

Nº 738

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

Enero-Marzo 1984

Nº 738

VOL. CII

AÑO CIII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

| | |
|--|-----|
| La batalla de las Malvinas y la electrónica | 1 |
| Por el Teniente de Navío Ingeniero Especialista Felipe Rene Tanco | |
| Aventura del pensamiento | 23 |
| Por el Capitán de Navío Ingeniero Roberto V. Taschetti | |
| Homenaje al Padre Killian | 27 |
| Por el Contraalmirante Mario Eduardo Olmos | |
| La militaridad argentina en crisis | 31 |
| Por el Contraalmirante Fernando A. Milia | |
| El Poder | 39 |
| Por el Licenciado Luis José Fucile | |
| Cuadro estratégico del Atlántico Sur. Intereses argentinos y conflictos en el Altántico Sudoccidental | 47 |
| Por el Capitán de Navío José Estanislao Cortínez | |
| Información General | |
| Evocación de la Escuela Naval y de mis grandes jefes | 75 |
| Por el Almirante Isaac Francisco Rojas | |
| Asuntos Internos | 103 |

Director: Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI

Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ

DIAGRAMACION:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO

Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN

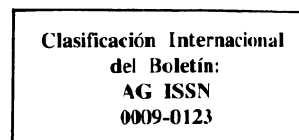
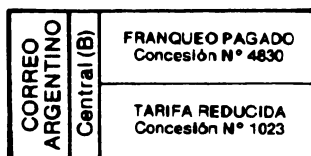
Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI

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.
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



Fotocomposición, impresión y encuadernación:
LA LEY S. A. e E. l.

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. IBAÑEZ
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. SCALONE
Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ
Capitán de Fragata Pedro R. BERNACCHI
Capitán de Navío I.M. Jorge R. SANTO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

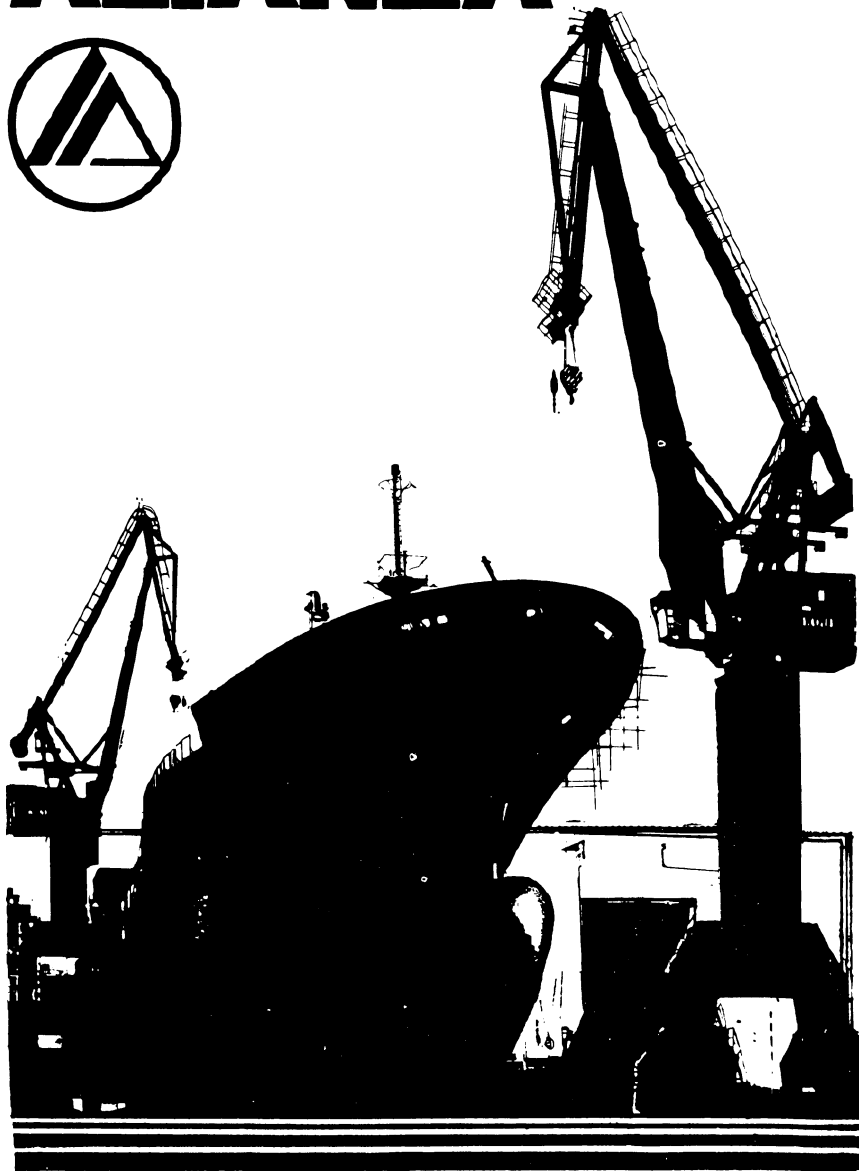
Revisores de Cuentas titulares:

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

ASTILLEROS ALIANZA



La Batalla de las Malvinas y la Electrónica

Por el Teniente de Navío
Ingeniero Especialista
FELIPE RENE TANCO

Si sabes lo que quieres
Si quieres lo que puedes
Y sabes que quieres lo que puedes
Tuyo es el mundo

(Proverbio árabe)

I — A manera de Introducción

En nuestros años de estudiantes nos tocó estar en una reunión social de universitarios en la ciudad de Córdoba. En uno de los grupos de conversación, que generalmente se forman en estos tipos de reuniones, un profesor de la Facultad de Medicina local, cuya edad estaría en los 50 años, exponía, en forma amena, la siguiente anécdota: “Cuando yo era estudiante y cursaba Clínica Médica, el profesor de la materia, siempre comenzaba sus clases exponiendo casos atendidos por él. Comenzaba describiendo síntomas, luego seguía con el diagnóstico y el tratamiento prescripto y terminaba diciendo: y el enfermo se murió”.

