIO DEL MOVIMIENTO, PRESTANDO SERVICIOS PUERTA A PUERTA

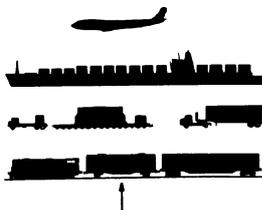
EMPRESA LIDER EN ESTIBAJES Y CONEXOS

- OPERACION DE BUQUES CONVENCIONALES Y "FULL CONTAINER"
- MOVIMIENTOS DE CARGAS ESPECIALES DESDE BUQUES A DESTINO Y VICEVERSA.
- DEPOSITOS MODERNOS.
- EQUIPOS PROPIOS DE TODO TIPO.
- GRUAS MOVILES HASTA 300 TONS.
- CONSOLIDACION PARA EXPORTACION, INCLUSO CON TRINCADOS ESPECIALIZADOS.
- SISTEMAS COMPUTARIZADOS PARA CONTROL INVENTARIO CONTENEDORES Y CARGA-EN DEPOSITOS.
- ATENCION BUQUES Y SERVICIOS CONEXOS EN BUENOS AIRES, PUERTO MADRYN Y OTROS PUERTOS DEL LITORAL MARITIMO.
- ORGANIZACION Y COORDINACION DE EMBARQUES.
- DEPARTAMENTO "TRANSPORTE MULTIMODAL"

SERVICIO INTEGRAL DE TRANSPORTES COMBINADOS DESDE CUALQUIER PUNTO DEL PAIS. FLETES FERROVIARIOS EN VAGONES CONVENCIONALES Y PLATAFORMAS PORTACONTENEDORES. PROGRAMACION DE TRENES BLOCK. REPRESENTANTES EN EL INTERIOR DE LA REPUBLICA.

EQUIPOS ESPECIALES Y PLAYAS DE CARGA EN ZONAS ESTRATEGICAS PARA PRODUCTOS CONTAINERIZADOS.

ASESORAMIENTO SOBRE EL SISTEMA. REDUCCION DE COSTOS OPERATIVOS PARA UN SERVICIO COMPLETO Y EFICIENTE.



CONSULTE SIN COMPROMISO ALGUNO A NUESTROS DPTOS. COMERCIALES EN:

Avda. Pte. Ramón S. Castillo
entre 8 y 9
(1104) Capital Federal

TEL.: 311-8519/8310/8288
312-6548/6549/6578/6540
TELEX: 18665 ROMAN AR



SOCIEDAD MILITAR ‘‘SEGURO DE VIDA’’

Institución Mutualista

**Av. Córdoba 1674 - Capital Federal — CC.
1967**

FILIALES:

BAHIA BLANCA: Chiclana 344 - (8000) Bahía Blanca

CAMPO DE MAYO: Ruta 8, Puerta 4 - (1659) Campo de Mayo

CONDOR: Cdo. en Jefe de la Fuerza Aérea
Com. Pedro Zanny 250 - P.B. Of. 014 - Sector
Azul - (1104) Capital

CORDOBA: Déan Funes 68 - P.1 - Loc. 35 - (5000) Córdoba

LIBERTAD: Cdo. en Jefe de la Armada
Com. Py 2055 - P.B. Of. 026 - Capital

LIBERTADOR: Cdo. en Jefe del Ejército
Azopardo 250 (1328) Capital

MAR DEL PLATA: Moreno 2859 (7600) Mar del Plata

MENDOZA: Av. Sarmiento 630 (5500) Mendoza

PALERMO: Av. Luis M. Campos 1029 - (1426) Capital

PUNTA ALTA: Rivadavia 110 - (8109) Punta Alta

Horario de atención: lunes a viernes de 8 a 12 horas

Algunas reflexiones que nos sugiere el artículo

“AUTONOMIA Y SOBERANIA”

Por el Capitán de Fragata
ATILIO ANIBAL BARBADOBI

“Si me equivoco, corregidme”.

Juan Pablo II

Hemos leído el artículo “Autonomía y Soberanía” publicado por los capitanes de fragata Carlos A. Frasch y de I. M. Horacio J. Piuma en el Boletín del Centro Naval N° 736, Vol. CI, Año CU, de fecha julio - setiembre 1983, pág. 243, dedicado a la memoria de Oficiales de la Armada que ofrendaron sus vidas en el Atlántico Sur en defensa de nuestra soberanía nacional. Adherimos y rendimos sentido homenaje a nuestros hermanos en el mar que han marcado un hito más, en este continuo holocausto en favor del Credo del Oficial de Marina: “Conducir hombres, manejar buques y emplear sus armas para la defensa de la Patria en el mar” al juramento de fidelidad que prestaron a nuestra bandera y a la fórmula de “Subordinación y valor - Para defender a la Patria” conque testimoniaron el apostolado naval al pronunciarla con la misma firmeza de siempre, pero esta vez frente al enemigo, antes de entrar en combate.

Sin entrar a analizar el artículo en general, trataremos de formular algunas reflexiones que nos sugiere la última parte del mismo, en cuanto se refiere a “El conflicto con Chile” (pág. 247), sin ánimo de polemizar, pero sí tratando de rescatar nuestros derechos que nos impone el modo de acción que debemos adoptar a fin de materializar en el tiempo y en el espacio el correcto objetivo material que es, precisamente, la defensa de nuestra soberanía en el Atlántico Sur, al este del meridiano del Cabo de Hornos.

Llama la atención la contradicción que de su lectura surge, cuando los autores se manifiestan contrarios al fallo de la Corte Arbitral al decir, refiriéndose a ésta ...“pero su objetivo no era hacer justicia”, a la aceptación de la Propuesta Papal al expresar: “La República Argentina no debe firmar jamás un tratado que permita la proyección chilena al Atlántico: hacerlo significará paz para nosotros y guerra para nuestros hijos”, o cuando manifiestan más adelante... “todo antes que regalar el Atlántico Sur”, opiniones éstas con las que coincidimos plenamente, en tanto que por otra parte los autores se muestran en favor de ... “volver a hablar de una hipótesis de mínima (Propuesta Torti - Figura 3), aplicando el concepto de no innovar y el futuro ‘res nullius’ que siempre nos fue

aplicado”, hipótesis ésta (entendemos mal llamada Propuesta Torti, pues según versiones no desmentidas, fue el presidente teniente general Jorge R. Videla quién la redactó y el vicealmirante Julio Torti el que la entregó al general Pinochet), con la que disentimos totalmente por cuanto no contempla nuestros indubitables derechos que nos asisten en la zona, basados en antecedentes geográficos, históricos y jurídicos y, consecuentemente, su aceptación nos retrotraería a la misma opinión de los autores expresada en la primera parte de este párrafo; de ahí, la contradicción.

En efecto, si observamos la Figura 3 del citado artículo, podremos comprobar que las fachadas atlánticas de las islas Picton, Lennox, Nueva, Terhalten, Sesambre, Wollaston, Freycinet, Herschel, Deceit y Hornos, generan para Chile soberanía sobre las aguas del Océano Atlántico que no podrá ser limitada por una línea imaginaria en el mar que, si bien se afirma en tres puntos firmes, como lo son los islotes Evout, Barnevelt y Cabo de Hornos, pierde sustento jurídico casi en su totalidad pues es bien sabido en materia del derecho internacional que ni las aguas ni los fondos marinos generan soberanía, soberanía ésta que, en el supuesto que formara parte de un tratado con Chile, por el cual se establecería su respeto, de ningún modo involucraría similar reconocimiento por terceros países que, seguramente, el mismo Chile se preocuparía por conseguir, o, llegado el caso, podría ser el incentivo de otros países que tratarían de enemistarnos con nuestros vecinos con el propósito de llevarnos a un enfrentamiento armado. Estamos “obligados” a tener presente que, a través de 150 años de episodios conflictivos con Chile, hemos podido comprobar fehacientemente que ha sido ese país el que los ha provocado siempre, al no cumplir los Tratados firmados con nuestros gobiernos, y no ha sido la Argentina un país expansionista, pues a pesar de la libertad que supo dar a sus amigos, de los casi seis millones de kilómetros cuadrados que poseíamos en épocas del Virreynato del Río de la Plata, en la actualidad dicha extensión se ha visto reducida a dos millones ochocientos mil kilómetros cuadrados, en tanto que nuestros vecinos pasaron de doscientos mil kilómetros cuadrados que poseían en tiempos de la Capitanía General de Chile a setecientos cincuenta y seis mil conque cuentan en la actualidad, dejando aclarado que casi toda su expansión fue a costa de nuestros territorios (ver plano de los autores, en los que además, se ha deslizado un error al no trazar el límite que separa el Uruguay de Brasil). Finalmente, y con respecto a la ya citada línea imaginaria en el Atlántico Sur, cabría agregar que, para evitar la comisión de posibles “travesuras” chilenas a las que seríamos expuestos en nuestras aguas necesitaríamos, para lograr un eficaz control de las mismas, disponer de un poder naval igual al de las flotas norteamericanas del Mediterráneo, del Pacífico o de la suma de ambas. Va de suyo que la zona quedaría sometida a los riesgos de una expansión más de nuestros vecinos, cuyas consecuencias podrían llegar a ser las que todos queremos evitar.

En el artículo citado, los autores hacen mención a la boca oriental del Canal Beagle, la que según definición de Fitz Roy se encontraba entre las islas Navarino y Picton, es decir, al norte verdadero del fondo habitual de la Goleta Beagle, en el extremo norte de la isla Len-

ALGUNAS REFLEXIONES...

nox. En tal sentido, cabe señalar que muy distinta habría sido la opinión de Fitz Roy, de haber navegado entre las islas Grande de la Tierra del Fuego y Picton, que él apreció infranqueable al considerarla una bahía, a la que nominó Moat; o en el caso hipotético de haber efectuado la observación desde el aire, tal como la hemos hecho nosotros, con lo cual se hubieran terminado estas indefiniciones que están lesionando tan injustamente nuestra Patria.

En efecto, la boca oriental del canal Beagle está entre la Punta Navarro en la isla Grande de la Tierra del Fuego y los islotes Eugenia situados al norte de la isla Navarino, como lo define el Derrotero para la Navegación del Servicio de Hidrografía Naval de la Armada Argentina del año 1955 que comprende la zona mencionada, y la definición taxativa de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos del 27 de diciembre de 1978, publicada en el Boletín N° 97 de ese mismo año. Es del caso agregar la definición del eminente profesor argentino Federico Daus referida al canal, en cuyo contexto se exige en forma permanente y sin interrupción, la existencia de costa y contra-costa. En nuestro caso podemos observar indudablemente que, a partir de los islotes Eugenia hacia el este no existe canal, pues si bien continúa sin interrupciones la costa norte, correspondiente a la isla Grande de la Tierra del Fuego, no sucede lo mismo con la del sur, dado que en la isla Navarino se produce una manifiesta inflexión hacia el sur que define y determina, sin lugar a dudas, la ubicación oriental de la boca del Canal Beagle. A partir de allí hacia el este, se abre una gran bahía sobre el Océano Atlántico donde están asentadas las islas Picton, Lennox, Nueva y demás hasta el Cabo de Hornos. Luego, y en virtud del Tratado de 1881, del Protocolo Adicional y Aclaratorio de 1893 —requerido por Chile, este último— y los Pactos de Mayo y Limitación de Armamentos de 1902, los que forman un todo en virtud de lo establecido por la Convención de Viena de 1969, las islas citadas no se encuentran al sur del Canal Beagle, afirmación ésta que motivó la manifestación efectuada por nuestro Canciller, el doctor Bernardo de Irigoyen, después de la firma del Tratado de 1881 durante su extensa exposición efectuada en la Cámara de Diputados de la Nación, que transcribimos: ... “hemos tenido presente como pensamiento político mantener nuestra jurisdicción en las costas del Atlántico y lo hemos conseguido. Ellas tienen, señor Presidente, aproximadamente 1.500 millas y todas quedan bajo la exclusiva jurisdicción de esta República, cuya bandera será la única que flotará como símbolo de dominio desde el Río Negro hasta el Estrecho y el Cabo de Hornos”.

Actualmente nos encontramos ante la Mediación Papal, situación ésta a la que fuimos llevados inconsultamente por temor a una guerra con Chile que no era previsible que sucediera, tal como nos muestra la historia, pues ha sido ese país el que la ha eludido siempre, dado que su aceptabilidad o consecuencias en cuanto al costo pueden significarle la pérdida del país. Debimos haber ocupado las islas Picton, Lennox, Nueva y demás hasta el Cabo de Hornos inmediatamente después de la Declaración de Nulidad del Laudo Arbitral el 25 de enero de 1978, o bien haber efectuado desembarcos pacíficos de pobladores con fines de explotación pecuaria, comenzando por la isla Nueva. La Mediación Papal nos enfrenta a una propuesta del Vaticano cuya similitud con la cita-

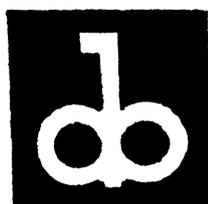
da (Propuesta Torti), además de comprenderle las mismas apreciaciones que motivan su rechazo como lo hemos expuesto, nos hace pensar que pudo haber sido la génesis que movió al Santo Padre a formularla. En tal sentido es digno de señalar que el gobierno de las Fuerzas Armadas, que acaba de hacer entrega del poder a las autoridades constitucionales, rechazó respetuosamente con la firma del Presidente Videla el 12 de diciembre de 1981 la Propuesta Papal, solicitando otra propuesta que aún no ha sido recibida, negándole, en consecuencia, a Chile el derecho a "poner el pie en el Atlántico".

Merecen recordarse entonces, las humildes palabras pronunciadas por Su Santidad el Papa Juan Pablo II, al hacerse cargo de la Vicaría de Cristo: "Si me equivoco, corregidme". Nosotros no pretendemos indicar al Santo Padre el camino a seguir en la Mediación pero como argentinos y católicos nos vemos en la obligación moral de recordarle que nuestra soberanía, la que debemos hacer respetar sin desmedro ni lesiones conscientes de los espacios insulares y terrestres en la zona del Atlántico Sur, se afirma en nuestros irrenunciables derechos que nos asisten al Este del Meridiano del Cabo de Hornos (figura A), tal como queda afirmado en el Tratado de 1881 y sus complementos, en los que se ratifican esos derechos en virtud de los antecedentes geográficos, históricos y jurídicos, reiteramos, al Este del Meridiano del Cabo de Hornos trazado desde el canal Beagle hacia el sur hasta sobrepasar las 200 millas marinas del citado Cabo, con lo cual quedará materializado definitivamente el principio de la división geo-oceánica: "Argentina en el Atlántico — Chile en el Pacífico".



ALGUNAS REFLEXIONES...

Por último, nos permitimos hacer presente que la vida de los pueblos no se agota en un período presidencial, ni mucho menos en una generación, pues ella trasciende a través de los tiempos mediante la consolidación de los valores permanentes que definen una misma línea de conducta de contenido ético, en la que entronca, precisamente, la defensa de la soberanía, para lo cual deberán hacerse intervenir todos los medios lícitos que, al servicio de una eficiente diplomacia y un poder acorde con nuestras necesidades operativas, nos conduzca por el camino del correcto objetivo material sin soberbias ni estridencias, pero con firmeza, sabiduría y modestia. Así habremos dedicado a la memoria de nuestros héroes de reciente historia, nuestro mejor y más puro homenaje.



Del Bene S.A.

Comercial, Industrial y Financiera
Armadores - Agentes - Estibajes
Elevadores Flotantes

Línea Atlántico - Pacífico
Miembro de las Conferencias Marítimas de Fletes
Argentina - Brasil
Argentina - Perú

PIEDRAS 77 - 9° Piso (1070) BUENOS AIRES

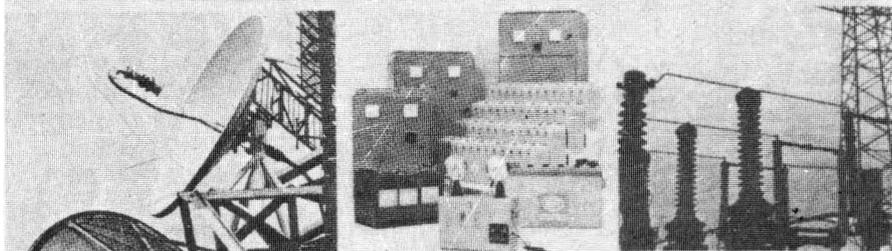
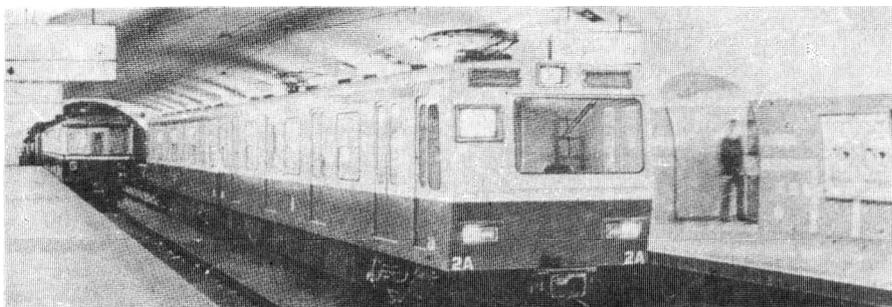
TEL.: 34-5079/5067/5211/5019

TELEX: 9009 y 24079 DELBE AR

24163 OCEAN AR

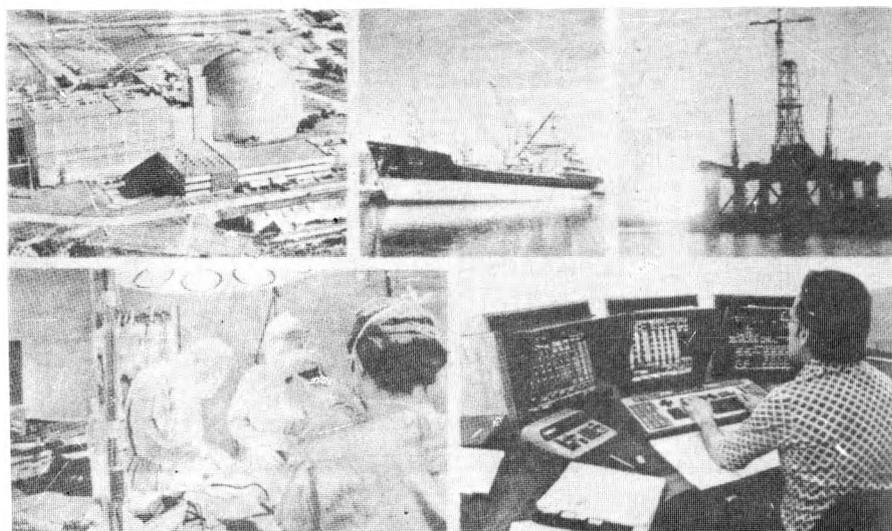
OFICINA PUERTO:

311-8836



**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 
NIFE Argentina S.A.
José León Suárez 2244 - 1440 - Capital
Tel.: 68-6031 3 - Télex 02-2729 NIFE AR
Dir.: Telefonica NIFECAD



VERNET-FITZ ROY: *un encuentro imposible*

Por el Capitán de Navío I.M.
RODOLFO R. POLETTI FORMOSA

Introducción

En varias publicaciones, algunas recientes y otras que no lo son tanto, se han comentado la presencia del capitán Fitz Roy en la casa de los Vernet en Puerto Luis de la isla Soledad y los términos encomiásticos que el joven hidrógrafo empleara para referirse a la cordialidad y cultura del gobernador y su señora.

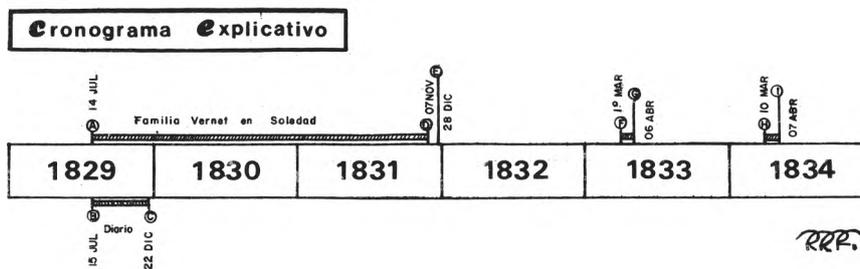
En honor a la verdad, tal encuentro jamás se produjo y las cosas sucedieron de tal manera que esa visita debe descartarse por imposible.

1. Las citas

1.1 En la *Referencia A*, página 71, se repasan los acontecimientos producidos en Soledad tras la cobarde agresión de la corbeta norteamericana "Lexington" (28 de diciembre de 1831) y luego se agrega:

"9. El capitán Fitz Roy, que había visitado la colonia el año anterior y volvió a hacerlo en marzo de 1833, cuando ya Inglaterra había ocupado las islas

1.2 En la citada *Referencia A*, página 34, el autor se refiere a la organización de la colonia:



REFERENCIAS

A— Llegada de la familia Vernet.
B-C— Diario de María Sáez de Vernet.
D— La familia Vernet se aleja definitivamente de Puerto Luis.