Como esta introducción se repetía clase tras clase, uno de los alumnos, entre intrigado y jocoso le preguntó: “¿Dr. a Ud. se le han muerto todos sus pacientes?”. La respuesta fue inmediata: “no, seguramente que no, pero son los fracasos, los muertos en este caso, los que nos obligan a rever lo que hemos actuado, a analizar los errores cometidos estudiando a fondo el caso para extraer la experiencia necesaria para no volver a cometerlos. Los éxitos poco nos enseñan, puesto que ellos pueden haber sido, más el producto de la providencia divina que de nuestros aciertos”.

El honesto reconocimiento de nuestros errores constituye la virtud primigenia para comenzar a salvarlos.

Si somos capaces de volver sobre nuestros pasos en el fracaso en las Malvinas, para analizar serenamente, con espíritu joven, lleno de ansias de perfeccionamiento, habremos dado un gran paso hacia un futuro mejor.

II — La Batalla de las Malvinas

Antes de encarar este tema, debemos dejar bien en claro que no hemos contado con otra información que la emanada de los medios de difusión públicos ni hemos tratado de explorar ni indagar en otros medios, pues según nuestra opinión, la información que llega al hombre común en el llano, es la única válida e importante si queremos conservar la República.

El 2 de abril de 1982, nuestros infantes de marina escribieron una página brillante de nuestro accionar como nación, e inédita en la historia de los conflictos armados, al conseguir la rendición del adversario sin haberle causado una sola baja y sin destrucción alguna en el teatro de operaciones. Un plan bien estudiado y perfectamente ejecutado, dio como resultado la obtención del objetivo fundamental en la guerra moderna: llevar al espíritu del adversario el convencimiento de la inutilidad de la resistencia.

Tal vez imbuidos por los ideales quijotescos, en donde se nutre nuestro espíritu de nación, preferimos derramar nuestra propia sangre antes de hacerlo con la del inocente poblador.

Sin embargo, 73 días después, este acto que unió a Latinoamérica y nos debía llenar de orgullo, se convirtió en la frustración más grande que soportara el ya castigado pueblo argentino.

La respuesta británica fue rápida y de una dureza no esperada. La Primer Ministro ante los gritos de traición, lanzados por la oposición en el Parlamento, reaccionó prometiendo usar todos los medios a su alcance para reconquistar las islas. Desde ese momento el gobierno británico se lanzó de lleno al combate en todos los frentes de batalla: el político, el económico-financiero y el militar. Sus éxitos en los dos primeros frentes fueron inmediatos; presentándonos ante el mundo como una republiqueta sudamericana gobernada por un grupo de militares agresores y sin el más leve respeto por los derechos humanos, consiguió que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobase su propuesta luego conocida como Resolución 502, que demandaba un cese de las hostilidades y el retiro inmediato de todas las fuerzas argentinas de las islas, al mismo tiempo la Comunidad Económica Europea aprobaba sanciones económicas contra la Argentina.

El día 5 de abril, se hizo a la mar una flota británica cuyo núcleo central lo formaban los portaaviones "Hermes" e "Invencible", a los cuales se les unieron, a la altura de Gibraltar, otros buques de guerra y auxiliares que dejaron sus puestos en las líneas defensivas de la OTAN (fueron relevados por buques norteamericanos), para conformar la flota más numerosa y poderosa que entrara en operaciones desde la terminación de la segunda guerra mundial.

Dos días después, Gran Bretaña declaró el bloqueo total de las islas, estableciendo una zona de exclusión marítima de 200 millas alrededor de las mismas, donde cualquier buque argentino podría ser atacado. La efectividad del bloqueo entró en vigencia de inmediato mediante la presencia de submarinos atómicos en el área. Las autoridades militares inglesas, al mismo tiempo que daban a conocer las fuerzas que se enviaban

al teatro de operaciones, trazaban los lineamientos básicos de la estrategia a seguir para reconquistar las islas. Estos pueden reunirse en tres puntos:

1° La tremenda diferencia a su favor de las fuerzas navales en juego, que contaban además con la información proveniente de los satélites espías americanos, ligados a la red de información de la NATO con terminales en los portaaviones, le permitirían ir batiendo uno a uno a todos los buques argentinos sin mayores riesgos.

2° Su mayor capacidad electrónica, su superioridad de armas aire-aire y una mejor coordinación de la defensa aire, ejercida desde los portaaviones, le permitirían obtener el dominio del aire en el lugar y en el momento que lo necesitasen.

3° El bloqueo aeronaval fuertemente ejercido debilitaría la defensa terrestre de las islas hasta forzar rendición

El Estado Mayor Conjunto argentino no dio a conocer cuál sería la estrategia a seguir para la defensa de las islas, pero el país se vio colmado por opiniones vertidas por todos los canales de información masiva: la radio, la televisión y la prensa escrita, donde se hacía hincapié en la gran distancia que separaba a Inglaterra de las islas, en la proximidad argentina a las mismas y sobre todo en la superioridad aérea de la Argentina en la zona en disputa. Los que así actuaron, ya sea en forma voluntaria o involuntaria, incurrieron en una serie de errores u omisiones que se pueden sintetizar de la siguiente forma:

1° Que el tipo de terreno de las islas y el corto tiempo disponible no permitirían la instalación de bases eficientes desde donde se pudiese ejercer el dominio aéreo local.

2° Que la distancia existente entre las islas y el continente, ponía a las primeras en el límite del radio de acción de los aviones que operasen desde el segundo, imposibilitando el mantener patrullas aéreas permanentes para asegurar el dominio aéreo sobre las islas.

3° Que el portaaviones argentino, con su modesta dotación de aviones, fuertemente amenazado por una flota muchas veces superior y por los submarinos atómicos era muy poco lo que podía hacer para asegurar el dominio aéreo.

4° Que el limitado equipamiento electrónico de los aviones argentinos no les permitiría actuar en todo tiempo, por lo cual su accionar quedaba restringido a las horas diurnas con cielo despejado y sin tormentas, en una zona conocida casualmente por lo tormentoso y plena de nubosidad y en una época del año con días extremadamente cortos.

Los puntos precedentes hacían razonable asumir la imposibilidad de asegurar el dominio del aire sobre las islas.

Un periodista inglés sintetizó en una frase la euforia de nuestros medios de difusión: "Trataban de encontrar la única piedra posible para que David pudiese vencer a Goliath".

El 20 de abril la Argentina obtuvo un triunfo en el seno de la OEA por 18 votos favorables y 3 abstenciones, aprobándose la reunión de los

cancilleres americanos a fin de tratar la aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR). A pesar de ello, EE.UU. decidió apoyar a Inglaterra, poniendo a su disposición todo el armamento y recursos logísticos que requiriese, vedando únicamente el envío de tropas propias.

Se confirmó así, una vez más, que la política internacional de los grandes Estados se rige más por conveniencias del momento que por principios. A Estados Unidos le resultaba más conveniente mantener la hegemonía anglosajona sobre el Atlántico, que dar cumplimiento a sus propias doctrinas y a los tratados firmados con el resto de los países americanos. Lo que ocurra en los próximos años nos mostrará si no fuimos un simple peón jugado para justificar hechos que han permitido afirmar sobre el Atlántico Sur la mencionada hegemonía.

El 1° de mayo a las 4.40 horas, los británicos iniciaron las acciones militares en las Islas Malvinas, encabezando el ataque un bombardero Vulkan con base en la Isla Ascensión, seguido por Sea Harriers con base en los portaaviones. El objetivo del primero fue la destrucción de las instalaciones radioeléctricas argentinas mediante el uso de misiles antirradares (1) y la de los segundos la destrucción de la pista de aviación en las islas. El ataque se completó con el bombardeo naval llevado a cabo en el área de Puerto Argentino por varios buques británicos y por tres intentos de desembarco que fueron rechazados.

Este primer día de combate dejó claro cuatro puntos:

1° Las tropas argentinas no contaban con una defensa aérea, que pudiese alertar sobre la presencia de aviones enemigos con suficiente anticipación y batirlos antes de que los mismos llegasen a volar sobre sus objetivos.

2° Prácticamente no se disponía de defensa de costas, pues los buques ingleses podían llegar a distancia de tiro de sus cañones y batir los blancos especificados sin ser molestados.

3° Los aviones británicos tenían un buen equipamiento electrónico que les permitía detectar cuando habían sido enganchados por un radar de control de tiro, iniciando de inmediato maniobras evasivas y su alejamiento del lugar.

4° La efectividad de los ataques de los aviones argentinos sobre los buques ingleses comenzó a mostrar la debilidad de los equipos de defensa aérea de la flota inglesa.

El día 2 de mayo se produjo el acontecimiento más luctuoso de la contienda: el hundimiento del Crucero ARA "General Belgrano", hecho que demostró bien a las claras que Inglaterra estaba dispuesta a conseguir sus objetivos a cualquier costo y que no se detendría ante limitaciones fijadas en tratados o convenios firmados por ella.

(1) Probablemente este ataque haya sido precedido por el vuelo, días antes, de un avión espía tipo TR o similar, no declarado o no detectado, que hizo el relevamiento de las instalaciones radioeléctricas argentinas para poder ajustar las cabezas buscadoras de los misiles.

El día 4 de mayo se produjo el hundimiento del destructor inglés HMS “Sheffield” como consecuencia del ataque llevado a cabo por dos aviones navales Super Etendard equipados con misiles Exocet MM39, circunstancia que originó diferentes reacciones en todo el mundo. La sorpresa fue como siempre el factor determinante de este logro. Nadie en el mundo había considerado la posibilidad de que los argentinos pudiésemos, por sí solos, poner en funcionamiento el complejo sistema avión-misil que aún no había sido probado por sus fabricantes. El tema de nuestra incapacidad es tan evidente para Inglaterra, que aún hoy su gobierno sigue haciendo planteos al gobierno francés por la supuesta asistencia en el evento.

El Ministro de Defensa inglés John Nott al informar al Parlamento sobre el hundimiento, expresó que no podía explicar que pasó con el sistema Sea Dart. Es de hacer notar que el HMS “Sheffield” acababa de ser modernizado por lo cual llevaba a bordo los últimos adelantos de la técnica electrónica inglesa.