E— Ataque a la corbeta norteamericana "Lexington".

F-G— Primera visita de Fitz Roy a Soledad.

H-I— Segunda visita de Fitz Roy a Soledad.

“22. Y allí se instaló el flamante gobernador con su familia dando fe de ello el diario de su esposa, la referencia escrita al capitán Keen, de la marina inglesa, por un oficial que dice: Vernet residía en la habitación del primer comandante... en su sala de recibo había una buena biblioteca de obras inglesas, alemanas y españolas” y completa el almirante Fitz Roy diciendo: “El gobernador Luis Vernet me recibió con cordialidad. Posee una gran ilustración y habla varios idiomas. Su casa es una construcción larga y baja, de un solo piso, con gruesos muros de piedra. Encontré en ella una buena biblioteca compuesta de obras españolas, alemanas e inglesas. Una alegre conversación amenizó la comida a la cual asistieron el gobernador Vernet, su esposa y algunos convidados. Por la noche hubo música, canto y baile. En la habitación había un gran piano: la señora de Vernet, una bonaerense, nos dejó oír su excelente voz que sonaba no poco a extraño en las Falkland, donde sólo esperábamos encontrar algunos loberos”.

1.3 El Capítulo II de la misma obra (*Referencia A*) está dedicado a “El diario de doña María Sáez de Vernet”. En la página 44 dice:

“Los días de frío y lluvia, la familia permanece en el salón al lado de la chimenea y pasa su tiempo leyendo ‘pues por fortuna —anota— estamos provistos de buenas obras’, hecho que confirmó el almirante Fitz Roy durante su visita”.

Digamos de paso que el “Diario” de Mariquita Vernet sólo cubre escasamente el 20 % del tiempo que permaneciera con su familia en Puerto Luis. (Ver el “Cronograma explicativo” agregado a este trabajo).

1.4 En la *Referencia B* se transcribe una composición abreviada de lo citado en 1.2 y 1.3:

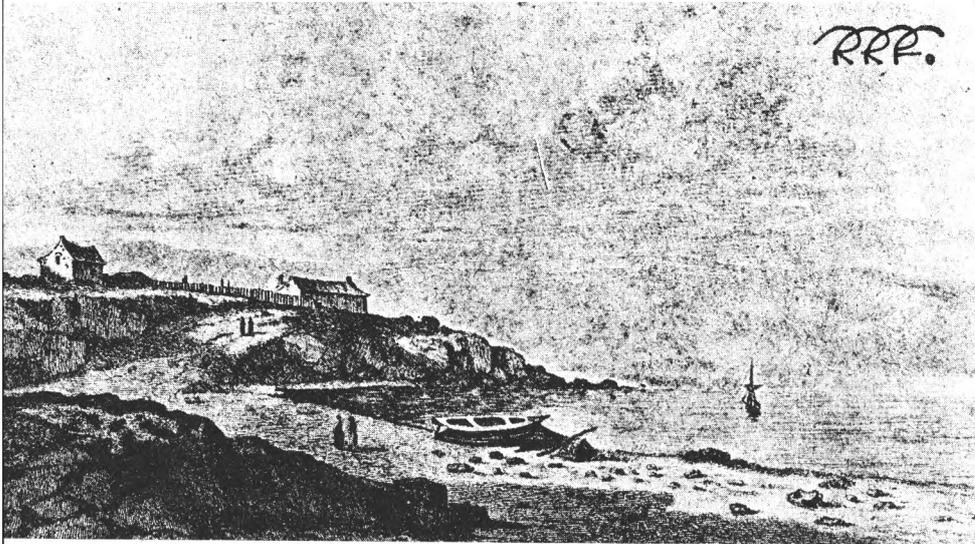
“Los días de frío y lluvia la familia permanece en esa habitación y pasa su tiempo leyendo ‘pues, por fortuna, estamos provistos de buenas obras’. Cosa que tampoco deja de admirar al almirante Fitz Roy que, en carta al capitán Keen, relata que ‘...el gobernador Vernet me recibió con gran cordialidad. Posee una gran ilustración con obras españolas, alemanas e inglesas. En la habitación había un gran piano y la señora de Vernet, una bonaerense, nos dejó oír su excelente voz que sonaba no poco extraña en estas islas’.”

1.5 En la obra denominada *Referencia C* la autora pone en boca de la protagonista, María Sáez de Vernet, la siguiente frase (página 46):

“La tertulia terminó tarde con un baile improvisado. Mucho después supe que Fitz Roy, en sus narraciones, comentaba lo bien que se sintió ese oficial en nuestro hogar argentino, allá en el archipiélago lejano”.

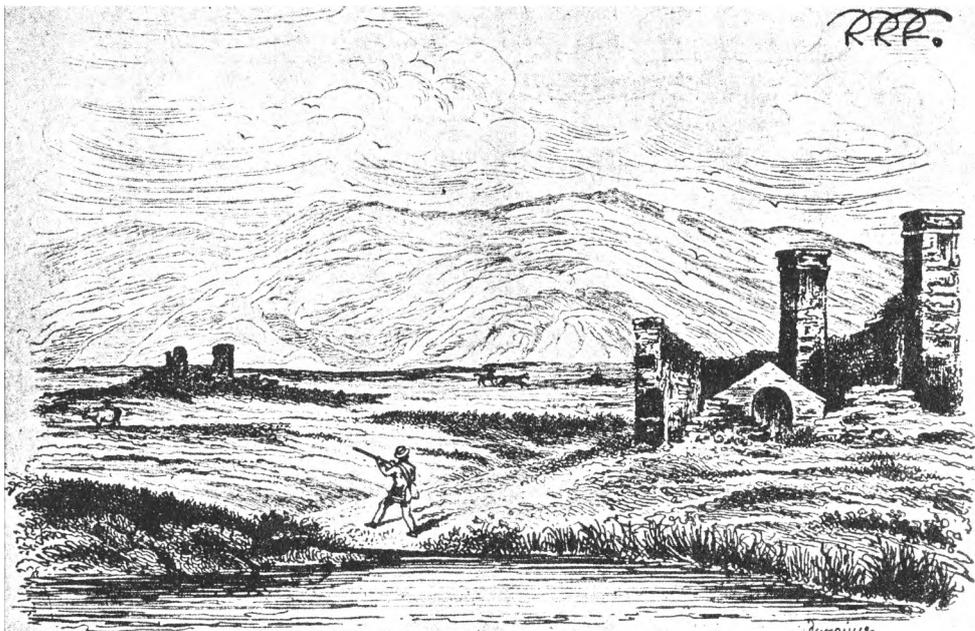
1.6 La *Referencia D* es una entrevista con la autora de la obra antes mencionada. Al referirse a lo “durísima que debía ser la vida en esa época en las Malvinas”, responde:

“Lo era. Pero ella (es decir, Mariquita Vernet) hizo allá un hogar realmente acogedor. Cuando los visitó Fitz Roy quedó admirado; creyó encontrarse con un nido de bucaneros y se encontró con una casa refinadísima”.



Colonia de Puerto Luis en la isla de la Soledad. Grabado inserto en la obra de Frédéric Lacroix, Patagonie, Terre-du-Feu et les Malouines, en L'Univers ou histoire et description de tous les peuples, de leurs religions, moeurs, industrie, coutumes, etcétera. (Lámina reproducida de la Referencia G).

Ruinas del establecimiento fundado por los franco-españoles en Puerto Soledad: "Los restos de estas construcciones se conservan todavía bastante intactos." (Viaje pintoresco alrededor del mundo, etcétera, de Dumont D'Urville, t. III. p. 294. Barcelona, 1841). (Lámina reproducida de la Referencia C).



2. Los comentarios

Ver el “Cronograma explicativo”.

2.1 La familia Vernet permanece en Puerto Luis 846 días: desde el 14 de julio de 1829 hasta el 7 de noviembre de 1831. Llega a Buenos Aires el día 19, cuando Mariquita Vernet cumple 31 años. Ver *Referencias A y G*.

2.2 El capitán de fragata Fitz Roy (ascendería ya retirado, a contraalmirante, en 1857), arriba por primera vez a la isla Soledad el viernes 1º de marzo de 1833 cuando, para su desconcierto, el primer oficial del ballenero francés “Le Magellan”, naufragado a mediados de enero de ese año, le informa sobre la ocupación británica. Su llegada se produce 482 días después de la zarpada de la goleta “Harriet” con la familia Vernet.

La segunda visita la realiza un año más tarde, cuando la “Beagle” vuelve a fondear en la sonda Berkeley a mediodía del lunes 10 de marzo de 1834. (Ver *Referencia H*, página 187).

2.3 El “capitán Keen” es el inicuo y discutido ex jefe de Fitz Roy durante la primera expedición hidrográfica, capitán de navío Phillip Parker King.

2.4 La carta donde se menciona la supuesta (e imposible) visita de Fitz Roy a los Vernet en Puerto Luis, no está dirigida por Fitz Roy al capitán King (cuyas relaciones privadas no favorecían otra correspondencia que la oficial), sino a Fitz Roy por un compañero de promoción que en 1829 recalara en Puerto Luis y que, años más tarde, le cuenta las agradables experiencias vividas entonces en el hogar de los Vernet. El amigo de Fitz Roy, autor de la carta, no está identificado en los documentos consultados.

3. La fuente documental

3.1 En la figura agregada reproducimos lo pertinente de las páginas 266 y 267 del Tomo II de la “Narración” donde hemos recuadrado los textos originales.

3.2 Su traducción, hecha por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois en la *Referencia E* (páginas 312/313) dice lo siguiente (el recuadro es nuestro).

“Para mostrar como prosperaba la pequeña colonia establecida por el señor Vernet, antes de su ruda e innecesaria ruina por el capitán Silas Duncan, daré un extracto de una carta recibida de un oficial compañero mío que visitó a Puerto Luis.”

“La colonia ocupa la mitad del contorno de una caletita que tiene estrecha entrada desde la sonda. En tiempo de los españoles dominaban esa entrada dos fuertes, ambos en ruina ahora, de los que uno solo se utiliza para encerrar ganado salvaje entre sus muros circulares cuando se lo arrea desde el interior de la isla. El gobernador Luis Vernet me recibió cordialmente. Tiene mucha ilustración y habla varios idiomas. Su casa es larga y baja, de un solo piso y paredes muy gruesas de piedra. (Encontré allí una buena biblioteca de obras españolas, alemanas e inglesas.

RRR.

266

PORTS—WOOL—VERNET.

danger, if a vigilant look-out and common skill were exercised.

Berkeley Sound (besides many other ports) would contain a large fleet in security, while around it are coves and basins in which any repairs might be carried on.

by some

by double the produce of sheep which had only been a few years on the island, of the Buenos Ayrean stock, unmixed with any superior breed. To show how well the little colony, established by Mr. Vernet, was succeeding, prior to its harsh and unnecessary ruin by Captain Silas Duncan, I will give an extract of a letter received from a brother officer who visited Port Louis.

“The settlement is situated half round a small cove, which has a narrow entrance from the sound; this entrance, in the time of the Spaniards, was commanded by two forts, both now lying in ruins, the only use made of one being to confine the wild cattle in its circular wall when newly brought in from the interior. The governor, Louis Vernet, received me with cordiality. He possesses much information, and speaks several languages. His house is long and low, of one story, with very thick walls of stone. I found in it a good library, of Spanish, German, and English works. A lively conversation passed at dinner, the party consisting of Mr. Vernet and his wife, Mr.

ESTABLISHMENT—DELUSION.

267

Brisbane, and others; in the evening we had music and dancing. In the room was a grand piano-forte; Mrs. Vernet, a Buenos Ayrean lady, gave us some excellent singing, which sounded not a little strange at the Falkland Isles, where we expected to find only a few sealers.

“Mr. Vernet's establishment consisted of about fifteen slaves, bought by him from the Buenos Ayrean Government, on the condition of teaching them some useful employment, and having their services for a certain number of years, after which they were to be freed. They seemed generally to be from twenty years

Reproducción parcial de las páginas 266 y 267 del Tomo II, de la
“Narración”. Londres, 1839.

Durante la comida se sostuvo animada conversación, en que tomaban parte Mr. Vernet y su esposa, Mr. Brisbane y otros; por la noche hubo música y baile. En la habitación había un gran piano; la señora de Vernet, una bonaerense, nos dejó oír su excelente voz, que sonaba no poco a extraño en las Falkland, donde sólo esperábamos encontrar algunos lo-peros". I

4. Epílogo

4.1 De lo expuesto y graficado en el "Conograma explicativo", se infiere la imposibilidad del encuentro Vernet-Fitz Roy.

4.2 En la "Narración", Fitz Roy hace una entusiasta defensa de la actuación de Vernet en la colonia malvinense y condena enérgicamente la cobarde actitud depredatoria del comandante de la corbeta norteamericana "Lexington". Luego dice, para cerrar el capítulo XII de la *Referencia E*, página 316:

"He oído mucho del señor Vernet y sus procedimientos, de muchas fuentes —así de enemigos como de amigos— y aún cuando nunca me vi con él, y por lo tanto no puedo ser parcial por amistad, lamento sinceramente su desgracia, y creo que ha sido muy calumniado".

Referencias

A— *Antonio Montarcé Lastra* — Redención de la soberanía — Las Malvinas y el diario de doña María Sáez de Vernet. Buenos Aires, 1946.

B— *Magdalena Ruiz Guiñazú* — Historias de tiempos lejanos — Revista La Nación N° 671. Domingo 16 de mayo de 1982.

C— *Estela Sáenz de Méndez* — María de las Islas. Editorial Latinoamericana. Buenos Aires, Diciembre de 1982.

D— *María Ester Vázquez* — Instantáneas — Diario La Nación, 4ta. Sección, pág. 2. Domingo 20 de marzo de 1983.

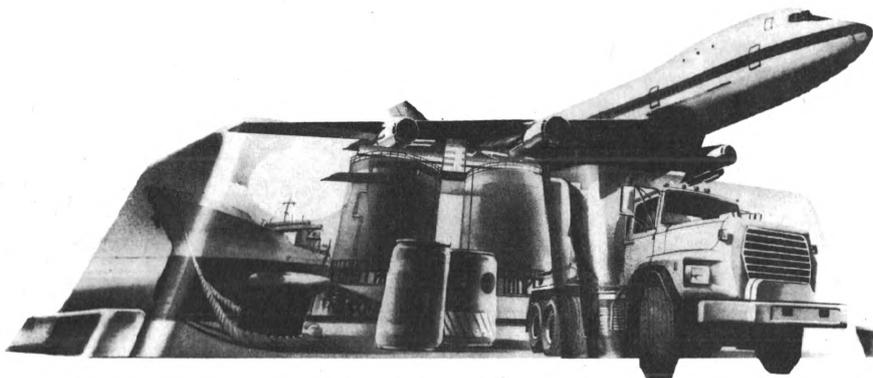
E— *Robert Fitz Roy* — "Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. 'Adventure' y 'Beagle', en los años 1826 a 1836". Biblioteca del Oficial de Marina. Volumen XV. Buenos Aires, 1933.

F— *Rodolfo R. Poletti Formosa* — Primera expedición hidrográfica inglesa al confín austral americano. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1979.

G— *Ricardo R. Caillet-Bois* — Una tierra argentina. Las islas Malvinas. Ediciones Peuser (2da. edición). Buenos Aires, 1952.

H— *Rodolfo R. Poletti Formosa* — Segunda expedición hidrográfica inglesa al confín austral americano. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1983.

¿Qué pasa con un lingote de aluminio cuando sale de la planta de Aluar?



Puede utilizarlo la industria argentina o exportarse. Puede tener un destino náutico, terrestre o aéreo. Hogareño o profesional. También puede tener la prolongada vida de un barco o de un tren. O el efímero pasar de una lata de gaseosa. Un lingote de aluminio puede volar, navegar, contener, cocinar o construir. El aluminio es un metal económico porque se recupera cuantas veces sea necesario a un bajísimo costo energético.


aluar
Aluminio Argentino

LA ARMADA

Los medios y sus hombres

Por los Capitanes de Fragata
CARLOS LUIS ALFONSO
CARLOS FRASCH
HORACIO PIUMA
y el Capitán de Corbeta
JULIO COVARRUBIAS

En trabajos realizados durante el presente ciclo académico de la Escuela de Guerra Naval nos hemos referido a los conflictos probables, a nuestro espacio marítimo vital “amputado”, a las alianzas futuras, y a la imperiosa necesidad de definir y precisar el rol de la Armada en el contexto de los objetivos que establezca la Nación.

Hemos manifestado nuestro convencimiento pleno en cuanto a la necesidad de disponer de una *Armada con capacidad de proyección oceánica*, para poder constituir una Institución profesional que potencie nuestras posibilidades y posiciones en Latinoamérica y dentro de una alianza que responda a los intereses de Occidente.

No hemos dicho, sin embargo, que todo ello está muy bien como prólogo de un plan de adquisición de medios, pero indiscutiblemente no como corolario de él. ¿Por qué? Porque los medios ya fueron, en líneas generales, adquiridos y el esfuerzo económico-financiero realizado, unido a los problemas que la Nación enfrenta en ese campo, difícilmente permitan variar ese plan en el mediano y ni siquiera, en el largo plazo.

Vale decir, lo que nos queda por establecer es: cómo, con los medios con que vamos a contar, podemos realizar lo que creemos que debemos estar en condiciones de hacer. Para ello, apreciamos que lo más sensato será definir por lo menos las áreas dentro de las que se deberá estar en condiciones de actuar para responder a los desafíos latentes en los escenarios probables actuales y futuros.

En principio, podemos determinar dos áreas principales, una la conformarán los *medios* disponibles y la otra, los *hombres* que habrán de operarlos y a quienes estará dirigido el principal desafío.

Las premisas del problema son claras: dada una situación (la conocida por todos) y los medios a emplear (los actuales y los ya adquiridos), resolverla, sin efectuar nuevas erogaciones de importancia, adecuando los medios a las necesidades y creando en el personal el incentivo necesario para operarlos con eficacia.

LOS MEDIOS

Las alianzas políticas, económicas y militares, son una realidad de nuestra época, no comprenderlo y aislarse del mundo es la mejor receta para el fracaso.

Creemos firmemente que es imposible formar parte de una alianza militar disponiendo sólo de una Armada Costera de carácter defensivo. Hace faltar contar con la posibilidad de proyectar el Poder Naval a los teatros en que sea requerido en apoyo de los aliados, asegurando al mismo tiempo el control del propio espacio marítimo y de sus vías de comunicación.

La Armada Argentina, si la Nación pretende conservar lo que le pertenece y trascender en el futuro, deberá estar en *capacidad de proyectar* su poder desde el espacio marítimo vital, hacia el Pacífico Sur y al Atlántico Sur, llegando de ser necesario hasta el Caribe o el Indico.

Esta capacidad de proyección ya la evidenció la Nación en sus orígenes cuando Bouchard, a bordo de "La Argentina", paseó a nuestro pabellón por los mares del mundo, en apoyo de la libertad que nació en América.

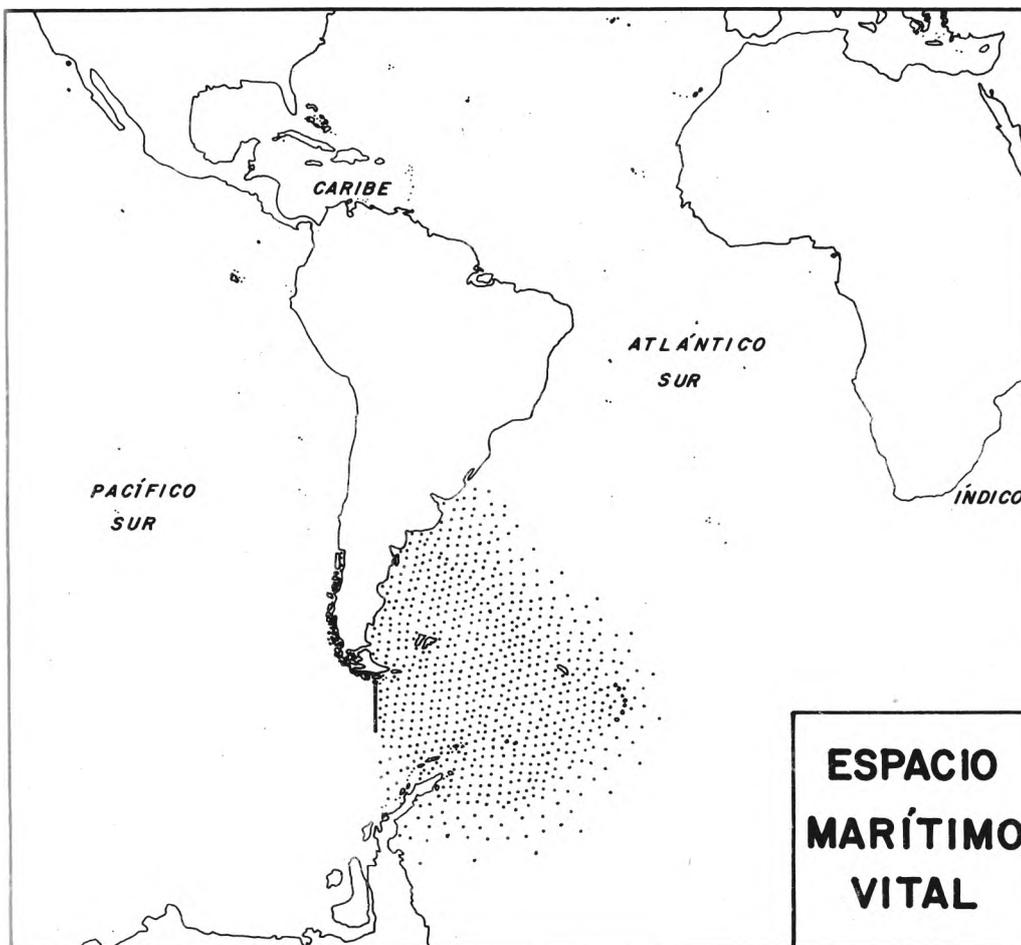
Cuando se habla de una Armada solamente para la defensa debe evitarse la confusión entre *defensa* entendida en el sentido *político* y *defensa* en el sentido *militar*. Según Alfred Thayer Mahan: "Una Marina de guerra creada solamente para la defensa significa en el sentido político una marina de guerra a ser empleada solamente en caso de vernos obligados a entrar en guerra; una marina de guerra creada solamente para la defensa significa en el sentido *militar* una marina de guerra que sólo puede esperar el ataque y defender lo propio, *dejando así al enemigo* en libertad en lo que respecta a sus propios intereses y *en libertad de elegir cuándo, dónde y cómo combatir*".

Es fundamental, entonces, que aún cuando el Poder Político desee Fuerzas Armadas para la defensa, la planificación del adiestramiento y del empleo de los medios deberá efectuarse de modo de interpretarlas según el concepto "*para la defensa en el sentido político*" y no en el sentido militar. En este caso la Armada debe estar en condiciones de devolver el golpe donde más le duela al enemigo, si no fue posible pegar primero, y *no* estar dispuesta a pelear por siempre en aguas propias.

Cuando Brown ordenaba "fuego graneado que el pueblo nos contempla" tratábamos de dejar nuestra condición de colonia; si seguimos peleando en nuestras aguas, como en Malvinas, jamás saldremos de esa situación.

Aclarado este concepto de proyección oceánica del Poder Naval a que da lugar el *sentido político* de la defensa en el mar, podemos preguntarnos: ¿cómo debería estar constituida esa Fuerza de proyección? La respuesta es sencilla: por los buques y submarinos *con capacidad oceánica*, las aeronaves embarcadas y con base en tierra para la exploración y el ataque y fuerzas de infantería de marina a tenor de la importancia del objetivo previsto.

Con los medios adquiridos se podrán lograr adecuadas capacidades



anti-aéreas y anti-superficie. La antisubmarina se puede mejorar con pequeñas modificaciones al armamento existente, adecuado empleo de la aviación embarcada y el oportuno despliegue de los submarinos propios.

De más está aclarar que por *capacidad oceánica* nos referimos a los destructores clase "Hércules" y "Brown", con su dotación de helicópteros completa. La performance del PAL deberá ser mejorada en astilleros propios, de modo de prolongar su vida útil hasta que las posibilidades económicas permitan su imprescindible reemplazo.

Los transportes y buques logísticos se integrarán con los "Costa Sur" y los provenientes de la Flota Mercante del Estado e YPF, preparados para efectuarse, cuando sea necesario, las modificaciones previamente analizadas en astilleros propios.

¿Qué hacer entonces con las corbetas Meko 140 y las clase "Drummond", a las que se pueden sumar los guardacostas tipo "Azopardo" de la Prefectura?

Deberán ejercer el control del espacio marítimo propio asegurando las vías de comunicación y protegiendo intereses en el mar. El número puede parecer en principio exagerado, pero no será así si se utilizan estas unidades y los submarinos, ambos de construcción nacional, como fuentes de divisas, posibilidad potencial para emplear en caso de conflicto y además como escuela para la formación del personal en el mar.

En resumen, con los medios actuales y ya adquiridos parecería indicado organizar la Armada según Grupos de Tareas, evitando el escalón Administrativo intermedio (Comando de División), de acuerdo con las tareas principales:

—Proyección oceánica del poder.

—Control del espacio marítimo vital.

Las unidades de construcción nacional podrían, además, emplearse como fuentes de recursos que ayuden a paliar los efectos de la deuda contraída. No se debería perder la capacidad de construirlas ya que ello implica potencial inmediato o mediato para el caso de guerra. El resto dependerá de los hombres.

LOS HOMBRES

“La virtud guerrera de una fuerza es una de las potencias morales más importantes en la guerra; y cuando falta, sufriremos consecuencias que no corresponderán con los esfuerzos realizados” (CLAUSEWITZ).

No existe Poder Naval, Terrestre o Aéreo que pueda aplicarse si los hombres que deben emplear los medios no tienen la preparación adecuada en lo que hace al eficiente empleo de ellos, ni la formación espiritual necesaria para *entregar sus vidas* en defensa de una sociedad a la que deben proteger.

El Poder Naval, como parte integrante del Poder Militar de una Nación, está compuesto por los *medios materiales*, que se derivan de las hipótesis de guerra, y la *capacidad de lucha de sus hombres*, entendiéndose por ésta a la conjunción de profesionalismo y adecuada formación espiritual.

Esta capacidad de lucha es la que en la disuasión implica la credibilidad y capacidad necesarias para aplicarla, y se torna el elemento imprescindible en la estrategia de la acción.

Es por ello que, más allá de los medios materiales o de la sofisticación tecnológica que se ponga al servicio de la Armada, el camino crítico para alcanzar un Poder Naval adecuado, pasa por la capacidad de lucha de sus hombres, ya que es ésta y no otra la cualidad más lenta y difícil de lograr y mantener.

Un Poder Naval con medios limitados pero con una excelsa *capacidad de lucha*, será mucho más apto por cuanto, ya sea en la disuasión como en la acción, el conflicto de voluntades que se plantea entre dos adversarios inteligentes se resolverá cuando uno de ellos logre el quebrantamiento moral del otro.

Debemos, por lo tanto, tender a un Poder Naval con una capacidad

LA ARMADA. LOS MEDIOS Y SUS HOMBRES

de lucha lo más alta posible, porque será éste un Poder Naval poco influenciado por los vaivenes económicos que modifiquen la disponibilidad de medios e inspirará en nuestros posibles enemigos, la admiración y el respetuoso temor imprescindible para servir a los fines de la política nacional.

Como demostración de lo expuesto cabe formularse algunas preguntas: ¿Qué nos asombró más de las fuerzas británicas en el conflicto pasado? ¿La cantidad y calidad de los medios, o el profesionalismo y la decisión con que llevaron adelante las acciones?

¿Qué provocó el disloque moral de los EE.UU. en Vietnam? ¿Fue realmente la maniobra exterior, o enfrentar a un enemigo que, más allá de los medios involucrados, le opuso una inquebrantable capacidad de lucha?

Analizando la historia naval argentina, apreciamos claramente que el Poder Naval ha sufrido vaivenes enormes en lo que a medios se refiere. Desde las heroicas acciones del almirante Brown con medios limitadísimos, hasta ser la quinta potencia marítima del mundo en la época de los grandes acorazados. Sin embargo, la única constante histórica que puede hallarse es la calidad y prestigio de sus hombres, lo que supone una apreciable capacidad de lucha.

Durante los últimos años la Armada, no ajena al proceso que ha sufrido el país, se ha ido deteriorando hasta llegar a la actualidad, en que posee una limitada capacidad de lucha que, como ya expresamos, es la sumatoria del *profesionalismo* (o sea la aptitud para el empleo eficiente de los medios) y la *adecuada formación espiritual*.

Profesionalismo:

Este tema, convenientemente desmenuzado como consecuencia del conflicto de Malvinas, no requiere un análisis exhaustivo ya que se han tomado o se van a tomar las medidas necesarias para incrementar la capacitación profesional de los hombres de la ARMADA.

Sin embargo, es necesario destacar que la automatización de los sistemas de armas, y la sofisticación tecnológica de los medios actuales, disminuyen notablemente los tiempos de preaviso con que cuentan los comandos.

Por ello es necesario que la operación de las unidades y sistemas componentes sea prácticamente una acción refleja, para utilizar el escaso tiempo disponible en la evaluación y toma de decisiones. Esto se logra, obviamente, con un *conocimiento* detallado y profundo de los medios y un *adiestramiento intensivo* que simule, de la mejor manera posible, las *condiciones reales de combate*.

Formación espiritual:

“El perfecto guerrero ha de ser filósofo, valeroso, ágil y fuerte por naturaleza” (PLATON).

Dado que esta frase fue escrita hace siglos, podemos asumir sin mayor margen de error que la agilidad y la fortaleza son, en la actualidad, función de los medios y la capacidad de emplearlos eficientemente.

La filosofía y el valor de que deben estar imbuidos los guerreros son una consecuencia de su formación espiritual.

Ser filósofo implica forzosamente moderación. Moderación ésta que permita la evaluación serena y objetiva de los hechos. Moderación es un término amplio y que contempla tanto aspectos formales como otros de profunda significación espiritual.

Ser moderado es ser austero. Austeridad que la Armada parece haber perdido en el transcurso de un prolongado período de deterioro que afectó no sólo a sus hombres, sino al país entero. Este afán ambicioso y en algunos casos desmedido, de bienes materiales conspiró, como se ve, contra la esencia misma del guerrero.

Pero ser filósofo implica también formar hombres con sed de conocer. Conocimiento en el total sentido de la palabra. Conocimiento de las cosas y del hombre mismo.

Esta sed de conocimiento es la antípoda del conformismo que hoy invade a la mayor parte de los hombres de la Nación.

Finalmente, ser filósofo es necesariamente ser justo. La justicia es, probablemente, la virtud más significativa de cuantas se han enumerado. Lleva inmersas la honestidad, la lealtad, la dignidad y la bondad.

Un hombre justo es un hombre orgulloso. Y es precisamente el orgullo lo que permite a los grupos humanos superar cohesionadamente los ataques externos y reprimir las traiciones internas.

La instrumentación de la justicia está hecha en la Armada, sólo resta aplicarla correctamente. Se debe premiar a los buenos y sancionar a los malos. Pero SIEMPRE.

Este es el único camino para devolverle el orgullo a sus hombres y, por lo tanto, la íntima satisfacción de pertenecer a una Institución capaz de cumplir dignamente la importante misión que la Nación le ha asignado.

El valor, por otra parte, es una compleja cualidad que no es innata sino aprendida.

La educación de los hombres valientes es un ejercicio constante. Es necesario "*educar en el riesgo*".

La pobreza de medios de nuestra Armada ha motivado una incorrecta interpretación o aplicación del *principio de la economía de medios* y de su *corolario de la conservación de los medios*.

No se puede pretender que un hombre muestre arrojo en el combate si no lo ha ejercitado antes. Debe aceptarse él *riesgo calculado* en el adiestramiento con el objeto, no sólo de ejercitar el arrojo, sino también de fomentar el espíritu de sacrificio y facilitar la selección de los hombres más aptos para el combate.

Resumiendo, la Armada del futuro (¿o la de siempre?) debería estar compuesta por los medios óptimos que las disponibilidades económicas

LA ARMADA. LOS MEDIOS Y SUS HOMBRES

del país le permiten tener, pero basada fundamentalmente en *hombres con una inquebrantable capacidad de lucha*, compuesta por:

—*El profesionalismo*: Operar con eficiencia los medios que la Nación nos confía.

—*La moderación*: Volver a hacer un culto de la tradicional austeridad naval.

—*La sabiduría*: Recrear los incentivos del conocimiento y la cultura, desterrando para siempre el conformismo.

—*La justicia*: Premiar a los buenos y sancionar a los malos SIEMPRE para rescatar el orgullo de pertenecer a una Institución digna.

—*El valor*: Educando en el riesgo en forma permanente para ejercitar el arrojo, fomentar el espíritu de sacrificio y seleccionar correctamente a los más aptos.

Hombres con esta formación espiritual no necesitarán refugiarse en la escasez de medios para evitar la acción, sino que, por el contrario, agudizarán su ingenio para emplear los únicos medios disponibles de la mejor manera posible, pues en ello les va su honor. Esta es la clase de hombres que cualquier superior desearía conducir. No estamos tan lejos; sólo debemos retomar el camino que alguna vez abandonamos.

“A LOS GUERREROS SE LES DIRA QUE HAN TENIDO SIEMPRE EN SUS ALMAS EL ORO Y LA PLATA DIVINOS, QUE PARA NADA NECESITAN DEL ORO Y LA PLATA DE LOS HUMANOS Y QUE ES IMPIO MANCHAR LA POSESION DEL ORO DIVINO CON LA DEL ORO TERRESTRE, QUE TANTOS CRIMENES HA COMETIDO EN FORMA DE MONEDA COMUN, MIENTRAS QUE EL ORO DE SUS ALMAS ES PURO. DE ESTA MANERA PODRAN SALVARSE ELLOS Y SER LA SALVACION DE LA NACION. PUES SI ADQUIEREN TIERRAS, CASAS Y DINERO, DE GUERREROS SE CONVERTIRAN EN ADMINISTRADORES Y DE DEFENSORES DE LOS DEMAS CIUDADANOS, EN SUS TIRANOS Y ENEMIGOS. PASARAN ENTONCES LA VIDA ODIANDO Y SIENDO ODIADOS, CONSPIRANDO Y SIENDO VICTIMAS DE ACECHANZAS Y TEMIENDO, MAS Y MAS A MENUDO, A LOS ENEMIGOS INTERNOS QUE A LOS DE AFUERA, CORRERAN A SU PROPIA PERDICION, ELLOS Y LA NACION”.

A pesar de haberse reemplazado algunos términos (guardianes por guerreros y ciudad por nación), con el único objeto de actualizar este concepto, es notable la vigencia que mantiene, dos mil cuatrocientos años después que SOCRATES lo enunciara.

CONCLUSIONES:

— Los *medios navales* disponibles pueden no ser los óptimos, pero responden aceptablemente a los requerimientos de una ARMADA que puede y necesita ser OCEANICA.

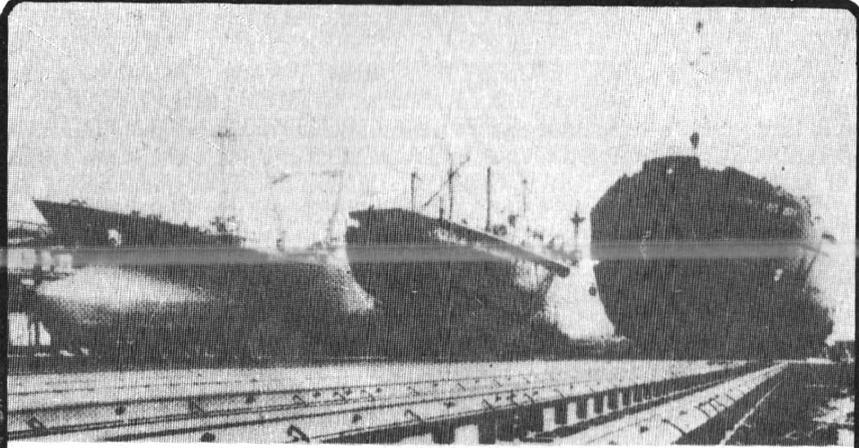
Las mejoras al modelo concebido deben gestarse en base a imaginación, diseño y desarrollos propios, dedicando el máximo esfuerzo a las

áreas que brindarán mayor *capacidad ofensiva o mejor poder de combate relativo*.

—Los *hombres con que cuenta hoy la Armada* también pueden no ser los óptimos. Su formación profesional se ha visto deteriorada, en demasiados casos, por haberse dedicado a tareas ajenas a las propias de un guerrero.

Mejorar e incentivar a ese hombre es el desafío de la Armada. Será necesario educarlo en el riesgo y la austeridad, valorizar su capacidad intelectual, moral y física, adecuar y reactualizar sus parámetros y metas a alcanzar y devolverle esa actitud profesional y de prescindencia política que siempre acompañó a los hombres de mar.

Sin él, sin ese hombre, no habrá guerra posible de ser ganada.



TANDANOR
prestigio internacional en reparaciones navales

2 DIQUES SECOS • 6 DIQUES FLOTANTES • 1 SYNCROLIFT
PARA 45.000 T P B CON 680 METROS DE VARADA

CARPINTERIA	COBRERIA	ELECTRICIDAD	MOTORES
PINTURERIA	HERRERIA	CALDERERIA	FUNDICION


Antártida Argentina 555
Darwena Norte
(1104) Buenos Aires
Tel. 31-5271/76
Télex: 22000 AR TARNA



Por el Capitán de Fragata Auditor
MARIO A. MANFREDI

Los sucesos bélicos en los cuales nos hemos visto involucrados luego de los hechos producidos por nuestras Fuerzas Armadas en las Islas Malvinas, han dado lugar a un sinnúmero de especulaciones de la más variada índole: políticas, geopolíticas, históricas, americanistas, internacionales, económico-financieras, fuera de poner en evidencia la anacrónica persistencia de sistemas colonialistas perimidos, deseos expansionistas de nuevos imperios y confabulaciones de ententes encubiertas.

Pero tal vez no sean muchos aquellos a quienes se les ha ocurrido profundizar y refinar los razonamientos analizando la evolución de todo ese proceso, para llevarlo a otras áreas, las cuales, en un principio, pueden parecer un tanto extrañas, inesperadas o desvinculadas totalmente del núcleo central del problema planteado.

No cabe duda de que en términos inmediatos y simplistas, el tema en sí mismo se agota en el patriótico gesto de una nación, que luego de haber intentado todos los medios de negociación a su alcance, decide reintegrar a su soberanía, mediante la ocupación, pulcramente incruenta, territorios propios que ciento cuarenta y nueve años antes, le fueron usurpados en forma brutal e ilegítima por una gran potencia extranjera.

Estos son los hechos expuestos que han dado lugar a una verdadera confrontación bélica, con todas sus secuelas negativas traducidas en pérdidas de vidas y costosos materiales, en lucha contra un enemigo que no desea abandonar sus ideas de invasión y de conquista, y que aun hoy considera con insólita tozudez la esperanza de mantener una posición intransigente y belicista, ignorando las más elementales normas de equidad dictadas no sólo por el tradicional derecho de gentes, sino tam-

bién por los más modernos organismos internacionales, de los cuales el Reino Unido fue uno de sus más fervientes impulsores, desde la suscripción de la Carta del Atlántico, efectuada por Roosevelt y Churchill en la bahía de Argentia, hasta la definitiva conformación de lo que hoy conocemos como Naciones Unidas, cuya carta orgánica quedó consolidada en San Francisco en 1945.

Este organismo ha sido creado precisamente para preservar la paz y la civilización, frente a los horribles desmanes desatados por las conflagraciones, especialmente la denominada Segunda Guerra Mundial que tuvo lugar entre 1939 y 1945. También la Carta se propone normalizar en forma definitiva los resabios de caquexia colonialista. No obstante ello, el Reino Unido mantuvo su actitud recalcitrante y altanera, y por añadidura se vio ahora insólitamente acompañado por el nuevo imperio del siglo XX, que no ha dudado en dar la espalda a las naciones que forman parte de su propio continente, y a los tratados interamericanos que con ellas ha suscripto, para volcarse desembozadamente en calidad de cobeligerante en favor de una causa que obliga a tejer las más desconcertantes sospechas en relación con su traicionera e insólita actitud.

Así han quedado planteadas las circunstancias que debemos ahora afrontar. Considero, en consecuencia, que de nada vale polemizar en estos momentos acerca de las connotaciones anecdóticas que inevitablemente han debido acompañar a este trascendental episodio de la historia argentina.

Solamente debemos asumir y comprender que nos hallamos ante un hecho consumado, y hasta ahora irreversible. En consecuencia, creo que el centro de gravedad de la cuestión debe ser derivado hacia otros ámbitos interrogativos dentro de un circuito mucho más amplio y heterogéneo. Tal vez con ello no logremos una deseable solución definitiva, pero por lo menos quizás hallemos una explicación que todavía muchos no han ubicado con exactitud dentro de la exégesis integral del problema.

Partiendo de la base de que la actitud adoptada por la Argentina no obedece de ninguna manera a un mero capricho extemporáneo o a un trasnochado impulso impremeditado, cabría tal vez deslizar la mirada hacia otra latitud, e introducirla en el contexto general de un verdadero proceso internacional, del cual, sin duda, este episodio forma parte integrante.

Trataremos entonces de buscar una explicación que satisfaga nuestras inquietudes en tal sentido.

LAS REVOLUCIONES

No existe tal vez, en el terreno político, un concepto que dé lugar a mayores dificultades semánticas como éste de las revoluciones que tantas veces es utilizado y aplicado con absoluta desaprensión y superficialidad.