Todo lo anterior, sumado a los comentarios llegados últimamente de Londres de que la Royal Navy no reemplazaría a los destructores tipo 42 perdidos en la contienda por unidades similares, alertan sobre el futuro de este tipo de buque y su sistema Sea Dart (2).

El hundimiento del HMS Sheffield parece haber convencido al comando inglés de la imposibilidad de controlar el corredor aéreo Continente-Puerto Argentino con los medios disponibles hasta ese momento, sin someterlos al alto riesgo que significaban los Super-Etendard y los misiles Exocet, por lo cual tomó una serie de medidas que pueden sintetizarse en las siguientes:

1º El reequipamiento de sus aviones con sistemas de armas americanos para lo cual fueron enviados a la Isla Ascención y el aumento del número de los mismos mediante el envío de 20 Harrier ya equipados con misiles aire-aire Side Winder, que hicieron la travesía volando con reabastecimiento en el aire.

2º Los esfuerzos para destruir en tierra a los Super Etendard mediante comandos desembarcados desde submarinos contando con el apoyo de Chile.

3º Ampliación de la cobertura radioeléctrica de su flota mediante la detección temprana de los aviones argentinos, para lo cual transfirió a la zona de operaciones un número no determinado de aviones de exploración Ninrod MR-2, para operar en Malvinas con reaprovisionamiento en vuelo desde la isla Ascención (3) y el probable establecimiento de una red de

(2) En una reunión realizada en el Astillero Río Santiago durante la puesta en funcionamiento del ARA “Santísima Trinidad”, se le puntualizó al jefe del grupo de técnicos de Marconi que estaba ajustando los radares 909. una serie de defectos constructivos que hacían a este equipo poco confiable, a lo que contestó: “Es cierto y nosotros lo sabemos, pero, ¿quién convence a la Royal Navy para que pague los altos costos que representan los equipos que cumplan con las normas militares?” ¿La Royal Navy estará hoy convencida?

(3) Una de las críticas más fuertes realizadas por el gobierno inglés a los EE. UU. fue el no haberle transferido en ese momento alguno de sus aviones AWACS.

detección en territorio chileno, para alertar sobre el momento en que nuestros aviones decolasen (4).

4º La ampliación de la zona de exclusión hasta 12 millas de la costa argentina para aumentar el área de acción de sus submarinos atómicos.

Mientras los puntos anteriores eran implementados, se ciñó más el bloqueo aeronaval sobre las islas desde posiciones inalcanzables para nuestra aviación. Las excursiones aéreas se hacían a cubierto de las condiciones meteorológicas. El fuego naval contra las posiciones argentinas, se volvió más certero gracias a los comandos ingleses desembarcados, que se mezclaron con los kelpers y recorrieron las islas sin ninguna traba, para luego enviar informaciones precisas. Es así como vemos ir cayendo uno a uno nuestros buques auxiliares: el ARA "Sobral", el ARA "Bahía Buen Suceso", el "Río Carcarañá", el ARA "Isla de los Estados" y hasta el pesquero "Narwall".

La aviación argentina sólo pudo actuar de contragolpe cuando las condiciones meteorológicas se lo permitieron, sobre los buques que se acercaban a bombardear Puerto Argentino. Los ataques llevados a cabo con gran destreza y con una valentía digna de todos los reconocimientos; es poco lo que pudieron hacer contra el poderío inglés apoyado por toda la capacidad logística de los Estados Unidos.

El 15 de mayo, comandos ingleses atacaron la Estación Aeronaval Calderón, destruyendo cinco Pucará de la Fuerza Aérea Argentina, cuatro T34 de la Aviación Naval y un Skyvan de la Prefectura Naval, demostrando así su preocupación por eliminar toda fuerza aérea estacionada en las islas, que pudiese ser un peligro para sus fuerzas en el momento del desembarco.

El día 21 de mayo se produjo el hecho más decisivo de la guerra: el establecimiento de la cabecera de playa en la Bahía de San Carlos. A pesar de la gran cantidad de buques puestos en juego, el desembarco pasó inadvertido, demostrando una vez más nuestra pobreza de medios de detección. Un avión naval Macchi 33 en vuelo de rutina, avistó por primera vez a media mañana a la fuerza británica cuando ésta había cumplido la mayor parte de su cometido, cubierta por la oscuridad de la noche y la nubosidad de la mañana. El piloto, luego de informar el hecho, se lanzó al ataque con su avión de adiestramiento disparando la totalidad de sus cohetes sobre uno de los destructores que cubrían el área.

El Comando Naval argentino, consciente de lo que significaba esta cabecera de playa, lanzó todos sus aviones de ataque contra los buques que operaban en el estrecho de San Carlos, hundiendo la fragata HMS "Ardent" y perdiendo a su vez tres aviones por la acción de los Harrier. El día 22 de mayo se presentó nublado, por lo cual las tropas inglesas

(4) A poco de finalizada la contienda en Malvinas, Chile anunció la puesta en funcionamiento de una complicada red de radar para aumentar la seguridad de la navegación en el Estrecho de Magallanes, que no sería nada más ni nada menos que poner una inocente etiqueta a una red capaz de detectar todo el movimiento aeronaval del sur de nuestro país.

puedieron continuar la consolidación de la cabecera de playa sin ser atacadas. El día 23 la aviación naval volvió a atacar la zona de San Carlos hundiendo la fragata HMS "Antelope" perdiendo a su vez un avión. Resultó así que las acciones sobre San Carlos costaron a nuestra aviación naval casi el 50 % de sus aviones de ataque A4Q de portaaviones.