Una corruptela terminológica insensiblemente consentida, ha ido confiriendo un sentido cada vez más particularista y distorsionante al concepto de revolución, el cual, por cierto, responde a una filiación

LA REVOLUCION DE LAS MALVINAS

mucho más profunda y compleja que aquella que vulgarmente se le atribuye.

Un levantamiento, cruento o no, contra los poderes públicos legítimos o ilegítimamente constituidos, y la consecuente sustitución de un elenco gubernativo por otro, no constituye una auténtica revolución, circunstancia que se da en forma reiterada e ingentemente cuantitativa en los pueblos jóvenes y políticamente inestables, en especial en África y en América latina. Y así, se denomina revolución a lo que sólo es un golpe de estado o intriga palaciega, que culmina con el desalojo de las autoridades que detentan el poder. Consecuentemente, su reemplazo por los que sólo han logrado innovar una situación política partidista involucra un simple recambio de élites directivas dentro de un ordenamiento estructural y sistemático que ha quedado intacto.

Nadie podría sostener en ese sentido que lo ocurrido en la Argentina en 1890, 1930, 1943, 1955, 1958, 1962, 1966, etc., hasta llegar a la última de 1976, hayan constituido verdaderas revoluciones.

De la misma manera, tampoco podían asumir ese carácter los levantamientos de campesinos y villanos de la época feudal, que insinuaban su protesta y disconformidad contra los “abusos” del señor del feudo, pero no contra el “uso” del sistema, que era el verdadero generador de toda esa anomalía social, política y económica.

John Bali, célebre agitador británico en 1381, terminaba sus bravatas pronunciadas frente al pueblo, diciendo: “Vamos a ver al Rey. El es joven. Quejémonos de nuestra servidumbre. Digámosle que deseamos que sea de otro modo o pondremos nosotros el remedio”. Pero todo no pasaba de ahí, y la represión del levantamiento producido ese año, terminó con la instalación de sangrientos tribunales, y se ahorcaron rebeldes a centenares.

A nadie se le ocurrió pensar que la solución debía consistir en un proceso institucional tendiente al cambio del sistema, pero no en la corrección o morigeración de ese mismo sistema. Igualmente, los barones que en 1215 lograron arrancar a Juan Sin Tierra la Carta Magna, que de mala gana debió conceder, lucharon por una equiparación de privilegios, pero no por una modificación integral de las estructuras que a partir de 1066 habían centralizado un omnímodo poder real con el advenimiento de la dinastía de los Plantagenet, luego de la conquista normanda.

Por otra parte, la juventud y el espíritu tradicional de un país juegan un papel preponderante en el tema que ahora estamos abordando, y los ejemplos se multiplican con insólita exactitud y simetría en cualquiera de los grandes ciclos históricos que puedan caer bajo nuestra lupa de inquisidores de tales situaciones.

El apego a las tradiciones es propio, coherente, natural y consustancial a la adolescencia de una nación. Los componentes del conglomerado social se identifican plenamente entre sí y se complacen con lo heredado. Todo se acomoda con exactitud al espíritu y mentalidad del hombre masa que conforma ese pueblo. El derecho y la justicia consuetudinaria se encuentran ubicados en la cima del sistema piramidal así estructurado.

La herencia de los antepasados es intangible. El pensamiento y la razón se aletargan, los mecanismos psíquicos siguen un orden preestablecido y uniforme, y el mito constituye el único carril por el cual discurren las costumbres, los usos y el devenir de la propia vida. La personalidad individual se esfuma y se adormece incrustada en el núcleo chato de un conglomerado colectivo uniforme.

“No es protagonista de sus propios actos; su personalidad no es suya ni distinta de las demás sino que en cada hombre se repite una misma alma, con iguales pensamientos, recuerdos, deseos y emociones”.(1)

Dice más adelante Ortega que “el modo tradicionalista de reaccionar intelectualmente, consiste en recordar el repertorio de creencias recibidas de los antepasados”. (2)

Desde luego, cuando se aspira a producir un pensamiento nuevo, que valga por su propio contenido, vuelve la espalda a todo lo recibido, y este pensamiento que no viene de la colectividad inmemorial, sino que es propio, que no es el de los padres, tiene que ser una ideación hija de sus obras, tiene que ser una “razón”. (3)

El razonamiento va elaborando progresivamente la “episteme” y, correlativamente, se van desdibujando las tradicionales imposiciones de los mitos costumbristas. No es casual que el logos helénico haya reemplazado al mito hacia los siglos VII y VI a J.C. Desde la aparición de los presocráticos, con Tales de Mileto a la cabeza, que no por azar ha sido insertado entre los famosos Siete Sabios de Grecia, se modifica el espíritu del hombre, y tiende a impulsarlo hacia la individualidad o el yoísmo.

La revolución comienza con las nuevas arquitecturas ideológicas surgidas a través de una larga y sistemática peripecia racional.

En Roma ocurre algo parecido, y la verdadera revolución sólo tiene lugar en la época de la reforma agraria de los Gracos hacia el siglo II a J.C.

Como lo señala Ortega, en el mundo europeo posterior, las cosas se irán desarrollando en forma similar y con ajustada simetría. La ciencia de Galileo, Descartes, Kepler o Kant robustecen la idea de un cambio sustentado por los principios elaborados por los más delicados engranajes del raciocinio científico.

Sin ello, no se hubiera producido la revolución británica de 1688, ni las francesas de 1789 y 1848, ni tal vez tampoco la última, la que terminó con el régimen zarista autocrático en 1917.

Nosotros nos preguntamos ahora si no ocurrirá lo mismo, ampliando el escenario del drama, y haciéndole abarcar los acontecimientos mundiales en su integridad.

(1) Ortega y Gasset. “El tema de nuestro tiempo”. El Arquero. Ed. 1956, pág. 136.

(2) Op. cit., pág. 137.

(3) Op. cit., loc. cit.

LA REVOLUCION INTERNACIONAL

En 1833, las Provincias Unidas del Río de la Plata se encontraban en pleno proceso de evolución en el devenir de una nación cuya historia autónoma como país sólo comienza en 1816, culminando la plataforma de independencia de un andamiaje que comenzó a articularse en 1810.

¿Podríamos decir que los argentinos de esa época se hallaban en el proceso del espíritu masivo y tradicional?

La era del colonialismo y la prepotencia de los grandes imperios internacionales parecían indicar que en esos tiempos las cosas no “eran” así, sino más bien, que “debían ser” así.

Tal estado abarca toda una época, que coincide con el sistema económico internacional que configura su fisonomía a fines del siglo XVIII, cuando se inicia un pujante desenvolvimiento económico en Europa occidental debido a la concentración de grandes capitales, como consecuencia de un formidable empuje tecnológico, y por la tendencia de los grandes recursos de capital a acrecentarse.

Es muy común oír decir que los países del tercer mundo quedaron totalmente a la zaga en ese proceso de "expansión económica", como consecuencia de la preponderancia que en esas áreas subdesarrolladas ejerció la ascendente burguesía industrial europea, especialmente la inglesa, que lideraba al expansionismo de referencia.

Desde luego que la política tendiente a impulsar una producción de alimentos y materias primas a precios de exportación de niveles convenientes, resultaba altamente rentable comparando las diferencias obtenidas en el posterior trueque exportable de esas mismas materias manufacturadas dentro de un área industrial de gran desarrollo, y con costos comparativamente reducidos.

A este contexto general económico, que ubica a América latina, y por lo tanto a la Argentina, en una posición restringida y limitada desde el punto de vista de su desarrollo industrial, cabe sumar asimismo el espíritu tradicionalista generacional que aceptaba los hechos a manera de herencia incondicional.

Todo ello conformaba un “sistema” o una “estructura” internacional que se aceptaba y se recordaba al estilo mítico ancestral, que asimila ingenuamente todo el repertorio de creencias recibidas de los antepasados.

Entre esas creencias quedaba involucrado también el hecho de la usurpación de las Malvinas, que venía a representar una suerte de ítem o capítulo, entre todas las heredadas. La amalgama resultaba así perfecta, y, además, adecuada y coherente con los designios colonialistas de aquel inveterado imperialismo que no sólo nos explotaba económicamente, sino que además se adueñaba en forma impune de nuestros territorios a través de actos de verdadera piratería.

En cierta manera, todo ello explica que a nadie se le ocurriera abandonar la tradición y adoptar una actitud menos sumisa y conformis-

ta, que no fuera la del mero reclamo pacífico y consuetudinario que el usurpador ni siquiera se dignaba responder.

¿Cómo podría ser de otra manera si nuestro destino comercial había quedado definitivamente sellado entre los rígidos límites de un cuadro productivo básicamente agrícola y pastoril?

¿Cómo podíamos olvidar el mito comercial que la sumisión económica que nos empantanaba en el subdesarrollo, y amputaba y enervaba nuestro natural y deseado impulso expansionista, porque la tradición indicaba que “debía ser” así, y no podía ser de otra manera?

¿A quién se le hubiera ocurrido en tales circunstancias romper relaciones diplomáticas con el usurpador, que además había realizado aquí ingentes inversiones de capital entre las cuales figuraron posteriormente, por ejemplo, la explotación de toda la red ferroviaria del país?

Mientras tanto, la causa de las Malvinas continuaba deslizándose tímidamente en las callejuelas y pasillos de los inoperantes foros internacionales, dominados por las grandes potencias, entre ellas por el Reino Unido. Pero aún no se había modificado la visión de las cabezas dirigentes, ni tampoco las del pueblo, y por eso transcurrieron ciento cuarenta y nueve años de inútiles reclamos reivindicatorios.

Pero cuando llega la época de transición, y el ciclo tradicional se va encaminando por el sendero de sus postrimerías, el proceso racional hace comprender que tal situación no puede prolongarse por tiempo indeterminado. Ha llegado el momento de los pensamientos nuevos, de los que valen por su propio contenido.

Por eso, el 2 de abril de 1982 se lanza la revolución y se ocupan las islas, iniciándose así un proceso que habría de discurrir a través de carriles internacionales, ahora impregnados de un espíritu renovador que tiende a modificar de raíz todo el sistema actualmente imperante.

Desde luego que la transformación ha de ser integral, pues las antiguas estructuras políticas, económicas, sociales y jurídico-internacionales deberán adaptarse indefectiblemente al cambio

La cuestión de las Malvinas constituye pues, a mi juicio, una auténtica “revolución internacional”, porque la modificación de los sistemas y estructuras abarcará todo un ciclo histórico asentado primordialmente sobre tales bases.

Así, pues, con seguridad que habrán de transmutarse fundamentalmente los ingredientes políticos y económicos que hasta hoy regían las coordenadas Norte-Sur y Este-Oeste.

El problema es sin duda complejo, porque inevitablemente afectará los principios y motivaciones que dieron lugar en su momento a la creación de organismos y ententes internacionales cuya fisonomía respondió fielmente al estado político, económico y social que el mundo fue adquiriendo luego de concluida la Segunda Guerra Mundial.

Ya desde el 14 de agosto de 1941, Roosevelt y Churchill suscribieron la ya citada Carta del Atlántico en la bahía de Argentina. Entre los fines

LA REVOLUCION DE LAS MALVINAS

de guerra que allí se pactaron figuraba el “abandono del uso de la fuerza”.

Y luego, según las proposiciones emanadas de la conferencia de Dumbarton Oaks, entre el 21 de agosto y el 7 de octubre de 1944, el órgano esencial de las Naciones Unidas habría de ser un “Consejo de Seguridad” en el cual tendrían representación permanente los “cinco grandes”, es decir, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Rusia y China, aunque no se especificaba la forma de votar en el Consejo, lo cual fue discutido posteriormente en la Conferencia de Yalta, entre Roosevelt, Churchill y Stalin.

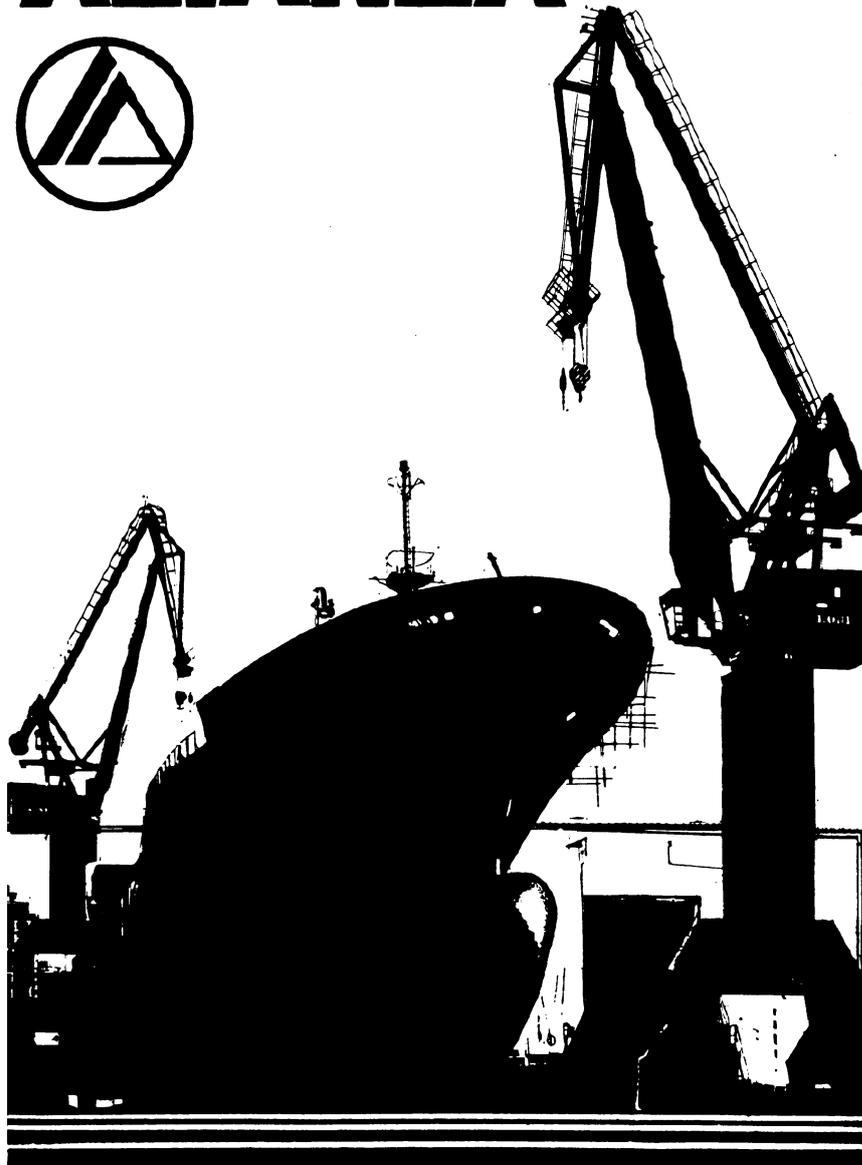
En cuanto al voto de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad, el derecho al veto concedido a los mismos anula en la práctica los aparentes sanos propósitos que se tuvieron en cuenta para su creación, tal como acaba de demostrarse recientemente en el conflicto de las Malvinas. Hoy se advierte que la situación resulta anacrónica, no sólo porque favorece exclusivamente a las grandes potencias, sino porque ya estaban echadas las bases ideológicas de la Tercera Guerra Mundial.

Por lo que se refiere a la O. E. A., también el conflicto de las Malvinas ha demostrado su frágil e inoperante influencia, máxime cuando entre los protagonistas del diferendo aparecen algunos de los llamados en un principio “cinco grandes”. Cuando los intereses se entrecruzan, los grandes proceden siempre de acuerdo con sus propias conveniencias, y América latina ha debido asimilar una dura lección a raíz de la posición adoptada por su miembro más influyente, el fervoroso impulsor de los principios del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), que no ha dudado en relegar las normas de la clásica doctrina Monroe, para convertirse insólitamente en cobeligerante contra una nación que también forma parte de occidente.

Es verdad que las coordenadas se hallan aquí entrecruzadas por un azar del destino internacional, situación que en verdad Estados Unidos no ha buscado en forma deliberada, pero su actitud ha puesto de manifiesto una absoluta falta de visión política en sus actuales dirigentes, lo cual indefectiblemente provocará una modificación fundamental en la futura OEA (¿ú OLEA?). Las Malvinas han demostrado aquí también que su revolución provocará sin duda una mutación fundamental en la futura posición integral del continente americano.

En definitiva, la tan zarandeada cuestión de las Malvinas representa, al margen de su provisorio y anecdótico final puramente bélico, el triunfo de la *revolución internacional argentina* sobre esquemas colonialistas que el mundo moderno considera perimidos. Asimilar el tema como una derrota implica una visión tan pesimista como retaceada y superficial con respecto a su auténtico significado. El triunfo se irá plasmando y enriqueciendo en la medida en que discurra y se expanda este ciclo histórico universal, cuya duración, lógicamente, no podemos predecir desde ahora. La revolución ha triunfado, pues no ha pretendido modificar un abuso de p'or sí anacrónico y caduco, sino el uso esgrimido por un colonialismo decadente y en vías de absoluta y total extinción.

ASTILLEROS ALIANZA





EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS S.A.

Av. Corrientes 359 C.P. 1327 Tel. 312-4861/8111 República Argentina

PROXIMAS SALIDAS DE NUESTRA FLOTA

LINEA NORTE DE EUROPA

Lago Lácar
13/1/84

Carga: General-Frigorífica-Líquida-Granel.
Las Palmas (EV)-Le Havre-Rotterdam-Amberes-Hamburgo.

LINEA MEDITERRANEO

Tucumán
5/1/84

Carga: General-Frigorífica-Líquida-Granel.
Valencia-Marsella-Génova-Livorno (EV)-La Valleta (EV)-
Rijeka (EV)-Ravenna-Monfalcone-Trieste (EV)-Venecia (EV).

SERVICIO EXCLUSIVO DE PORTACONTENEDORES

Chubut
5/1/84

Lisboa 22/1/84-Rotterdam 26/1/84-Hamburgo 27/1/84-
Bremen 29/1/84-Bilbao 2/2/84.

LINEA PACIFICO

Santa Cruz II
2/1/84

Carga: General-Frigorífica-Contenedores.
Puerto Madryn 4/1/84-Valparaiso (EV)-Callao-Guayaquil
(EV)-Corinto-Los Angeles-San Francisco-Tacoma (EV)-
Portland-Vancouver (EV)-Oakland.

L.G. San Martín
25/1/84

Carga: General-Frigorífica-Granel-Contenedores.
Puerto Madryn (EV)-Valparaiso (EV)-Callao-Guayaquil (EV)-
Caldera-Los Angeles-San Francisco-Tacoma (EV)-Seattle-
Vancouver (EV)-Oakland.

LINEA COSTA ESTE DE EE.UU.

Río Limay
20/1/84

Carga: General-Frigorífica-Líquida-Contenedores.
Boston (EV)-Filadelfia-New York-New Bedford-St. John-
Baltimore-Miami (EV).

LINEA CARIBE GOLFO

ENTRE RIOS II
30/1/84

Carga: General-Frigorífica-Granel-Contenedores.
San Juan de Puerto Rico-La Habana-Tampa (EV)-Mobile-New
Orleans-Houston-Veracruz-Tampico.

LINEA ORIENTE

San Juan
2/1/84

Carga: General-Frigorífica-Líquida-Granel-Contenedores.
Capetown-Durban-Singapur-Kobe-Nagoya-Yokohama.



Italia

DI NAVIGAZIONE S.p.A.

AGENCIA MARITIMA **Italmar** S.R.L.
Av. Córdoba 629 - Piso 10
Tel.: 392-5325/5425/5465/5525

MEDITERRANEO Y AFRICA

SERVICIO REGULAR DE CARGA GENERAL Y REFRIGERADA ENTRE EL RIO DE LA PLATA Y LOS PUERTOS DEL MEDITERRANEO (ESPAÑA, FRANCIA E ITALIA) CON EVENTUALES ESCALAS ADICIONALES EN DAKAR, ISLAS CANARIAS, MARRUECOS, AFRICA DEL NORTE Y MALTA.

SERVICIO COMBINADO

SERVICIO REGULAR DE CARGA EN CONTENEDORES CON CONOCIMIENTO DIRECTO A PUERTOS DEL MEDIO Y LEJANO ORIENTE

IRAK - JORDANIA - LIBIA - OMAN - ARABIA SAUDITA - KUWAIT - PAKISTAN - INDIA
PORTUGAL - MARRUECOS - SENEGAL

INGENIERIA NAVAL

- Astilleros
- Talleres de reparación
- Proyecto de buques

Oficinas Leandro N. Alem 424 - 8° Piso - (1003) Buenos Aires - ARGENTINA
Técnicas Tel 311 - 1713 7536/0205 — 312 - 1452 0364 5485
y Comales TELEX 17407 SANYMAR - Dirección Telegráfica SANYMBUE



REFLEXIONES *para encarar* *y definir una* **ESTRATEGIA** *para las* **PROXIMAS DECADAS**

Por el contraalmirante
EDMUNDO SCHAER

“Porque si desde tiempo atrás os hubieran aconsejado lo que hay que hacer, ahora no habría necesidad de deliberar”

Demóstenes - Las Filípicas

La Argentina de 1983 presenta definitivamente la imagen de un país conflictuado, así lo manifiesta la opinión pública nacional e internacional a través de las declaraciones de dirigentes, y las expresiones de periodistas y de los órganos de difusión. Esta imagen creo que ha surgido más que como resultado de muchos errores y pocos aciertos —si no nos quedamos en la superficialidad— de la evidente falta de realidad con que actuó la mayoría de las generaciones argentinas. Esta se presenta ahora como algo natural, que se arrastra formando parte de nuestra existencia, como un mal endémico que nos impide tener una exacta dimensión del futuro, que ya con la fuerza y la violencia de los hechos nos golpea para mal reacomodarnos en un mundo absolutamente diferente, al que el país vivió en la primera parte de su existencia como nación soberana y en el cual muchos argentinos todavía pretenden estar.

Esta circunstancia pone al que intenta describir la situación y proponer una estrategia mediante métodos “escolásticos”, ante ímprobos tareas y compromisos de magnitud inusitada; sin embargo, la crisis que estamos soportando, por sí sola, es suficiente incentivo para arriesgar otros métodos y soluciones y encarar el análisis mezclando fuerza y psicología, decisión y acción, que permitan envolver en una proposición general las grandes circunstancias, y encontrar caminos para poder continuar nuestra existencia soberana en este mundo inestable y peligroso-

Tengo la ilusión de que este trabajo sirva como invitación, sobre todo a la juventud, para que se exija a sí misma una larga meditación sobre el escenario en que seguramente tendrá que luchar en las próximas décadas y como proposición respetuosa a los futuros dirigentes para que ensayen nuevos métodos, Dios quiera, mejores que éste, para definir estrategias que incorporen la República al siglo XXI.

Con estas líneas no quiero imponer ideas, porque la sola imposición las viciaría de irrealidad, sino mostrar que los grandes caminos nunca fueron volcados en tratados enciclopedistas donde los tecnócratas escondían lo esencial tras el detalle, sino en ideas que podrán quizás no abarcar más de una página, pero que exigirán decisión y patriotismo para llevarlas adelante. . .

Hace 60 años, a los ojos de sus ciudadanos y gobernantes, la Argentina era un país estable, formaba parte de un sistema económico que Europa había impuesto al mundo después de 10 siglos y donde nuestro rol consistía en la provisión de recursos naturales provenientes de la agricultura y la ganadería. Según los pensamientos de aquella época, este sistema parecía que iba a durar largo tiempo todavía, aunque la situación mundial mostraba ya características tales que sus consecuencias iban a repercutir en las relaciones y en la vida interior de los estados.

La actividad industrial, la “motorización” exigía obreros especializados y materiales nuevos que había que conseguir a cualquier costo; se producían conflictos aún entre los ex aliados de 1914 y, por otro lado, comenzaban las presiones provocadas por la naciente expansión del comunismo.

Estos problemas no ocupaban la conciencia de nuestros ciudadanos, sin mayores necesidades, y con los productos manufacturados siempre disponibles gracias al ingreso regular proveniente de los recursos “inagotables” de nuestra tierra. Existía entonces en ellos una natural falta de percepción y realidad sobre el nuevo mundo que se aproximaba, un dejarse estar que les impidió ver la evolución de la actividad económica y no midieron además el nivel del accionar psicológico e ideológico que se hacía presente, sino que se conformaron la mayoría de las veces con juicios subjetivos sobre estos problemas.

La Argentina se mostraba hace 60 años con alto nivel de seguridad, el potencial militar se apoyaba en un sistema cuyo epicentro se encontraba a 10.000 millas de distancia, sin duda era imposible para nuestros reales recursos disponer de fuerzas que aseguraran la total protección de nuestras vías de comercio exterior, sin una “tácita” alianza con nuestros mejores clientes y proveedores, los ingleses.

Esto, forzoso es decirlo, era lo que mantenía el equilibrio en estas regiones y lo que había permitido actitudes benevolentes ante nuestro neutralismo.

En cuanto a la defensa terrestre los medios militares disponibles en aquella época no podían todavía enfrentar a la geografía, que presentaba obstáculos casi insuperables para el ataque a nuestras fronteras.

La posición periférica y el carácter “insular” eran un factor de fuerza considerando el apoyo de Gran Bretaña, primer potencial naval, en

toda circunstancia, aún en la de una guerra generalizada; factor que se reflejaba en toda América latina y en cierta forma en los Estados Unidos, donde el país gozaba de consideración y prestigio.

La falta de realidad y su consecuencia, la falta de previsión impidió ver oportunamente las necesidades emergentes de un cambio en esta situación y salvo esfuerzos esporádicos de algunos visionarios como el Gral. Mosconi, nunca se pudo encarar una solución integral pese a que hubo hechos claramente indicadores, como por ejemplo, las intervenciones extranjeras en Venezuela y Santo Domingo, y la crisis de 1930.

Los argentinos son sorprendidos por la Segunda Guerra Mundial, lo disfrutado durante casi 150 años ha terminado y se encuentran con un país viejo, pese a su juventud, y empobrecido, dentro de un mundo moderno, indiferente y agresivo.

Sin estructuras, sin base tecnológica, sin recursos humanos idóneos, sin una cabal comprensión de las necesidades y prioridades, sin la disponibilidad de medios y sistemas de infraestructura y transporte adecuados, era difícil concebir planes y evitar presiones, que siempre surgen frente a un proceso de tal magnitud, proceso que era imperioso encarar y donde era necesario deponer actitudes y llegar al casi imposible término medio.

Desgraciadamente esto no pudo conseguirse y los resultados son la desarticulación total del sistema organizativo y administrativo del Estado, que será difícil de curar porque esta “enfermedad interior” está dentro de un marco de “enfermedad económica exterior” que no ayuda precisamente a la rapidez de curación que necesitamos. Esta desarticulación se fue magnificando por factores externos nacidos del cambio de liderazgo de occidente, la aparición de la URSS y el nacimiento de la bipolaridad, la lucha ideológica, la acción subversiva, la creación de sistemas de complementación económica regionales, la aparición del tercer mundo, que en la Argentina se había definido como tercera posición, pero por sobre todo por la paulatina desaparición de Gran Bretaña y Europa como “clientes” de nuestros productos y por la presencia de competidores frente a los cuales muchas veces no tuvimos ni imaginación ni estuvimos dispuestos al sacrificio para enfrentarlos.

Así se muestra el camino a nuestra declinación, la principal causa fue y es el aferramiento a la irrealidad, que aún persiste; esta irrealidad es el motor que alimenta las vicisitudes internas que aún soportamos, a la que se suma la acción intencionada y contrapuesta que conmueve las instituciones, destruye el sentimiento nacional e intoxica las voluntades, acción contrapuesta que nos pone, en sus límites extremos, ante la servidumbre capitalista o la esclavitud socialista.

En muchas oportunidades las Fuerzas Armadas fueron las receptoras de estas emergencias e intentaron buscar varias veces las bases para revertir esta situación, pero los resultados muestran hasta que punto las presiones externas e internas, en las cuales jugaron papeles preponderantes aquellos que obraron y aún obran confundidos frente a lo que es nuestro país en el marco de su potencial, como de sus actitudes, como también aquellos que antepusieron intereses, personales o de grupos, de

todo tipo; en todas estas circunstancias, llevaron a las buenas intenciones a encrucijadas y a puntos sin retorno.

Enfrentamos hoy la situación más delicada de nuestra historia, porque a esta situación interior se suma una efectiva amenaza contra nuestros dominios terrestres y marítimos que hasta hace no muchos años creíamos protegidos, esto implica imponernos sacrificios para alcanzar objetivos nacionales que ya no pueden tener más sentido declamatorio, sino que deben ser absoluta y claramente concretados sin condicionamientos de ninguna especie.

Si, como pareciera, el objetivo primario es llegar al siglo XXI con preponderancia en estas regiones y reconocimiento en el resto del mundo, a esto no se podrá llegar sin un frente interno dispuesto al sacrificio, sin una explotación seria y planificada de nuestros recursos, sin un potencial militar acorde, y todo esto basado en un espíritu de grandeza que será el instrumento esencial para manejar nuestro futuro; negarlo sería desconocer la extensión de nuestros intereses y decidimos a la mediocridad y al fracaso de nuestros principios soberanos.

La Geografía ha ejercido aquí, más que en otros países, una influencia suprema en la concepción de nuestra vida. Todos nuestros planteos estratégicos deben partir de la posición periférica que ocupamos con respecto a los más grandes intereses mundiales, posición periférica que no puede modificarse ni alterarse significativamente en los próximos siglos. Esto implica un nivel de inseguridad, en caso de aislamiento, que nunca dejó de estar presente en todos los conflictos y crisis que vivió la República y que no tengo dudas, por haberlo demostrado los hechos, que se manifestará en mayor magnitud en la vida futura.

Esta inseguridad, o debilidad no tiene otro medio para contrarrestarse que la previsión y la fuerza. El nivel y poderío de nuestros actuales, eventuales y potenciales adversarios, hacen necesaria una revisión total de nuestras actitudes y estrategias. Este factor de peligro puede amplificarse por dos circunstancias; en primer lugar por el hecho de que no teniendo nuestra región gran significación dentro del marco de la estrategia mundial, cualquier hecho o circunstancia puede tomar, si no estamos listos a responder o actuar, manejadas por el adversario, un carácter "regional", que aisle el problema del marco exterior y entorpezca o diluya las reclamaciones o acciones propias; en segundo lugar por la tendencia, provocada por el progreso técnico, a deformar las posiciones geográficas absolutas, y por lo tanto, a no apreciar en su justo valor los factores tiempo/espacio, definitorios en cualquier planteo estratégico.

Para la opinión mundial la Argentina de hoy es un país en "vías de desarrollo" o más crudamente subdesarrollado; esta opinión, muchas veces malintencionada, soslaya aspectos diferenciales y valores relativos, cuando en realidad, es justo decir, disponemos de un excelente nivel de capacitación y recursos que sobrepasan cómodamente esa calificación y nos ponen a la par de las naciones más avanzadas; esta circunstancia nos obliga a luchar en un desigual pie de igualdad, pero debemos aceptar esta lucha para superar las competencias; estamos además obligados a participar en el contexto continental para compensar la natural presión ejercida por un vecino cada vez más gigante y poderoso, al que acompa-

REFLEXIONES PARA ENCARAR Y DEFINIR UNA ESTRATEGIA

ñan otros no menos conflictivos, esto termina definitivamente con el aislamiento y la “insularidad” para obligarnos a asumir la carga continental; las modificaciones geográficas producidas por la cuenca del Plata y aquellas emergentes de mediaciones o arbitrajes están cargadas, es fuerza decirlo, de oscuros presagios, más todavía, si continuamos enfrentando nuestra lentitud e indecisión ante la acción y el esfuerzo con que se manejan nuestros adversarios, y no luchamos para llegar a soluciones concretas y correctas. La integración continental se aleja sensiblemente del equilibrio para ir transformándose en una amenaza lisa y llana a nuestra existencia.

Así se presenta la Argentina de hoy, conflictuada interiormente, amenazado su patrimonio, económicamente impedida para la efectiva defensa de sus intereses frente a adversarios poderosos y preparados y a un mundo en crisis confundido por la lucha ideológica y la necesidad de recursos que la presiona y la sumerge en la soledad.

¿Podrá encontrar su futuro? ¿Deberá quedar reducida a servir a un sistema económico o ideológico que la obligue a perder su carácter nacional, o se decidirá a mantener con el mundo relaciones basadas en el más estricto sentido de la igualdad y el respeto?

Tres hechos marcan, en la situación actual, un profundo cambio en las relaciones entre los estados; el primero es la bipolaridad del poder, el segundo es la multipolaridad económica y el tercero es la influencia cada vez mayor de la opinión pública; estos hechos han originado cambios y doctrinas que son los que en general guían la acción de los gobiernos e implican la obligación de que éstos incursionen sobre una serie de campos y niveles que llevan, como común denominador, la pérdida de su libertad de acción. Ensayaremos reflexionar para analizar las consecuencias que obrarán sobre nosotros, emergentes de estos hechos.

Es evidente que el mundo se dirige a la proliferación nuclear; pese a los esfuerzos y presiones de las superpotencias, las de segundo orden han hecho y hacen esfuerzos para poseer armamento nuclear. China y Francia son los ejemplos más categóricos en ambos campos ideológicos, el diferendo Sino-Soviético y la salida de Francia de la OTAN son sus resultados; los esfuerzos de la India y otros países son el ejemplo de la necesidad cada vez mayor que tienen las naciones de manejar su seguridad sobre la base de armamento atómico; si otro país continental desarrollara aceleradamente su potencial nuclear y dispusiera de armamentos atómicos antes que nosotros pudiéramos hacerlo son obvios cualquier expresión o comentario.

Como segundo sujeto de reflexión, la Cuenca del Plata es un sistema no creado precisamente por la Argentina y los efectos se están mostrando aceleradamente ya que se ve disminuir a ojos vista nuestra influencia y nuestras buenas relaciones con los países integrantes; el por qué llegamos a esta situación lo centro en el hecho de que la facilidad y la comodidad emergente de la estructura económica en que vivían los argentinos, con los ojos puestos en el hemisferio norte y en sus problemas internos, de los cuales los negocios ocupaban la mayor cantidad de su tiempo, cerró toda la posibilidad de maniobra continental, mientras otros se servían del panamericanismo y explotaban el hecho de que, Estados Uni-

dos, establecido como líder mundial fijaba, desgraciadamente en su ignorancia, prioridades para el desarrollo de América latina y ejercía presiones para obligar a aceptar su “modelo” de democracia sin conocer el sentimiento, las cualidades y las calidades de los pueblos.

Si el error de la República Argentina fue aislarse de sus hermanos de sangre, el gran error de Estados Unidos fue creer que podía imponernos fácilmente la servidumbre a un sistema económico donde otros serían los socios capitalistas e industriales; el resultado fue generar un proceso de reacciones que alteraron la vida política y provocaron cambios profundos en las estructuras del poder y de la economía; estas presiones, aún se siguen produciendo en lugar de buscar llegar a un verdadero y sano entendimiento en un estricto y absoluto pie de igualdad. Esta posición norteamericana es naturalmente explotada por su adversario, que se encuentra en plena ofensiva ideológica y económica. Hay que lograr que los futuros dirigentes argentinos no se entreguen a la comodidad de aceptar presiones y recurrir a fáciles negocios y emprendan sin demora la construcción de un país productor serio y poderoso que permita encarar con dignidad y espíritu de grandeza las alternativas que presenten las próximas décadas.

La reflexión profunda sobre este pasado reciente, debe realizarse sin caer en la estupidez y la malintención de echarse culpas o en la técnica de hacer aflorar resentimientos que serán siempre explotados por aquellos que quieren vernos sumergidos o en la pobreza o en la esclavitud.

Finalmente creo que existe, entre la bipolaridad del poder y la multipolaridad económica, un vacío (discutible, ya que muchos lo considera ficticio), que están ocupando las naciones de segundo orden con la benevolencia de sus “protectores”; pueden servir como ejemplo la acción de Francia en el Zaire y la acción colonialista británica en Malvinas. Esta libertad de acción obedece sin duda a disponer de un poder disuasivo sostenido por una estructura económica con bajos niveles de dependencia; esta sin duda deberá ser la meta a alcanzar para vivir en el siglo XXI.

Contra esta alternativa, y aquí viene nuestro tercer sujeto de reflexión, es lógico que nuestros adversarios descarguen sobre el pueblo, en forma permanente, presiones ideológicas y materiales que tiendan a sumergirlo en la indiferencia y a destruir sus sentimientos nacionales; la acción psicológica continuada, observo sus efectos, va empujándonos a ser agresores contra nuestras instituciones y nuestras cosas, dejando de lado el orgullo de nuestro modo de vida, nuestras costumbres y creando una “nueva moral” muy alejada de la que heredamos de la civilización judeo-cristiana de donde provenimos.

El respeto por nuestra entidad nacional, territorio, población, gobierno, economía y defensa exigirá en el futuro, grandes sacrificios y renunciamentos; nadie puede prometer comodidad ni plantear una solución que permita benevolencia en el desorden; nadie puede esgrimir como argumento que la seguridad llegará como por arte de magia sin disponer de los medios para sostener nuestros derechos: nadie puede asegurar que basta actuar en un solo campo para superar la crisis; éste no es un problema sectorial, sino un problema nacional del cual somos todos responsables; esconder esto bajo una estrategia de silencio, o soslayarlo

REFLEXIONES PARA ENCARAR Y DEFINIR UNA ESTRATEGIA

encarando egoístamente el “cómo” y después el “qué” aumentaría la confusión del pueblo y ayudará a que nuestros adversarios vean facilitada su estrategia.

Si seguimos estos caminos, creo que nos iremos apagando lentamente, como lo hemos hecho hasta ahora, y las pampas se abrirán sin duda, al despuntar el siglo, a una nueva conquista.

Sin embargo, aun hoy, la Argentina débil como se presenta, constituye todavía un formidable adversario y contra ella se ciernen peligrosas amenazas. Intento resumir a continuación algunas acciones que surgen de casos concretos reconocibles; lógico es decir que con otro nivel de inteligencia se pueden obtener catálogos mucho más profundos y completos que éste y llegar a un nivel de actualización adecuado:

- a. Fomentar el caos interno y el desorden político y administrativo.
- b. Fomentar la violencia explotando sujetos de interés colectivo.
- c. Debilitar la posición argentina en el exterior.
- d. Explotar la mediocridad y la venalidad de los funcionarios.
- e. Influir sobre la educación y la cultura populares, a fin de disminuir las actitudes patrióticas del pueblo y hacerlas proclives a otros intereses.
- f. Provocar enfrentamientos negativos y generar conflictos.
- g. Presionar para imponer la dependencia económica dificultando o impidiendo la explotación de recursos no tradicionales y el desarrollo industrial.
- h. Agredir nuestro territorio o amenazarlo con armas nucleares.

Nada de esto, salvo la amenaza nuclear, es desconocido por los lectores de este trabajo y en una u otra época o circunstancia el país ha sufrido y está sufriendo estos embates. Pero esta crisis es la más grave de su existencia y en ella el poder político deberá jugar un rol capital y activo para enfrentar las agresiones y cualquiera sea el gobierno que surja de esta nueva alternativa, deberá apoyarse en todos los sectores e instituciones para poder sobrevivir. El estudio y conocimiento de estas circunstancias serán responsabilidad de los dirigentes y obligación del pueblo, respectivamente. Sus representantes deberán entender que todo este mundo que se ha vivido hasta hoy, para no morir como nación, deberá ser suplantado por otro donde la grandeza, la integridad, el poder económico, la población activa y el poder militar den la libertad de acción necesaria, proyectando hombres respetables e ideas coherentes, para crear confianza política en el concierto latinoamericano como seguro sostenedor de sus ideales comunes y confianza económica en el mundo por la seriedad de sus transacciones y la calidad y baratura de sus productos.

Antes de intentar establecer una lista de medidas concretas a encarar en los diferentes campos, me permito reflexionar sobre un tema que considero esencial. La posesión de armas nucleares, si se decide tenerlas, dará a la Argentina la posibilidad de generar estrategias que equilibren muchas de las presiones y agresiones que nos tiene reservado el porvenir.

Si este poderío atómico se complementase además con una fuerza disuasiva convencional, podremos encontrar el nivel de seguridad que necesitamos porque sin duda haremos recapacitar al adversario sobre sus intenciones.

Quizá quienes combatan esta argumentación, manifiesten que esto está en última prioridad frente a otras necesidades de desarrollo, salud o educación o que mis expresiones son el fruto de mi condición de militar que sueña con anacrónicas expansiones; contra esto digo que la política, sea cual fuere el partido gobernante, si éste en realidad tiene vocación de proyectar el país del 'siglo XXI, en función de las amenazas existentes, deberá apoyarse en la seguridad; tengo mis reservas sobre los que predicán la destrucción del poder militar, la mayoría de las veces lo hacen solo para crear otro nuevo que en lugar de defender la libertad asegure la esclavitud.

Quienes preconizan que el bienestar se puede obtener sin la seguridad, niegan la validez de los hechos de la historia y olvidan que las tumbas de Malvinas reclaman una política de poder y de grandeza. En cuanto a los medios necesarios, si observamos el espectro económico de las empresas del Estado obtendremos rápidamente una respuesta.