El día 25 de mayo dos aviones Super Etendard, realizando un doble reaprovisionamiento en vuelo, hundieron al buque portacontenedores "Atlantic Conveyor". Nuevamente aquí el factor sorpresa fue el determinante, no entrando en los cálculos del comando inglés que hubiésemos podido resolver el complejo problema que representaba el doble reprovisionamiento en vuelo de los Super Etendard, para realizar una acción de tal profundidad. Desde ese momento la fuerza de tarea inglesa se vio obligada a mantener una patrulla aérea de combate sobrevolándola permanentemente para aumentar su seguridad.

A esta altura de los acontecimientos, todo el mundo contabilizaba el número de Exocet MM39 que aún quedaban en el arsenal argentino, para medir los riesgos que enfrentaba la fuerza de tareas británica.

El 30 de mayo se realizó un ataque combinado de dos Super Etendard con aviones A4C de la Fuerza Aérea Argentina sobre el núcleo de la fuerza de tareas inglesa. En esta ocasión el ataque se efectuó con rumbo Noroeste para sorprender al enemigo, lanzando su último Exocet MM39 con probable impacto en el HMS "Invincible", que a continuación fue bombardeado por los A4C de la Fuerza Aérea Argentina. Inglaterra negó en primera instancia que el portaaviones hubiese sido alcanzado, pero luego aceptó que había sido dañado ligeramente. Dos A4C no regresaron a su base.

El 3 de junio un bombardero Vulkan lanzó misiles antirradar contra las defensas radioeléctricas argentinas en el área de Puerto Argentino.

El día 4 de junio Inglaterra y los Estados Unidos vetaron una Resolución de la ONU sobre alto el fuego en Malvinas, confirmándose así el interés de este último país en la derrota argentina.

El día 9 de junio la Fuerza Aérea Argentina llevó a cabo el más devastador ataque efectuado hasta entonces sobre el invasor inglés, en el momento en que realizaba un desembarco en las Bahías Agradable y Fitz Roy. Resultaron seriamente averiados el destructor HMS "Plymouth" y los buques de desembarco HMS "Sir Galahad" y HMS "Sir Tristan".

El día 13 de junio, el crucero HMS "Glamorgan" fue alcanzado por un Exocet MM38, lanzado desde una batería costera precaria construida con elementos retirados de un buque.

El día 14 de junio la guarnición argentina en las Islas Malvinas se rindió al invasor inglés.

Mucho se dijo tratando de justificar la rápida rendición argentina, haciéndose principalmente hincapié en las nuevas armas utilizadas por los británicos, pero lo cierto es que todas ellas figuraban en los catálogos y revistas especializadas y por lo tanto eran conocidas y era lógico pensar que los británicos las tendrían a su disposición en cantidad suficiente,

desde el momento en que los Estados Unidos se pusieron abiertamente de su lado.

La situación reinante antes de la rendición está resumida en una frase de una supuesta carta de un oficial argentino de la guarnición de las Malvinas a un amigo en Buenos Aires, que dice así: “Somos un ejército de ciegos tratando de luchar con un ejército de videntes”.

Al narrar la Batalla de las Malvinas, sólo nos hemos referido a los eventos aeronavales que nos interesan para tener en cuenta en los párrafos posteriores y no porque los otros eventos no merezcan igual consideración y reconocimiento.

Antes de terminar este capítulo queremos referirnos a otro hecho que si bien ocurrió geográficamente muy distante, fue simultáneo con la Batalla de las Malvinas: nos referimos a la invasión del Líbano por las fuerzas armadas de Israel.

El día 6 de junio de 1982, Israel invadió el Líbano con la intención de eliminar a las guerrillas de la OLP, que operando desde ese territorio hostigan continuamente sus fronteras, y forzar el retiro de las fuerzas sirias que también permanecen en territorio libanés.

La invasión se inició, como ocurrió en la guerra del año 1966, con un ataque aéreo destinado a neutralizar las defensas antiáreas de la OLP y de Siria y destruir la aviación de este último país.

La OLP y Siria vieron caer sus defensas antiáreas, que contaban con todos los modelos de misiles superficie-aire de fabricación soviética, sin saber desde dónde eran lanzados los misiles denominados “astutos”, que con mortal precisión cumplieron todos sus objetivos.

El general ruso Jurasov visitó el frente sirio en la primera semana de lucha, para estudiar y contrarrestar la efectividad de los sistemas de armas israelíes, pero a pesar de las formales promesas la URSS no envió ningún equipo, lo cual equivalió a una declaración implícita de que no contaba con medios electrónicos idóneos para contrarrestar los sistemas puestos en operación en el Líbano por los israelíes.

Informaciones llegadas con posterioridad parecen demostrar que los misiles “astutos” fueron lanzados desde aviones telecontrolados y que fueron guiados desde aviones Grumman E2C-Hawkeyes volando fuera del cielo libanés, sobre el Mediterráneo, con rumbo paralelo a la costa. Estos aviones a su vez habrían sido asistidos por un viejo Boeing 707 convertido en una plataforma de guerra electrónica y ligado a los anteriores mediante un enlace de datos (data link).

Si comparamos la efectividad de los medios electrónicos utilizados por el binomio Inglaterra — Estados Unidos contra las precarias instalaciones argentinas en las Malvinas, con la de Israel contra la avanzada tecnología rusa desplegada en el Líbano, es fácil deducir que Israel cuenta en este momento con medios electrónicos iguales o superiores a los de la OTAN.

Si la segunda guerra mundial vio nacer a la electrónica como arma, la Batalla de las Malvinas la vio en su adultez convertida en el factor determinante de todos los encuentros.

La literatura militar actual resume la capacidad electrónica con la fórmula IC³ (Información, Comunicación, Control y Comando).

Hasta bien avanzada la década del 60, era usual medir el poder ofensivo de un buque por su poder de fuego y los artilleros, orgullosos, expresaban que un buque de guerra era una plataforma para llevar cañones. Hay, después de la batalla de las Malvinas, debemos empezar a comprender que el poderío de un buque estará medido por la capacidad de sus equipos electrónicos; dicho de otra manera, por su capacidad IC³.

Lo anterior es también aplicable a los aviones y a las unidades de combate de tierra.

III — La Armada Nacional y la Electrónica

Apenas habían transcurrido dos años desde que Marconi obtuvo su patente por un sistema de comunicaciones inalámbrico, cuando en 1898 el ingeniero y físico Teobaldo Ricaldoni iniciaba en la Argentina sus primeras experiencias en este campo, instalando un equipo de su propia invención en Dársena Norte y otro similar a bordo del aviso ARA “Vigilante”, realizando comunicaciones exitosas hasta una distancia de 50 km. (5)

Los experimentos anteriores marcan hechos de importancia histórica, puesto que muestran a la Armada Nacional como la precursora de las comunicaciones radioeléctricas en el país y probablemente en toda Latinoamérica, y al aviso ARA “Vigilante” como el primer buque argentino que dispuso de una estación RT a bordo.

En el mismo año, en el recién formado Ministerio de Marina se creó por decreto del 29/10/1898 la sección “Legislación y Estadística”, a la cual le incumbía el estudio de los medios de comunicación. Esta sección pasó a ser así la primera repartición naval que entendía en las radiocomunicaciones.

El entusiasmo por el nuevo medio de comunicación no se detuvo y en 1901 el capitán de fragata José F. Durand, jefe de la División Electricidad de la Dirección General de Armamento, ensayó dos equipos cedidos por la firma Laborde y Cía, instalando uno en Dársena Norte (edificio de la División Hidrografía) y el otro en el acorazado ARA “Independencia”. Los equipos se descartaron por falta de alcance (5 km. en forma efectiva).

El año 1904 fue un año de fundamental importancia para las comunicaciones radioeléctricas del país. En julio, funcionarios de Correos y Telégrafos luego de presenciar una serie de demostraciones llevadas a cabo por la Compañía Transatlántica Alemana de Electricidad, entre el buque “Capitán Ortegá” y la estación instalada en la Boca, dictaminaron

(5) Historia de las Comunicaciones Argentinas. Pág. 139/142. Fundación Standard Electric Argentina. Año 1979.

que la telegrafía inalámbrica era “práctica entre buques en movimiento y entre éstos y la costa y aun para instalaciones en tierra en lugares de difícil acceso”.

Coincidente con lo anterior la Armada adquirió tres equipos Telefunken, ya aprobados por la marina alemana y por las de otros países y los instaló en la Casa de Gobierno, en el Apostadero Naval Río Santiago y en la barca “San Blas” que estaba siendo convertida en faro eléctrico para reemplazar al Pontón Recalada. Después de varios ensayos, el enlace Casa de Gobierno —Río Santiago entró a funcionar correctamente. El enlace Río Santiago— Recalada, con un salto de 115 km. fue exitoso.

En diciembre del mismo año instalaron dos nuevos equipos en los cruceros ARA “9 de Julio” y ARA “Patria” de la División de Instrucción que comandaba el almirante Betvedere, la cual durante su navegación al sur consiguió comunicaciones confiables con Río Santiago hasta una distancia de 250 km. A raíz de esta experiencia se decidió el uso de las comunicaciones telegráficas inalámbricas en la Armada y se dio comienzo a la instalación de los equipos en el resto de los buques.

En el año 1906, por decreto del 26/11/1906 (O. G. 463/906), se aprobó el “Reglamento para el Servicio de las Estaciones Radiográficas de la Armada”, en el cual se mencionaba la Inspección Radiográfica de la Armada, pero la existencia de la misma no pudo ser confirmada. (6)

Por Orden General N° 358 del 3 de agosto de 1907, se creó la Escuela de Radiotelegrafistas de la Armada bajo la dirección del teniente de navío Pedro L. Padilla, a quien se designó además inspector general de estaciones radiotelegráficas. (7)

Por decreto de 18/5/1908 (O. G. 141/1908), se creó la “Dirección General de Electricidad” con dos secciones: a) Instalaciones Eléctricas y Laboratorios, y b) Telegrafía y Radiotelegrafía.

En 1909 el Ministerio de Marina fue autorizado a librar al servicio público seis estaciones radiotelegráficas en combinación con el Telégrafo Nacional, ajustándose a las normas de la Convención Radiotelegráfica Internacional” (Berlín, noviembre de 1906). Con este hecho la Armada pasó a ser el primer ente nacional que prestó el servicio radiotelegráfico en el país.