Estas reflexiones culminan aquí con un catálogo de medidas concretas, sin duda habrá otras y mejores, pero todas exigirán como común denominador la voluntad de ejecución de pueblo y gobierno. Seguramente se podrán criticar como incompletas o generales, reitero mis expresiones anteriores; nadie en el futuro si está en la conducción de los negocios del Estado, tendrá que dejarse arrastrar por una administración pesada y complicada, porque perderá la capacidad necesaria para encauzarla hacia los verdaderos objetivos, que, si son realmente definidos a su nivel, estarán listos de toda complicación dialéctica o tecnócrata. Se mencionan a continuación:

- a. Mantener un estado de alerta y de respuesta rápida y eficaz en todos los campos ante cualquier agresión; esto implica cohesión política, administración simple y eficiente, excepcional representación exterior y fuerzas militares adecuadas y eficaces y obliga a preparar y designar hombres idóneos y patriotas.
- b. Generar ante el consenso internacional una imagen de firmeza, continuidad y soberanía sin imperialismo.
- c. Fomentar en el pueblo los valores morales y respeto a las instituciones y establecer, como dice la Constitución, el juicio por jurados para hacer participar a este en la determinación de la culpabilidad de los delincuentes de todo tipo, a fin de asegurar la más efectiva justicia contra los que violaron la ley y dejar a los jueces el procedimiento y la aplicación de las penas para que no haya posibilidad de falsear o impedir la justicia. Cada ciudad debe tener sus tribunales y/o jueces de paz.
- d. Encarar la producción y explotación de materiales energéticos y de minerales, para complementar la explotación agrícola ganadera que ya no alcanza para asegurar el equilibrio económico.

REFLEXIONES PARA ENCARAR Y DEFINIR UNA ESTRATEGIA

Esto provocará sin duda reestructuraciones y movimientos de habitantes que deberán preverse, habitantes destinados hoy más que a la explotación de recursos y a la industria, a la producción de servicios y a la Administración. Es imperioso que el Congreso venidero agilice y modernice las legislaciones pertinentes, como primera tarea al constituirse.

- e. Desarrollar la industria nacional sobre la base prioritaria de una industria moderna de alimentos que asegure calidad y bajos precios y que paulatinamente reemplace el recurso natural por el producto manufacturado y en segundo término, a muy corto plazo, la producción de técnicas el aboradas aprovechando una mano, de obra de excepcional calidad.
- f. Obtener en la forma más rápida posible la solución a los problemas de energía hidráulica, atendiendo exclusivamente a nuestro interés nacional sin entrar en ningún tipo de acuerdo interno o internacional que implique menoscabar ese interés. En mi opinión, son prioritarios los proyectos hidráulicos del Paraná medio y del río Bermejo.
- g. Volcarse a todos los mercados con actividades efectivas y serias; eso no se puede efectuar, lo reitero, sin una idónea y adecuada representación exterior y una industria que asuma cabalmente sus compromisos.
- h. Finalmente, y esto es esencial, las finanzas deben ser estructuradas para dar apoyo a estas actividades con prioridad absoluta sin caer en que el país deba transformarse en servidor de las mismas.

No hay alternativa: o la Argentina se decide a jugar su futuro, o está condenada a desaparecer; así lo afirman publicaciones editadas en Europa de las que aquí ya se tiene noticia, basta pensar por ejemplo que el santuario protegido por el TIAR fue violado ante la indiferencia de aquel que fue su gestor y adalid. Mi planteo es hasta qué punto otras potencias, a partir de este hecho significativo, pueden llegar a complicar nuestra situación en su lucha para la obtención de recursos de todo tipo. Es evidente que para los interesados en este negocio les será más fácil operar con un cliente sin capacidad de sostener lo que es suyo mediante poder y explotación efectiva, porque podrán aplicar cualquier tipo de coacción, llegando “in extremis” a la ocupación de parte de nuestro territorio continental.

Es por esta razón que insisto en que el refuerzo del potencial nacional es ineludible; el poder político, cualquiera sea su posición en el espectro deberá definir las áreas críticas y la libertad de acción que otorgará a los responsables del gobierno, incluso al poder militar, en las diferentes circunstancias, a fin de impedir “penetraciones” y “acostumbramientos” a acciones o presencias extrañas que pretendan eludir nuestro control para ir ocupando nuestro territorio físico y moral para despojarlo de aquello que ganaron con sangre nuestros héroes de ayer y de hoy.

Como última reflexión paso a tratar el factor humano, ese factor humano que durante muchos años quizás lleno de sanas intenciones, equivocó el camino, provocó irrealidades y generó indiferencias de las que hoy el peligro nos está haciendo despertar. Pareciera que quisimos correr una loca carrera hacia la nada que nos llevaba a cualquier lugar menos al siglo venidero, rumbo preciso al que debemos apuntarnos; debemos hoy aplicar los frenos y llevar la República, lo más rápidamente posible, a consolidar su imagen en el exterior y fortalecer su potencial con el trabajo fecundo de sus hombres.

Sea cual fuere el gobierno que venga, deberá hablar con la verdad, elegir hombres capaces y patriotas. Esta no es obra de cómodos, ni de ineptos, sino de gente preparada en un proceso de selección que indefectiblemente permita llegar a los mejores dentro de la integridad de la población. Tampoco podrá ser realizada por representantes de nuestros adversarios ni por grupos que egoístamente atienden sus propios intereses, sino por aquellos que conscientes de su responsabilidad de gobierno separen a los incapaces y a los improbos y trabajen con los que tengan en su haber la honestidad y la idoneidad que exige la Constitución Nacional.

Nota: Esta colaboración del contraalmirante Edmundo Schaer fue presentada con fecha 23 de febrero de 1983, publicándose recién en este número del Boletín por razones de diagramación.



Información General

PUESTA DE QUILLA DEL PRIMER SUBMARINO A CONSTRUIR EN ASTILLEROS ARGENTINOS

El 14 de octubre se realizó en el astillero Ministro Manuel Domecq García la ceremonia de colocación en la línea de montaje de la sección inicial ya fabricada, del primer submarino que se construye en la Argentina, circunstancia equivalente a la colocación de la quilla de la unidad.

El submarino es del tipo TR 1700 diésel-eléctrico, monocasco y con una sola hélice para su propulsión. Tiene 66 metros de eslora, 7 de diámetro de casco y desplaza 2.150 toneladas. Su velocidad es superior a los 24 nudos y su profundidad de operación alcanza a los 270 metros. Tiene una gran autonomía y su armamento consiste en 6 tubos lanzatorpedos.

La tecnología aplicada ha sido provista por convenio con la empresa Thyssen Nordseewerke GmbH, de Emdem, República Federal de Alemania, cuyos astilleros ya han construido en ese país el submarino de este tipo ARA "Santa Cruz", que está finalizando sus pruebas en el mar.

El propósito perseguido con la construcción de submarinos en astilleros nacionales y con la más moderna tecnología, es obtener un nivel óptimo de adecuación de nuestro personal y de nuestros medios materiales a las actuales exigencias científicas y tecnológicas en la materia, para tener plena capacidad de construir, mantener, reparar y modificar este tipo de buques, en nuestro país.

LA ARGENTINA LOGRO PRODUCIR URANIO ENRIQUECIDO

La Comisión Nacional de Energía Atómica, organismo presidido por el vicealmirante Carlos Castro Madero, obtuvo el mayor logro científico nacional en el transcurso del presente siglo, al adquirir la capacidad de producir uranio enriquecido, por el método de difusión gaseosa.

Dicho éxito se logró luego de una serie de pruebas realizadas a escala piloto, en la planta de Pilcaniyeu, situada en la provincia de Río Negro.

Este material crítico puede utilizarse para fabricar armamentos nucleares y también es de múltiples aplicaciones para fines no bélicos.

La República Argentina ha reafirmado su política de utilizar sus medios nucleares exclusivamente en el uso pacífico de esa energía. La independencia de proveedores externos alcanzada por nuestro país, permitirá asimismo transferir tecnología nuclear a los países hermanos de Latinoamérica.

Una posibilidad futura es reemplazar en nuestras centrales nucleares los elementos combustibles de uranio natural, por elementos combustibles con uranio enriquecido al 1 %, lo cual implicaría reducir en un

50 % el consumo de elementos combustibles para una misma producción de energía.

Hasta la fecha, los países que han logrado producir uranio enriquecido son: los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, China, Unión Soviética, Holanda, República Federal de Alemania y la Argentina.

OPERATIVO FRATERO V

En el mes de octubre se realizó el Operativo Fraterno V en el cual intervinieron las siguientes unidades de la Armada del Brasil: fragatas "Niteroi" e "Independencia"; destructores "Sergipe" y "Marcilio Diaz"; submarino "Ceara" y buque tanque "Marajo", estando al mando de esta agrupación el capitán de mar y guerra R. L. Gaviao.

La fuerza naval argentina fue comandada por el capitán de navío Ernesto Diamante y estuvo constituida por el destructor "Santísima Trinidad", las corbetas ARA "Drummond", ARA "Guerrico" y ARA "Granville" y el submarino ARA "Salta".

Se realizaron ejercicios antisubmarinos, submarinos, de superficie y de defensa aérea.

Las conferencias de prezarpada y de crítica se realizaron respectivamente en los puertos de Santos y de Río de Janeiro.

LANZAMIENTO DE UN MISIL "EXOCET" MAR-MAR SOBRE UN BUQUE-BLANCO

En las ejercitaciones finales de la Flota de Mar, la corbeta ARA "Drummond" realizó con éxito el lanzamiento de un misil "Exocet" mar-mar sobre el destructor ARA "Domecq García", recientemente radiado del servicio y preparado especialmente para servir como buque-blanco.

El proyectil hizo impacto en el blanco desde la distancia operativa prefijada, abordando posteriormente al destructor los equipos de verificación para realizar una evaluación inicial de las averías producidas, pero el análisis final de las mismas lo efectuará personal naval argentino, una vez finalizado el remolque del blanco hasta el puerto establecido.

Cabe destacar la excelente preparación del material y el adiestramiento del personal, totalmente argentino, que permitió realizar la prueba con precisión y de acuerdo con las previsiones.

NUEVO JEFE DE LA ARMADA

El gobierno nacional ha suprimido el cargo de comandante en Jefe, en las tres Fuerzas Armadas. En consecuencia, la más alta función militar dentro de la Armada ha pasado a ser el jefe del Estado Mayor General Naval, para lo cual ha sido designado el contraalmirante Ramón Antonio Arosa, con fecha 14 de diciembre del corriente año.

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de fragata contador Luis Gregorio Causone, capitán de navío Carlos Luis Musis, capitán de fragata Julio A. Anelli, contraalmirante Eduardo E. Daviou, capitán de navío Oscar B. Verzura, capitán de fragata Agustín De Paoli, capitán de fragata Roberto P. Vacarezza, capitán de fragata Raúl E. Sidders, capitán de navío bioquímico Manuel N.J. Pulleiro, capitán de fragata Rodolfo Luis Aime, capitán de corbeta de Infantería de Marina Alberto J. Beretta, capitán de fragata contador Osvaldo S. Pitrau, capitán de fragata Alfredo E. Elena Escalera, contraalmirante contador Héctor J. Domínguez, capitán de navío contador Norberto M. Baldo, capitán de navío Antonio E. Speroni, capitán de corbeta Osvaldo E. Schiller, capitán de fragata Oscar D. Nava, capitán de fragata Desmond M. Murphy, capitán de navío Antonio Adolfo O. Gómez, capitán de fragata José B. Fernández, teniente de navío Carlos J. Chaminaud, teniente de navío Saturno L. Cardoso, capitán de navío José Augusto Abalo, capitán de fragata de Infantería de Marina Fernando J. Suárez Rodríguez, capitán de navío de Infantería de Marina Gilberto A. Sánchez, capitán de corbeta de Infantería de Marina Carlos M. Mauvecin, capitán de corbeta de Infantería de Marina Gerardo N. Macellari, capitán de fragata de Infantería de Marina Máximo Gutiérrez, capitán de fragata de Infantería de Marina Felipe A. Gardella, capitán de navío de Infantería de Marina Gustavo A. García Reinoso, capitán de fragata de Infantería de Marina Miguel V. García, capitán de fragata de Infantería de Marina Jorge G. Gallastegui, capitán de navío de Infantería de Marina Carlos Fernández Lobbe, capitán de fragata de Infantería de Marina Esteban E. Cobelo, capitán de fragata José Guillermo Zuloaga, capitán de navío Eduardo Baltasar P. Trejo Lema, capitán de fragata Manuel Suárez, capitán de fragata Juan Carlos Silva, contraalmirante León Mario Scasso, capitán de fragata Julio C. Sánchez Magariños, capitán de fragata Abel Angel Saldaño, capitán de fragata Ricardo Sabater, capitán de fragata Jorge Rafael Rubio, capitán de fragata Esteban Roldán, capitán de fragata Francisco F. Gatto, contraalmirante Néstor Omar Pozzi Jauregui, capitán de fragata Enrique Paquien, teniente de navío Jorge A. Origone Barreiro, señor Héctor L. Moreno, capitán de navío Pedro H. Messina, capitán de corbeta Bernardino Mena, capitán de navío Aldo J. E. Mariuzzo, capitán de fragata Eduardo J. Llosa, capitán de navío Jorge A. Ledesma, teniente de navío ingeniero Arturo A. Iglesias Echegaray, capitán de corbeta Enrique A. Herrero Mayor, capitán de corbeta Rafael A. González Aldalur, capitán de fragata Jorge Grimaux, capitán de corbeta Rodolfo Frigerio Miró, capitán de navío Rolando Milton Franco, capitán de fragata Félix E. Fernández, señor Jorge de Tomasi, capitán de fragata Alberto L. Della Croce, capitán de fragata Esteban J. Chiappe, capitán de fragata ingeniero Héctor de la Cruz Medrano, capitán de navío Alcides A. Corvera, contraalmirante Horacio R. Colombo Sanz, capitán de navío Oscar J. A. Ciarlotti, capitán de corbeta Jorge Cardini Zar, capitán de fragata Gerardo Horacio Barderi, contraalmirante Francisco Agustín Alemán, capitán de fra-

gata Jorge Alfredo de Tommaso, teniente de navío Mario Roberto Escudero, contraalmirantes Rodolfo M.N. Panzarini y Remo J. Tozzini y capitanes de navío Mauro M. Gamenara, Rolando A. Salerno y capitán de corbeta Andrés Pace.

ALTAS DE SOCIOS ACTIVOS

Teniente de corbeta médico Manuel Giménez, guardiamarina Marcelo Alberto Gallino, teniente de corbeta médico Mario Alberto Martínez Goñi y guardiamarinas Antonio Alberto Albizo, Jorge Amato, Luis Alejandro Angarola, contador Alejandro Araujo y Pablo Héctor Armesto, Carlos Raúl Arredondo, Marcelo Rodolfo Barbich, Carlos Alberto Barbari, Hugo Carlos Barrilli, Diego Jorge Bolster, Alejandro Burastero, Mario Carrara, Manuel E. Carrillo del Pino, Germán Cibeira, Damián María Cismondi, Jorge Lorenzo Cisneros, Alejandro M. Colombo, Pablo Alberto Coria, Guillermo Cormick, Claudio Ricardo Cuello, Augusto Cunningham Glen, César Reginal Dennehy, Alejandro J. Di Tella, Ernesto Gustavo Fandiño, Carlos Alberto Ferrucci, Julio Jesús Franco, Fabián Gustavo García, Gustavo Javier Giansanti, Oscar Pedro González, Claudio Gabriel Grossi, Walter Daniel Hausch, Mario A. Herrera, Alejandro Hormanstorfer, Walter D. Jaureguiberry, Gustavo Domingo Krasser, Rodolfo Enrique Larrosa, Gustavo Enrique Loto, Roberto Mario Lucero, Guido David Lucotti, Ricardo Miguel Mansur, Sergio Rubén Márquez, Marcos Emilio Matesa, Hugo Darío Miguel, Alejandro R. Moras Mon, Luis Angel Morel, Alejandro Ignacio Muzlera, Rodolfo Claudio Neuss, Daniel Fernando Nicola, Miguel Angel Nieves, Daniel Oscar Núñez, Gustavo César Oliver, Leopoldo S. Ormass, Mario Abel Ortiz, Sergio Darío Ortiz, Bernardo Padijla, Gustavo Paolucci, contador Edilio Raúl Pavia, Marcelo Oscar Pedetta, José Pablo Perasso, Luis Pedro Pereyra, Jorque Roque Pérez, Claudio G. Pérez Ortigueira, Eduardo José Pieroni, Félix Eugenio Plaza, contador Marcerlo Polastri, Rafael Gustavo Queirel, Emilio Rial, Guillermo José Repetto, Fernando Rodríguez Duc, Carlos Alberto Rustan, Roberto Daniel Salgado, Gustavo A. Santamarina, Jorge Eduardo Santos, Ricardo Sargo, José Luis Schafli, Juan Carlos Sottile, Daniel Ernesto Storti, Ronatdo Jorge Syddall, Guillermo Tarapow, Gustavo Adolfo Vaudagna, Alberto Edmundo Weser, Guillermo Zarazaga Marcial y Juan Martín Zugasti.

REINGRESO DE SOCIO ACTIVO

Teniente de navío Ambrosio Grandi.

ALTA DE SOCIO ADHERENTE

Mayor (Fuerza Aérea) Diego Arturo Valoni.

BAJAS DE SOCIOS VITALICIOS

Por fallecimiento: Capitán de fragata Alvaro Gómez Villafañe, vicealmirante Manuel A. Pita, capitán de fragata Agustín T. Barrio y capitán de navío capellán Luis B. Bertoni Flores.

BAJAS DE SOCIOS ACTIVOS

Por fallecimiento: Teniente de corbeta Jorge José Castellano, capitán de fragata contador Juan C.E. Moreno, capitán de navío Raúl Moyano Arrigoni, guardiamarinas Erik Poulsen y Carlos Eduardo García y contraalmirante Hugo Montagnani.

Por renuncia: Teniente de navío de Infantería de Marina Jorge Aldo López, capitán de corbeta contador Jorge Ricardo Cortizas, teniente de fragata Jorge Fernández Lobbe, tenientes de corbeta Emilio Fernando Safi y Federico Eduardo Janzen, teniente de navío ingeniero Néstor Picos, teniente de corbeta Juan Salvador Pellegrino, teniente de navío Luis Ambrosio Navarro, capitán de corbeta odontólogo Rubén Alberto López Azcúa, guardiamarina Sergio Esteban Fernández, capitán de navío Bernardo Francisco Benesch, tenientes de corbeta Fernando Rodríguez Alfaro, Héctor José Sartori y Fernando Dopazo, teniente de navío Miguel A. García Velazco, teniente de navío bioquímico Fernando Bardiani, señor Joaquín Rizzuto, teniente de fragata ingeniero José Oscar Lazarte, teniente de navío de IM Alberto Jesús Pazos, teniente de fragata Hernán L. J. Magallanes, teniente de corbeta Néstor Jorge Clementti y guardiamarina Raúl Alberto López.

Por aplicación del Art. 31, inc. 1º, del Estatuto: Teniente de navío de Infantería de Marina Julio Armando Serrano.

Por aplicación del Art. 17, inc. 5º, del Estatuto: Ex teniente de fragata contador Eugenio Omar Navarro, ex teniente de navío médico Eduardo Fidel Cafá y teniente de fragata auditor Edgardo Mario Villa.

BAJAS DE SOCIOS ADHERENTES

Por renuncia: Capitán (Fuerza Aérea) Gabriel Martínez, vicecomodoro Jorge E. Riccardini y mayor (Fuerza Aérea) Carlos Andrés Mondino Berton.

PRESIDENCIA DE LA SUBCOMISION CENTRO NAVAL OLIVOS

En virtud de que el capitán de navío Juan Carlos Marengo ha sido designado Agregado Naval en Venezuela, ha asumido la Presidencia de la Subcomisión Centro Naval Olivos, el capitán de fragata Domingo Giorsetti, a partir del 1º de diciembre.

PUBLICACIÓN DEL LIBRO “HISTORIA DEL CENTRO NAVAL”

El Instituto de Publicaciones Navales ha editado un libro sobre la “Historia del Centro Naval”, cuyo autor es el capitán de navío Enrique González Lonzieme, el cual será distribuido a todos los suscriptores del Instituto y puesto a la venta para los que no lo son.

ACTO CONMEMORATIVO EN LA SALA DE AJEDREZ

Con motivo del fallecimiento del capitán de fragata Alvaro Gómez

Villafañe, se realizó el 13 de setiembre en la Sala de Ajedrez un acto recordatorio durante el cual el Delegado de Ajedrez del Centro Naval, teniente de navío Ramón R. López, pronunció las siguientes palabras:

“Señores consocios e invitados especiales:

Con sentimiento profundo y en ámbito propicio, deseo que rindamos un justo homenaje a la memoria de quien fuera el señor Capitán de Fragata Dn. Alvaro Gómez Villafañe.

En este momento ruego de vosotros que en silencio imploramos por:

— Una mancomunidad mental de las inquietudes del intelecto, que nos hacen reunir en este salón.

— Un compromiso de la hermandad cristiana que nos hace superar las reparaciones tristes.

...Y para que nuestros corazones, en lo más recóndito, se asocien a los sentimientos de los corazones de sus seres más queridos, os pido, un minuto de amor silencioso.”

ENTREGA DE MEDALLAS BODAS DE ORO Y DIPLOMAS DE HONOR

El 19 de octubre se realizó la entrega de la medalla Bodas de Oro y del Diploma de Honor, a los socios que cumplieron 50 y 40 años respectivamente, como miembros de la Institución, capitanes de fragata Julio A. Anelli, Agustín de Paoli, Raúl Sidders y Alfredo Elena Escalera.