El año 1910 es de capital importancia para las comunicaciones, pues se autorizó la construcción de 12 estaciones costeras, que llevaría a cabo el Ministerio de Marina, el cual encargó la instalación de las mismas al capitán de fragata Pedro L. Padilla (5) y (7). Para agilizar los trámites se creó por decreto de 22/11/1910 la “Inspección de Comunicaciones” independizándola de la Dirección General de Electricidad.

La Ley 9127 de 1913 entregó a la Marina el manejo de las estaciones costeras, las cuales serían operadas por su personal.

(6) Laurio Destéfani. Expediente SICO, RGT N° 25/78.

(7) Walter B. L. Pose. Historia, de las Comunicaciones. Academia Nacional de la Historia, 1967 pág. 51.

El 29 de mayo de 1909 la Armada creó un taller destinado a la reparación y mantenimiento del material radioeléctrico que se instaló en la Dirección General Administrativa; al año siguiente este taller aumentó sus tareas dedicándose a la *Construcción de Transmisores* para las instalaciones de la Marina y de las estaciones costeras a su cargo. Este taller se trasladó en 1929 a Dársena Norte con modernas maquinarias y laboratorios propios (8), donde permaneció hasta 1955, en que se trasladó a su actual ubicación en Malabia 3029, Buenos Aires.

No es nuestra intención seguir detallando paso a paso el desarrollo de las comunicaciones en la Armada, lo cual dejamos en manos de personas más capacitadas en los estudios históricos; por lo tanto, pasaremos directamente a los hechos que nos interesan.

En la década del '30 cuando nuestro país se contaba entre los 10 primeros países del mundo (9), la Armada Nacional también ocupaba un lugar similar (10). Lo más importante es puntualizar que gran parte de los equipos de comunicaciones a bordo de los buques eran de provisión nacional, construidos en su mayoría en el taller de Dársena Norte.

En el altílo del viejo edificio del Servicio de Comunicaciones Navales, en Dársena Norte, donde funcionaba el laboratorio, se trabajaba con el entusiasmo propio de los radioaficionados de la época. De allí salieron especificaciones y prototipos que se materializaron en los equipos que construyó la incipiente industria electrónica para los buques de la flota y para sus bases. Exponentes de estos logros fueron los EC, los RBI, los RAI, los KRT 1, etc.

La segunda guerra mundial ocasionó el mayor esfuerzo de desarrollo científico y tecnológico de toda la historia de la humanidad. Los resultados de este esfuerzo fueron una serie de invenciones trascendentales que modificaron radicalmente las actividades del ser humano de nuestros días. Estos logros pueden agruparse de la siguiente manera:

1. La bomba atómica y todo el desarrollo de la energía nuclear, dando por primera vez al hombre la capacidad de destruir la vida en el planeta que habita.

2. El desarrollo de la propulsión a reacción dando origen a los aviones de este tipo, a los cohetes interceptores tripulados, a los misiles de vuelo horizontal tipo V1, y a los misiles balísticos tipo V2, abriendo las puertas para la conquista del espacio.

3. El desarrollo de la electrónica cuyos frutos fueron la aparición del radar, del sonar, de los detectores infrarrojos, de los primeros servomecanismos avanzados y de las primeras computadoras digitales, poniéndonos

(8) Burzio, Humberto M. "Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico". Buenos Aires 1960, pág. 142.

(9) Hay autores que lo ubican en el sexto lugar, otros en el séptimo; sin duda ello depende de los parámetros que se usen para el ordenamiento.

(10) Octavo lugar en el año 1934. Alte. Laurio Destéfani. Manual de Historia Naval Argentina, pág. 155/56

en el umbral de una nueva era para la humanidad que Z. Brzezinski ha denominado la “Era Tecnológica”.

4. El desarrollo de la bioquímica mediante la introducción de los antibióticos y que se continúa hoy en el fascinante mundo de la programación de bacterias.

Era lógico esperar que nuestro país, que no participó en forma activa en la contienda, quedase relegado en este desarrollo. Sin embargo, las autoridades navales del momento se mostraron conscientes de la situación y para contrarrestarla tomaron las siguientes decisiones:

1. Enviaron a varios oficiales jóvenes a estudiar a centros de de la Marina y Universidades de los EE. UU. y de Europa, para mantenerse al día con las nuevas tecnologías.

2. Inspirándose en el modelo seguido por los aliados para obtener un rápido desarrollo tecnológico, firmaron con la Universidad de Buenos Aires un convenio para la preparación de oficiales en el más alto nivel posible (11).

En el año 1943 se iniciaron los cursos de posgrado en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, en las siguientes especialidades: Radiocomunicaciones, Naval, Artillería y Metalurgia, y Explosivos y Guerra Química, todos costeados por el entonces Ministerio de Marina. (11)

En Radiocomunicaciones se inscribieron cuatro profesionales, algunos lo hicieron por propia iniciativa y otros fueron becados por el Ministerio de Marina. A fines de 1945 egresaron dos de ellos, constituyendo así los primeros graduados de la especialidad en el país. El retomo de los primeros graduados en Radiocomunicaciones en el extranjero, así como también los informes sobre la importancia que había tomado el radar y otros desarrollos electrónicos durante la guerra, llevaron al convencimiento de las autoridades navales de que era necesario hacer algo más que preparar gente, para poder recuperar el tiempo de aislamiento de la guerra. Así surgió la idea de crear un Instituto Radiotécnico, en conjunto con la Universidad de Buenos Aires (UBA) para contar con una institución que cumpliera el doble propósito de preparar profesionales en el área, por un lado, y encarar los trabajos de investigaciones y desarrollo en el campo de la electrónica por el otro, para llevar al país a los primeros planos en esta especialidad (12).