Concurrieron familiares de dichos socios y la Comisión Directiva, pronunciando palabras alusivas el Presidente del Centro Naval, sirviéndose finalmente un vino de honor.

TORNEO DE SABLE COPA “ARMADA ARGENTINA”

El 22 de octubre se realizó en la Sala de Armas de la Institución tradicional Torneo de Sable por la disputa de la Copa ARMADA ARGENTINA, el que arrojó la siguiente clasificación.

1° Atilio Tass, del Centro Húngaro.

2° José M. Casanova, del Jockey Club.

3° Andrés Campos, del Colegio Lassalle.

4° Augusto Mazzini, del Centro Húngaro.

5° Gonzalo J. Salas, del Centro Naval.

6° Capitán de Corbeta Sergio A. Di Stefano, del Centro Naval.

Además se clasificaron los siguientes tiradores: “Mejor de 3ra. categoría”, Andrés Campos; “Mejor del Centro Naval”, Gonzalo J. Salas y “Mejor de la Escuela Naval Militar” cadete Ramiro Figuerero.

Al término del mismo y previo a la entrega de premios pronunció palabras alusivas el señor Jefe de la Sala de Armas, capitán de navío I.M. Gustavo A. Mauvecin.

SALON ANUAL DE MARINISTAS

El 28 de octubre se realizó la entrega de premios del XXIX Salón Anual de Marinistas, con la presencia de la Comisión Directiva. Pronun-

ASUNTOS INTERNOS

ció palabras alusivas el capitán de fragata Pedro C. Florido y los premios fueron los siguientes:

Primer Premio óleo: Roberto Galicer, "Marina con barcas".

Segundo Premio óleo: Norberto Guevara, "Atardecer".

Tercer Premio óleo: Roberto Granito, "Quietud en el puerto".

Menciones especiales óleo:

Janine Meyer: "Otrora el puerto".

Oscar A. Franchino, "Cuando reina la calma".

Premio Cap. Lebán. Mención Especial:

Capitán de navío Jorge F. Schwarz, "El Aviso Sanavirón en Puerto Piedrabuena"

Tercer Premio Acuarela: Michalina García, "Tormenta sobre el Mar".

Los premios considerados desiertos fueron:

- Premio de Honor.
- Acuarelas - 1º y 2º Premios

HOMENAJE DEL INSTITUTO BELGRANIANO

El Instituto Belgraniano hizo entrega a esta Institución de un busto del General D. Manuel Belgrano, en una ceremonia realizada el 26 de octubre, en la cual hicieron uso de la palabra el señor presidente del mencionado Instituto, general de división Isaías García Enciso y el presidente del Centro Naval, Vicealmirante Humberto J. Barbuzzi.

Se hallaban presentes el Vicepresidente 1º del Centro Naval, contraalmirante Norman Azcoitia, el presidente del Círculo de la Fuerza Aérea, brigadier Alberto Baños, el presidente del Instituto Browniano, vicealmirante Luis Mendía, el Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, contraalmirante Laurio Destéfani, el Vicepresidente 2º del Círculo Militar, general de división Luis María Spiegel, el Director del Museo Naval, capitán de navío Enrique González Lonzieme, miembros de las comisiones directivas del Centro Naval y del Instituto Belgraniano y señores socios de ambas Instituciones.

ASIGNACION DE NOMBRES A DEPENDENCIAS DEL CENTRO NAVAL

La Comisión Directiva ha resuelto denominar "Salón Islas Malvinas" al local que ocupa el frente del edificio donde funciona la Tesorería en Florida 826 y "Hotel Centro Naval", al Anexo situado en Córdoba 622.

TORNEO ANUAL DE PELOTA A PALETA, INTERCIRCULOS DE LAS FUERZAS ARMADAS

Dicho torneo se realizó durante los días 19, 20 y 21 de octubre, con el triunfo del equipo del Centro Naval compuesto por el capitán de navío José Alberto Aguila y por el capitán de corbeta Augusto César Bedarratz.

La copa correspondiente al premio, que es a posesión definitiva, ha sido entregada a la Secretaría del Centro Naval.

TORNEO MAYOR DE AJEDREZ DEL AÑO 1983

Se realizó en nuestra sede, con los siguientes resultados:

- 1º- Capitán de Navío Oscar Sabarots
- 2º- Doctor Guillermo Bosch
- 3º- Doctor Gonzalo F. Roch
- 4º- Señor Luis Estévez
- 5º- Señor Alberto Bastitta
- 6º- Doctor Néstor Castorina
- 7º- Capitán de Corbeta Eberto M.F. Viñes
- 8º- Guardiamarina Alejandro C. Martínez de Sanzo
- 9º- Capitán de Corbeta Paulo Ferro
- 10º- Capitán de Fragata Pedro C. Amarante
- 11º- Teniente de Navío Ramón R. López
- 12º- Guardiamarina Alejandro N. Veccia

MODIFICACION A LA PUBLICACION INTERNA "REGIMEN DE LOS SERVICIOS" REFERENTE AL BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

La Comisión Directiva dispuso reemplazar las disposiciones contenidas en dicha publicación, por las que se indican a continuación:

BOLETIN

ART. 1.- El Boletín se publicará trimestralmente, abarcando cada uno de los cuatro números anuales, un trimestre de año calendario.

ART. 2.- La impresión se realizará en un sistema que permita la reproducción de grabados y fotografías en colores.

ART. 3.- Con el fin de uniformar dimensiones para facilitar la encuadernación de la colección patrón, las mismas serán:

- | | | |
|-------------|-----------------|-------------------|
| 1) Revista: | Largo, 23cms. | —ancho, 16cms. |
| 2) Caja: | Alto, 18,5 cms. | —ancho, 11,3 cms. |

ART. 4.- La revista se mantendrá inscripta en el Registro Nacional de la Propiedad Intelectual, a fin de tener para sí y para los autores de sus artículos, la pertinente cobertura legal.

ART. 5.- Independientemente de las colaboraciones que reciba el Boletín, el Centro Naval podrá disponer incluir en la revista como información general, el texto de conferencias u otros trabajos que considere de interés, con la autorización de sus autores.

DE LAS COLABORACIONES

ART. 6. — Las colaboraciones para el Boletín podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Arma-

ASUNTOS INTERNOS

das y de Seguridad, por funcionarios públicos o por ciudadanos idóneos en determinadas disciplinas.

ART. 7.— Es condición indispensable para considerar la publicación de los trabajos, que sean inéditos en el país y en el extranjero y que no sean emergentes de conferencias pronunciadas previamente.

ART. 8.— El Centro Naval se reserva el derecho de rechazar sin necesidad de dar explicaciones, a aquellos trabajos presentados que se consideren inconvenientes para la revista, o que sustenten ideas que afecten a los principios mantenidos por la Armada Argentina y por el Centro Naval.

ART. 9.— Los autores son responsables del contenido de sus colaboraciones.

ART. 10.— Los trabajos deberán ser presentados por nota al Director del Boletín, escritos a máquina a doble espacio, en el anverso de hoja tamaño oficio, inicialadas por el autor. Se agregarán las fotografías en negativo o positivo y los gráficos o dibujos pertinentes, estos últimos realizados en tinta sobre papel blanco o transparente.

ART. 11.— Es deseable que la extensión de los trabajos no exceda treinta páginas según los términos del ART. 10. En el caso de ser superado ese límite por una colaboración aprobada para su publicación, la Dirección del Boletín podrá disponer la misma en forma fraccionada en números consecutivos de la revista.

ART. 12.— La Dirección del Boletín comunicará por nota a los autores dentro de un plazo de noventa (90) días desde la fecha de recepción, si sus trabajos serán publicados o no en la revista, devolviéndose en este último caso el material correspondiente.

Si dentro de ese lapso y antes de recibir tal comunicación, los autores solicitasen la devolución de sus colaboraciones, la Dirección del Boletín procederá a satisfacer dicho requerimiento.

DE LOS PREMIOS

ART. 13.— Un Jurado integrado por los miembros de la Comisión Interna "Premios Boletín" de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones, asistido por el Director del Boletín —que será presidido por el Presidente de la citada Subcomisión— determinará anualmente cuales han sido las mejores colaboraciones por materia en el período considerado, según los siguientes conceptos:

a) Premio "Almirante Brown"

Al mejor trabajo sobre Estrategia, Táctica, Operaciones, Logística y Medios Navales.

Se adjudicará bienalmente, en años pares.

b) Premio "Domingo Faustino Sarmiento"

Al mejor trabajo sobre Educación, Formación, Instrucción y Capacitación del personal naval.

Se adjudicará bienalmente, en años impares.

c) Premio “Almirante Storni”

Al mejor trabajo sobre Intereses Marítimos Argentinos.

Se adjudicará bienalmente, en años pares.

d) Premio “Capitán Ratto”

Al mejor trabajo sobre Historia Argentina y Universal —incluyendo la Naval— y Tradiciones Navales.

Se adjudicará bienalmente, en años impares.

e) Premio “Comandante Piedra Buena”

Al mejor trabajo sobre Soberanía Nacional, Geopolítica y Promoción del Territorio Continental e Insular de la Nación. Se adjudicará bienalmente, en años pares.

f) Premio “Almirante Irizar”

Al mejor trabajo sobre Antártida Argentina, Navegación, Maniobra y Seguridad del Mar.

Se adjudicará bienalmente, en años impares.

g) Premio “Doctor Collo”

Al mejor trabajo sobre temas no encuadrados en los anteriores, pero que posea un valor excepcional.

Se adjudicará oportunamente, en forma no periódica.

ART. 14.— El Jurado puede declarar desierto cualesquiera de los premios establecidos en el Art. 13.

ART. 15.— La Comisión Directiva deberá convalidar lo actuado por el Jurado.

ART. 16.— Los premios consistirán en el otorgamiento de un diploma, una medalla de oro y el importe de diez (10) cuotas sociales.

ART. 17.— El Centro Naval se reserva el derecho acerca de la interpretación y/o alcance del presente articulado.

RECEPCION A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El 15 de diciembre se efectuó la recepción que tradicionalmente ofrece el Centro Naval en honor de los guardiamarinas recién egresados de la Escuela Naval Militar.

Ofreció la demostración el presidente del Centro Naval, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, quien dio la bienvenida a los nuevos oficiales con palabras alusivas, las que se transcriben:

Señores Guardiamarinas:

Esta recepción que se os brinda lleva implícitamente la satisfacción de la Comisión Directiva y el honor de quien os habla, por tener el privilegio de acogerlos con la habitual calidez con que esta institución abre sus puertas a la nueva savia de oficiales, que pasan a nutrir las filas de nuestra gloriosa Armada.

Os incorporáis al cuadro de personal superior en momentos graves y difíciles para la Patria. No dudamos que asumiréis vuestra función con claro discernimiento de la responsabilidad y con la hidalguía propia de aquellos dignos depositarios de las más puras tradiciones navales.

ASUNTOS INTERNOS

El honor de vestir el uniforme de oficial de la Armada Argentina, impone un rótulo señero, pero también exigencias y obligaciones rayanas hasta el sacrificio de la propia vida, como ocurriera recientemente en la Guerra del Atlántico Sur. La heroica sangre gaucha derramada contra la soberbia y la traición emanará permanentemente de la herida abierta a la República, mientras esos pedazos de tierra argentina, que son las Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, no vuelvan al regazo que nunca debieron dejar.

Señores guardiamarinas: al dar los primeros pasos en la Escuela Naval Militar, bien pronto tuvisteis la oportunidad de apreciar que os había acogido una institución ejemplar, severa, disciplinada, solidaria, orgullosa de sí misma y responsablemente eficaz, que es la Armada Argentina.

El Centro Naval a la vez y desde su fundación, se nutre de esa institución madre, por cuanto casi todos sus integrantes provienen de la misma y por eso está hecho a su imagen y semejanza.

Muchas veces hemos recordado cuál fue la inspiración y el motivo de la fundación del Centro Naval, esto es: "Promover y fomentar la unión, instrucción y espíritu de cuerpo de todos sus miembros".

La severidad y las exigencias en la formación como Oficiales de la Armada y el tiempo que casi en exclusividad impone el servicio, en esos períodos iniciales de la profesión naval, tal vez impida a muchos de vosotros apreciar en verdadera magnitud el sentido y el objeto del Centro Naval.

Pero a medida que los años, inexorables en su devenir, os abran el camino a mayores amistades; a medida que el tiempo os acerque familiarmente a compañeros, superiores y subordinados, a través de esposas, hijos y actividades comunes; cuando por fin sintáis en cuerpo y alma que aquí somos todos camaradas, pero también hermanos, enmarcados en una preciada conquista de igualdad y respeto, de ética, de moral y de honorabilidad.

Entonces sí comprenderéis que en estos salones tenéis un lugar apacible donde recalar, la prolongación social de la azarosa y dura vida naval y un cálido remanso en pleno fondo céntrico. Es el momento en que el ancla de Florida y Córdoba hace cabeza en la vida del Oficial de la Armada.

En sus ambientes se respira aire sano y puro. Aquí, señores, palparéis el sentido estricto de la libertad de conciencia y la libertad individual, que por siempre ha sido tan cara y tan preciada para el Oficial de Marina de todas las épocas.

En estos recintos y con sana justicia, prudencia, serenidad y buena fe, se siente más profundamente la opinión y el concepto de un camarada profesional, que la algarabía loca de un mundo sin rumbo.

Hallaréis, finalmente, en el Centro Naval el afecto y las normas que propenden a estrechar, aun más, los fuertes lazos que ligaron a todos los miembros de nuestra querida Armada, sin distinción de jerarquías y con el solo respeto a la edad, contribuyendo de esta manera a amalgamar ese espíritu de cuerpo, que en los mares ha de salvaguardar la soberanía y el prestigio de la Nación Argentina.

En esta noche, que debe ser de gozo para ustedes, les pido una pequeña licencia para decir algunas palabras sobre la situación actual que vive nuestro país.

Todos estamos contentos en señalar la feliz bienvenida de las instituciones republicanas, y rogamos a Dios que guíe a sus nuevos conductores hacia el feliz destino que merece la patria en que vivimos.

Sin embargo resulta fácil comprobar cuántos son los que se enjuagan la boca con el vocablo democracia, sin saber lo que es, ni nunca haberla practicado. Y, lo que es peor, lo hacen al amparo de diatribas contra las Instituciones Militares. No dudo del triste final del P.R.N., pero tampoco dudo que no es lícito generalizar, ni denostar a las FF.AA., por errores de algunos de sus integrantes. Ellas no han sido creadas para gobernar, sino para defender a la Nación y si han hecho lo primero en muchas oportunidades, ello ha sido posible, fundamentalmente, por el mal funcionamiento del sistema republicano a cargo de las instituciones políticas, que no alcanzaron a estar a la altura de las exigencias de la Argentina contemporánea.

Señores guardiamarinas: sed consecuentes con vuestros ideales. Defended siempre con denuedo a la Institución a la que pertenecéis como al resto de las Instituciones Militares, ya que sus principios son los de la Nación misma.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Con espíritu retemplado perseverad en el sostenimiento de las Instituciones de la República para la salud de la misma.

Sin hesitar, echad de vuestra presencia a aquellos que con canto de sirena, tarde o temprano, irán, una vez más, a golpear las puertas de los cuarteles, por cuanto las soluciones institucionales sólo deben buscarse en el mismo seno de la Constitución Nacional y no en las fortalezas militares.

Agradecemos la concurrencia de todos vosotros en este acto, engalanado en particular con la presencia femenina y de familiares que comparten y compartirán vuestras horas. También agradecemos afectuosamente la adhesión de los señores invitados especiales y sus esposas.

El Centro Naval, ostentando con orgullo el señorío propio de aquellas instituciones enraizadas en lo más genuino del alma argentina, se siente rejuvenecido y fortalecido con la incorporación de esta nueva Promoción de Oficiales. Todos vosotros daréis continuidad a esta comunidad de excepción que es el Centro Naval y con ello la perdurabilidad propia, mientras la Armada sea tal, y esta Institución, la síntesis de unión de los Oficiales en actividad y en retiro.

Jóvenes Oficiales: os damos la mejor bienvenida y os auguramos mucho éxito en los destinos que se os asignado. Un pasado de gloria os contempla. Un futuro promisorio os aguarda.

RESTOS DE SOCIOS FALLECIDOS SIN DEUDOS CONOCIDOS, DEPOSITADOS EN EL PANTEON N° 1 DEL CENTRO NAVAL

Se solicita a los parientes o amigos de los socios fallecidos que se mencionan a continuación, que tomen conocimiento de este aviso, que concurran a la Contaduría del Centro Naval, a fin de regularizar la situación de sus restos:

Apellido y nombres	Grado	Fallecido el	N° de nicho
Atencio, Adolfo J.	Tte. Nav.	05.02.964	516
Belt rame, Emilio	Tte. Frag.	920	244
Bernatto, Juan	Ing.Máq.Ppal	01.04.935	226
Bianchi, Edelmiro	Ing.Máq.Pra	05.11.927	564
Bochaton, Leopoldo	Ing.Ele.1ra.	929	116
Bono, Juvenal J.	Cap. Fragata	07.09.964	600
Cardoso, Genaro J	Cont 2da.	932	603
Casado, Federico T.	Cap. Fragata	927	245
Di Florentino, Maurizio	Tte. Fragata	31.07.974	529
Ferber, Carlos	Tte. Fragata	21.01.958	285
Fernández Mendoza, Mariano	Cap. Fragata	01.09.963	418
Finochetto, César	Cap. Navio	927	197
Galfrascoli. Juan	Cap. Corbeta	08.07.956	93
Garnau, Adolfo P.	Cap. Fragata	12.03.933	111
Godio, Carlos A.	Cap. Corbeta	19.03.969	486
Gutiérrez, Solano	Tte. Fragata	931	240
Guttero, Ezequiel	Cap. Fragata	23.10.932	114
Guzmán, Gerónimo J.	Cap. Frag. Méd.	13.12.963	404
López Carpió, Luis	Cap. Fragata	20.02.956	45
Pastor, Vicente H.	Cap. Frag.Farm.	11.10.929	565
Pereyra, M. Angel	Cont. 1ra.	932	589
Pirayno, José M.	Farmac. 1ra.	930	597
Pereyra, Félix	Cap. Nav.Cont.	26.11.967	627
Raffo, Guillermo	Cirujano Ppal.	09.04.935	570
Reinhold, Julio	Prof. Esc.Naval	932	581
Rodriguez, Angel	Cap. Frag.	20.03.963	518
Rovelli, Juan Antonio	Cap. Fragata	10.11.953	48

ASUNTOS INTERNOS

Scarone, Eduardo	Tte. Fragata	919	602
Sciacaluga, Antonio	Cap. Fragata	24.09.959	785
Seguí, Juan y otros restos	Cap. Fragata	925	109
Sibbald, Walter	Ing. Máq. Sup.	12.02.928	569
Torres, Rafael	Ing. Máq. Sup.	11.09.932	231
Traverso, Antonio	Contador ira.	929	584
Vacarezza, Leopoldo J.	Tte. Nav.	10.08.964	527
Valotta, Gerardo	Tte. Nav.	09.06.931	142

ASAMBLEA ORDINARIA 1984. RENOVACION DE AUTORIDADES

De acuerdo con las disposiciones estatutarias, en el mes de abril próximo deberán renovarse parcialmente la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas.

Cargos a cubrir:

Vicepresidente 2º — Por 2 años
Protesorero — Por 2 años
10 vocales titulares — Por 2 años
6 vocales suplentes — Por 1 año
2 revisores de cuentas titulares — Por 2 años
2 revisores de cuentas suplentes — Por 1 año

A los efectos de su oficialización se deberá confeccionar una lista de candidatos que reúnan las condiciones requeridas para ocupar dichos cargos (5 años de antigüedad, como mínimo, como socio activo), propiciada con la firma de 50 socios como mínimo con derecho a voto (1 año de antigüedad) y remitirla a la presidencia del Centro Naval antes del 1º de marzo, con el consentimiento de los candidatos y el nombre del apoderado.

Miembros que cesan en sus funciones:

Vicepresidente 2º: Capitán de Navío ENRIQUE G. MARTINEZ
Protesorero: Capitán de Navío Contador EDUARDO A. FERRO

Vocales titulares:

Capitán de Navío EDGARDO N. ACUÑA
Capitán de Navío RUBEN P. MESSIDORO
Capitán de Navío JUAN CARLOS MARENGO
Capitán de Fragata ISMAEL D. MOLINA
Capitán de Fragata PEDRO C. FLORIDO
Capitán de Fragata JUAN C. SILVA
Capitán de Corbeta NESTOR A. BERTONI
Capitán de Corbeta RAUL C. PAGANO
Capitán de Corbeta HECTOR A. TEBALDI
Capitán de Corbeta JUAN A. IBÁÑEZ

Revisores de cuentas titulares:

Capitán de Navío JORGE M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador JUAN C VARESINI

Miembros que continúan en sus funciones:

Presidente: Vicealmirante HUMBERTO J. BARBUZZI
Vicepresidente 1º: Contralmirante NORMAN R. AZOITIA
Tesorero: Capitán de Navío Contador ROBERTO J. BELELLI

Vocales titulares:

Capitán de Navío ALFREDO C. FEBRE
Capitán de Navío JORGE L. TOMASIN
Capitán de Navío FULGENCIO M. RUIZ
Capitán de Navío HUGO L. G. DIETRICH
Capitán de Navío RODOLFO A. FASCE
Capitán de Navío OSCAR A. BOUZA
Capitán de Navío FELIX A. MARCHIÑENA
Capitán de Navío JACINTO V. ZUBILLAGA
Capitán de Fragata DOMINGO R. GIORSETTI
Capitán de Navío ENRIQUE J. LANGE

Revisores de cuentas titulares:

Capitán de Navío Contador OSCAR O. MOREYRA
Capitán de Fragata I.M. FELIX B. PLAZA

FE DE ERRATAS

Boletín del Centro Naval N° 375

Artículo del capitán de navío César Trombetta, titulado “Ocupación de las islas Georgias durante el conflicto del Atlántico Sur en 1982”. En las páginas:

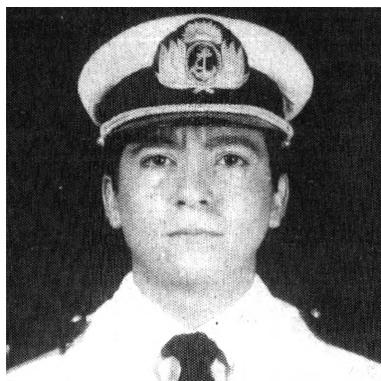
112 — 3er. párrafo - línea 2ª: 4º párrafo - línea 2ª y 5º párrafo - 1ª línea,
nea.

113 — 3er. párrafo - línea 3ª: 4º párrafo - línea 4ª y 7º párrafo - línea 2ª.

Donde dice: “ALOUTTE”

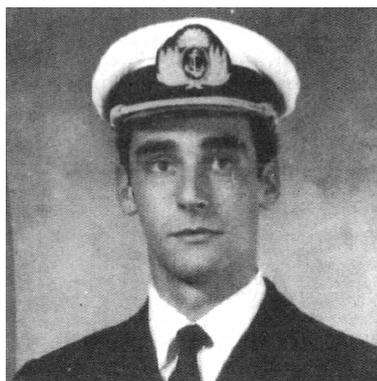
Debe decir: “ALOUETTE”

JUAN JOSE AGUIRRE
Guardiamarina



El guardiamarina Juan José Aguirre nació el 2 de octubre de 1959. Ingresó en la Armada el 18 de enero de 1977 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 110) el 1º de enero de 1981

Sus destinos fueron: Escuela Naval Militar, fragata "Libertad", Escuela de Aviación Naval y crucero "General Belgrano". Falleció el 2 de mayo de 1982, en el hundimiento del A.R.A. "General Belgrano" en la Guerra del Atlántico Sur.



EMILIO CARLOS TORLASCHI
Guardiamarina

El guardiamarina Emilio Carlos Torlaschi nació el 6 de junio de 1959. Ingresó en la Armada el 18 de enero de 1977, como cadete de la Escuela Naval Mi-

litar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 110) el 1º de enero de 1981.

Sus destinos fueron: "Libertad" y "General Belgrano". Falleció en el hundimiento del crucero A.R.A. "General Belgrano" el día 2 de mayo de 1982 en la Guerra del Atlántico Sur.

**ANIBAL EDUARDO
REY MENDEZ**
Teniente de Navío I.M.



El Teniente de Navío I.M. Anibal Eduardo Rey Méndez nació el 16 de febrero de 1925. Ingresó en la Armada el 3 de febrero de 1941, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 7) el 1° de julio de 1945 y a te-

niente de navío de I.M. el 31 de diciembre de 1953. Pasó a situación de retiro el 4 de mayo de 1954.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", Batallón N° 2 de I.M., Dirección General de Material de Comunicaciones Navales, Dirección General del Personal Naval, Batallón de Comunicaciones N° 1, Escuela Naval Militar y Subsecretaría de Marina Falleció el 16 de junio de 1982.



VIRGILIO E. MARQUES
Teniente de Fragata Médico

El teniente de fragata médico Virgilio E. Marques ingresó en la Armada el 1° de enero de 1978.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, Hospital Naval Puerto Belgrano, Area Naval Austral, Hospital Naval Río Santiago, transporte "San Blas" y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 20 de julio de 1982.

**ROBERTO DIEGO
LOUBET JAMBERT
Teniente de Corbeta**



El teniente de corbeta Roberto Diego Loubet Jambert nació el 18 de marzo de 1957. Ingresó en la Armada el 30 de enero de 1974, como cadete de la Escuela Naval

Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 107) el 30 de diciembre de 1978 y a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1980.

Sus destinos fueron: Escuela de Aviación Naval, Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque y Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Falleció el 11 de noviembre de 1982.



**LUCIANO CESAR PESSACQ
Capitán de Fragata**

El capitán de fragata Luciano César Pessacq nació el 8 de mayo de 1900. Ingresó en la Armada el 1º de febrero de 1916, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 47) el 4 de enero de 1922 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1940. Pasó a situación de retiro el 3 de julio de 1943 y el 22 de marzo de 1944 fue nombrado como retirado en ac-

tividad, para prestar servicios en el E.M.G. Naval (Biblioteca). El 6 de julio de 1948 pasó al Servicio de Informaciones Navales y el 21 de diciembre de 1956 pasó a situación de retiro efectivo voluntario.

Sus principales destinos en actividad fueron: "Presidente Sarmiento", "Liber-tad", "San Martín", "Patria", "1º de Ma-yo", "Layhueque", Escuela de Aplicación para Oficiales, "Bahía Blanca", "Juan de Garay", 1ª Región Naval, "25 de Mayo", Servicio de Comunicaciones Navales, "Ri-vadavia", "Drummond", Escuadra de Mar, Escuela de Guerra Naval, Dirección General del Personal Naval y Estado Ma-yor General Naval. Falleció el 6 de enero de 1983.

MARTIN ALBERTO
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Alberto Martín nació el 3 de noviembre de 1924. Ingresó en la Armada el 27 de enero de 1943, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 74) el 29 de noviembre de 1947 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1966. Pasó a situación de retiro efectivo el 1° de diciembre de 1968.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "La Argentina", "Moreno", Escuela de Aviación Naval, 2ª Escuadrilla de la Flotilla de Transporte Aeronaval,

"Cervantes", Grupo de Tareas Antárticas, Base Aeronaval Punta Indio, Base Aeronaval Puerto Belgrano, Base Comandante Espora, Fuerza Aeronaval Zona Naval Marítima, Grupo Aeronaval Submarino y Antisubmarino, Comando de Aviación Naval, Estación Aeronaval "Río Gallegos", "Bahía Buen Suceso", "Independencia", Escuela de Guerra Naval, Escuadrilla Aeronaval N° 2, Estación Aeronaval "Ushuaia" y Comando de Aviación Naval del Estado Mayor General Naval. Falleció el 12 de marzo de 1983.



ADALBERTO EFRAIN ROSSI
Capitán de Fragata Auditor

El capitán de fragata auditor Adalberto Efraín Rossi nació el 16 de enero de 1926. Ingresó en la Armada el 29 de mayo de 1952, como teniente de fragata auditor. Ascendió a capitán de fragata auditor el 31 de diciembre de 1968. Pasó a situación de retiro efectivo el 1° de mayo de 1972.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Subsecre-

taría de Marina, Auditoría General de las Fuerzas Armadas, Base Naval Río Santiago, Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas, Flota de Mar, Base Naval Ushuaia, Dirección de Obra Social Naval, Dirección General de Administración, Escuela de Guerra Naval, Dirección de Justicia Naval, Región Naval de Río Santiago y Dirección de Bienestar Social de la Armada. Falleció el 4 de abril de 1983.

BIQUES MILITARES

**PETROLEROS HASTA
80.000 t.p.b.**

**GRANELEROS HASTA
65.000 t.p.b.**

CARGUEROS

PORTA-CONTENEDORES

FRIGORIFICOS

**PROYECTOS Y
DESARROLLOS NAVALES**

**MOTORES DIESEL
MARINOS Y
ESTACIONARIOS HASTA
25.000 CV.**

**GRANDES COMPONENTES
DE CENTRALES
NUCLEARES**

**MATERIAL FERROVIARIO
BOGIES Y
LOCOTRACTORES**

**TURBINAS
HIDROELECTRICAS Y SUS
COMPONENTES**

ASTILLEROS Y FABRICAS NAVALES DEL ESTADO S.A.

ASTILLERO RIO SANTIAGO



**CORRIENTES
672
BUENOS AIRES
Tel. 45-7031/7
Télex 17.924 AFNE AR.**

VOLUNTAD NACIONAL CONSTRUYENDO PARA EL MAR

ISLAS MALVINAS



ARGENTINAS

INDICE TOMO CI

1983

Autor	TEMA	Página
	BOLETIN DEL CENTRO NAVAL	
	Enero - Marzo 1983 Num. 734	
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	<i>(Personal Boletín Centro Naval)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
<i>Castro Fox, R.A.</i>	La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque durante el conflicto del Atlántico Sur (1982)	1
<i>Cavalieri, D.O.</i>	Un fusil es un fusil. (El pensamiento y las armas)	11
<i>Tozzini, R.J.</i>	La teoría de la relatividad en la física sin matemáticas	23
<i>Sidders, J.C.</i>	EL "Alcón" Estudio sobre el tamaño y arreglo de la nave comandada por Hipólito Bouchard en el año 1815, durante la campaña de corso por el Pacífico	63
Crónica Nacional	150 años de usurpación	79
	Armada Argentina	
"	Comando del Batallón de Infantería de Marina N° 5 Escuela	80
"	126° Aniversario del fallecimiento del Almirante Brown	81
"	Botadura de la corbeta ARA "Rosales"	81
"	La Armada Argentina no intervendrá en el operativo UNITAS XXIV	82
"	Fragata ARA "Almirante Brown"	82
	Intereses marítimos	
"	Evolución de la marina mercante argentina	82
"	Inauguración del puerto de San Antonio Oeste	83
"	Actividades pesqueras en 1982 y datos estadísticos	84
"	Publicación de la Liga Naval Argentina	85
Crónica Internacional	Conferencia del Movimiento de Países No Alineados en la capital de Nicaragua	87
"	Reunión de los Países No Alineados en Nueva Delhi	87
Asuntos internos	Altas de socios activos	91
"	Altas de socios adherentes	92
"	Bajas de socios vitalicios	92
"	Bajas de socios activos	92
"	Separación de socio activo	92
"	Bajas de socios adherentes	92
"	Instituto de Publicaciones Navales	92
"	Designación del jurado para adjudicar los premios a los mejores trabajos publicados durante el bienio 1981 - 1982 en el Boletín del Centro Naval	93
"	Homenaje al Centro Naval de la Promoción 75	93
"	Tesorería: funcionamiento de una oficina en el Hotel Antártida	94
"	Recepción y oficialización de la lista de renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas	94
"	Delegación Mar del Plata	95
"	Creación de la Liga de Clubes Centenarios de la República Argentina	95

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Enero - Marzo 1983 Num. 734 (Cont.)		
Asuntos internos	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	96
(cont)	Necrología	
"	Teniente de Corbeta José E. F. Bottaro García	97
"	Capitán de Corbeta Tuio Nestor Panigadi	97
"	Capitán de Navío Contador Orestes F. Franzoni	98
"	Capitán de Fragata Victor Roberto Igounet	98
"	Teniente de Navío Carlos Emilio Duro Guayta	99
"	Capitán de Fragata Contador Osvaldo A. Garibaldi	99
"	Capitán de Fragata Carlos Roberto Castro	100
"	Capitán de Fragata Mario E. Bossi	100
"	Capitán de Corbeta Lorenzo José Bianchi	101
"	Teniente de Navío Alberto Ezequiel Newark	101
"	Capitán de Fragata Eleodoro Patrucchi	102
"	Capitán de Navío I. M. Victor A. Grimaldi	102
"	Capitán de Navío Juan José Feilberg	103
"	Capitán de Fragata Joaquin Mora	103
"	Capitán de Fragata Norberto Oscar O. Cerimedo	104
"	Teniente de Fragata Jorge Isaac Soldavini	104
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Abril - Junio 1983 Num. 735		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	<i>(Personal Boletín Centro Naval)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Homenaje a los combatientes en la guerra del Atlántico Sur en 1982	105
<i>Trombetta, C.</i>	Ocupación de las islas Georgias durante el conflicto del Atlántico Sur en 1982	107
<i>Anselmi, L.F.</i>	La Aviación Naval en las Malvinas	117
<i>Robacio, C.H.</i>	El Batallón de Infantería de Marina N° 5 en las Malvinas	139
Noticias	Aniversario de la recuperación temporaria de las Islas Malvinas	163
Nacionales	Egreso de la Escuela Naval de la Promoción 112	163
"	10° Aniversario del asesinato del Vicealmirante Hermes José Quijada	164
"	Primer Aniversario del hundimiento del crucero A.R.A. "General Belgrano"	165
"	Primer Aniversario del ataque aéreo al aviso A.R.A. "Sobral"	165
"	Día de la Armada Argentina	165
"	Conmemoración del Día de la Afirmación de los Derechos Argentinos sobre las Malvinas, islas del Atlántico Sur y sector Antártico Argentino	166
"	Operativo UNITAS XXIV	168
"	Casa Amarilla	168
"	Corbeta A.R.A. "Spiro"	168
Asuntos internos	Reconocimiento de socio vitalicio	169
"	Altas de socios activos	169
"	Dejar sin efecto baja de socio activo	169
"	Altas de socios adherentes	169
"	Reingreso de socio activo	169

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Abril - Junio 1983 Num. 735 (Cont.)		
Asuntos internos	Baja de socio honorario	169
(cont)	Bajas de socios vitalicios	169
"	Bajas de socios activos	169
"	Bajas de socios adherentes	170
"	Homenaje a socios que cumplen 90 años de edad	170
"	Homenajes al Centro Naval en su Centenario	170
"	Aniversario del hundimiento del crucero A.R.A. "General Belgrano"	170
"	Reciprocidad con el Buenos Aires Rowing Club	171
"	Ajedrez	171
"	Ciclo cultural 1983	171
"	Renovación parcial de la Comisión Directiva	171
"	Conmemoración del 101° Aniversario del Centro Naval	172
"	Fallecimiento del socio Decano y Vitalicio del Centro Naval	176
"	Fe de Erratas	176
"	Necrología	
"	Teniente de Navío Contador Raul Alberto Otero Schiaffino	177
"	Capitán de Corbeta Capellán Cesar Pedro Zoni	177
"	Contraalmirante Ricardo Guillermo Franke	178
"	Capitán de Navío Ingeniero Hugo Rafael Ahumada	178
"	Capitán de Fragata I. M. Benitos Ezcurra	179
"	Teniente de Corbeta Gonzalo Antonio Sule	179
"	Capitán de Fragata Médico Leon Roseny Asser	180
"	Teniente de Navío Edmundo A. Grimaux	180
"	Capitán de Navío Contador Adolfo F. D. Molinelli	181
"	Teniente de Navío Jorge Carlos Day	181
"	Capitán de Fragata Domingo L. Caretta	182
"	Capitán de Fragata Ingeniero José Julio Cesar Vanella	182
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Setiembre 1983 Num. 736		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	<i>(Personal Boletín Centro Naval)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	Subcomisiones	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
Mazzoni, C.M.	Los objetivos nacionales.	183
Buteler, R.G.S.	La toponimia en la controversia del Canal de Beagle	201
Reverter, V.J.	El futuro de las unidades de superficie	211
Molteni, C.A.	Malvinas... Así lo viví yo	223
Frasch C y Piuma H	Autonomía y soberanía	243
de Villalobos, J.R.G.	Océano, ¡adiós!	253
de Galandrini, G.A.	Los satélites y el mar	261
Asuntos internos	Reconocimiento de socios vitalicios	287
"	Altas de socios activos	287

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Julio - Setiembre 1983 Num. 736 (Cont.)		
Asuntos internos	Altas de socios adherentes	287
(cont)	Bajas de socios vitalicios	287
"	Bajas de socios activos	287
"	Bajas de socios adherentes	288
"	Agradecimientos al contraalmirante Franke	288
"	Asignación de nombre a la Biblioteca	288
"	Torneo interno de ajedrez	289
"	Biblioteca "Capitán de Fragata Hector R. Ratoó"	289
"	Conmemoración de la Revolucion Libertadora	289
"	Bridge	290
"	Necrología	
"	Capitán de Fragata Ingeniero Francisco Jose Campi	291
"	Capitán de Navío Emilio Luis Diaz	291
"	Capitán de Navío Horacio Howard	292
"	Capitán de Fragata Ingeniero Marco Aurelio Ortiz	292
"	Capitán de Fragata Contador Antonio Lauriano Toscano	293
"	Capitán de Fragata I. M. Hector J. Perez Llamas	293
"	Contraalmirante Helvio Nicolas Guodzen	294
"	Teniente de Navío Contador Victor Monges	294
"	Capitán de Navío Tirso Ranulfo Brizuela	295
"	Capitán de Fragata Alvaro Gomez Villafañe	295
	<i>(Publicaciones del Instituto de Publicaciones Navales)</i>	S/N°
	<i>(Servicios y horarios de la casa)</i>	S/N°
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Octubre - Diciembre 1983 Num. 737		
	<i>(Carátula)</i>	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
	<i>(Sumario)</i>	S/N°
	<i>(Personal Boletín Centro Naval)</i>	S/N°
	Comisión Directiva	S/N°
	<i>(Avisos comerciales)</i>	S/N°
<i>Astrada Sosa, J.</i>	Vigía. Del libro "Filásticas". (Sonetos Marineros)	297
<i>Sastre, M.A.</i>	Despojo. (Poesía)	298
<i>Bonzo, H.E.</i>	Crucero A.R.A. "General Belgrano". ¡A ellos y a sus seres queridos!	299
<i>Varela, H.</i>	El conflicto ideológico argentino-norteamericano. Ensayo	335
<i>Barbarori, A.A.</i>	Algunas reflexiones que nos sugiere el artículo "Autonomía y Soberanía"	355
<i>Poletti Formosa, R.</i>	Vemet-Fitz Roy: Un encuentro imposible	361
<i>Varios autores</i>	La Armada. Los medios y sus hombres	369
<i>Manfredi, M.A.</i>	La revolución de las Malvinas	377
<i>Schaer, E.</i>	Reflexiones para encarar y definir una estrategia para las próximas décadas	385
Información	Puesta de quilla del primer submarino a construir en astilleros argentinos	395
General	La argentina logró producir uranio enriquecido	395
"	Operativo Fraternal V	396
"	Lanzamiento de un misil "Exocet" mar-mar sobre un buque-blanco	396

Autor	TEMA	Página
BOLETIN DEL CENTRO NAVAL		
Octubre - Diciembre 1983 Num. 737 (Cont.)		
Información	Nuevo Jefe de la Armada	396
General (cont.)		
Asuntos internos	Reconocimiento de socios vitalicios	397
"	Altas de socios activos	398
"	Reingreso de socio activo	398
"	Alta de socio adherente	398
"	Bajas de socios vitalicios	398
"	Bajas de socios activos	399
"	Bajas de socios adherentes	399
"	Presidencia de la Subcomisión Centro Naval Olivos	399
"	Publicación del libro "Historia del Centro Naval"	399
"	Acto conmemorativo en la Sala de Ajedrez	399
"	Entrega de medallas Bodas de Oro y Diplomas de Honor	400
"	Torneo de sable "Copa Armada Argentina"	400
"	Salon Anual de Marinistas	400
"	Homenaje del Instituto Belgraniano	401
"	Asignación de nombres a dependencias del Centro Naval	401
"	Torneo anual de Pelota Paleta, Intercircuitos de las Fuerzas Armadas	401
"	Torneo Mayor de Ajedrez del año 1983	402
"	Modificación a la publicación interna "Régimen de Servicios" referente al	
"	Boletín del Centro Naval	402
"	Recepción a los nuevos Guardiamarinas	404
"	Restos de socios fallecidos sin deudos conocidos, depositados en el Panteón	
"	N° 1 del Centro Naval	406
"	Asamblea Ordinaria 1984. Renovación de autoridades	407
"	Fe de Erratas	408
"	Necrología	
"	Guardiamarina Juan Jose Aguirre	409
"	Guardiamarina Emilio Carlos Torlaschi	409
"	Teniente de Navío I. M. Anibal Eduardo Rey Mendez	410
"	Teniente de Fragata Médico Virgilio E. Marques	410
"	Teniente de Corbeta Roberto Diego Loubet Jambert	411
"	Capitán de Fragata Luciano Cesar Pessacq	411
"	Capitán de Fragata Martin Alberto	412
"	Capitán de Fragata Auditor Adalberto Efrain Rossi	412