Para que el Instituto pudiese cumplir su cometido fue necesario contar con un núcleo de profesores que el país no disponía en ese entonces, por lo cual se pensó contratarlos en el extranjero. El Dr. Enrique Gaviola, presidente de la Asociación Física Argentina y director del Observatorio

(11) “20 años de Universidades Privadas en la República Argentina”, cap. ITBA, por el vicealmirante Carlos Garzoni.

(12) Convenio entre el Ministerio de Marina y la UBA para la creación del “Instituto Radiotécnico” y la carrera de Ingeniero Radiotécnico. 11 de abril de 1947.

Astronómico de Córdoba en ese momento, fue el encargado de entrar en contacto con personalidades mundiales de reconocida capacidad en Física, Matemáticas y otras asignaturas afines con las radiocomunicaciones. Las tratativas del Dr. Gaviola fueron exitosas, llegando prácticamente a concretar la contratación del Premio Nobel de Física Werner Heisenberg y de otros tres científicos extranjeros. A continuación me permito transcribir un párrafo de la nota que el Dr. Gaviola dirigió al jefe del Estado Mayor de la Armada, contraalmirante Juan M. Carranza, fechada el 11 de marzo de 1947 (13).

“Todo marchaba, pues, sobre rieles a fines de noviembre. En pocos meses más tendríamos, por primera vez en la historia del país, un instituto científico-técnico de enseñanza y de investigación fundamental y aplicada, al más alto nivel, que sería orgullo del país y de Iberoamérica, y todo ello se debería a la elevada, previsor y práctica política científico-técnica del Ministerio de Marina. Los nombres del contraalmirante Carranza y del capitán Rivero de Olazábal pasarían a la historia del progreso científico-técnico de la Nación”.

Cuando los diarios del país y de Europa hablaban de la próxima venida a la Argentina del Premio Nobel W. Heisenberg, todo entró en vía muerta y nunca se concretó.

El movimiento de la anticultura había comenzado a tomar impulso en la Argentina, con slogans como “alpargatas sí, libros no” y otros similares, obteniendo su primer triunfo al arrasar la Universidad. Este movimiento alcanzó también a la Escuela Naval; la promoción que cursaba 4° año se vio privada de sus hombres más prometedores siendo luego confinada en su totalidad en el sur del país. Se expresó que los físicos y matemáticos habían deformado a la Escuela Naval, convirtiéndola más en una universidad que en un instituto militar. Era lógico esperar que esta corriente se opusiese a la venida de eminentes personalidades del mundo científico. Ya no se deseaba que el Instituto Radiotécnico fuese un centro científico de investigación y creación, sino solamente un laboratorio de técnica aplicada. Se veía con complacencia que las autoridades inglesas, opuestas como siempre a nuestro desarrollo armónico, pusiesen objeciones a la venida de Heisenberg al país y así todo quedó en agua de borraja.

A pesar de todo lo expuesto precedentemente, el Instituto Radiotécnico se puso en funcionamiento y varios de sus cursos fueron dictados por profesores extranjeros internacionalmente conocidos, entre los cuales merecen citarse los doctores Kurt Otto Max Frank, (alemán), Ivo Ranzi (italiano) y Ricardo Ganz (alemán).

Al año siguiente de su fundación, divergencias personales dentro del Ministerio de Marina hicieron que parte de los fondos destinados al Instituto fuesen canalizados hacia la Universidad Nacional de La Plata, la cual creó la carrera de Telecomunicaciones y un grupo de becarios pasó del instituto a esta última universidad.

(13) Copia de esta nota nos fue gentilmente cedida por el ingeniero Ernesto Galloni de su archivo personal.

Dispersos los fondos, nunca se pudo concretar el equipamiento que se necesitaba para realizar un verdadero trabajo de investigación y desarrollo, por lo cual el instituto funcionó como una escuela de especialidad sin llegar a concretar la segunda función que figuraba en su convenio de creación. En esta situación permaneció hasta el momento en que la Facultad de Ingeniería de la UBA, que se había segregado de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales al adoptar su nueva organización departamental, lo absorbió con la denominación de Departamento de Electrónica.

De este magnífico esfuerzo quedó un saldo altamente positivo: el LIARA (Laboratorio Ionosférico de la Armada). Adquirió el primer equipo de sondajes ionosféricos, como parte del equipamiento mundial que en ese entonces realizaba el Bureau of Standard de los EE.UU., por el entonces capitán de fragata ingeniero especialista Remo Tozzini, (14) fue puesto en funcionamiento por el Dr. Ivo Ranzi en la localidad de Vicente López en el año 1950. Durante la campaña antártica 1950/51 se habilitó la primera estación antártica del mundo en la Isla Decepción (15) instalándose un equipo construido en el taller de Dársena Norte de la Dirección General del Material de Comunicaciones Navales con la supervisión del Dr. Ranzi.

Como resultado de los trabajos realizados en 1954 y 1955 se desarrolló un método de predicción de condiciones de radiopropagación ionosférica y poco después la Armada comenzó la edición regular de pronósticos para el cálculo de frecuencias para comunicaciones a larga distancia, publicación que se mantiene hasta el día de hoy, siendo la Argentina uno de los 10 países que la publican.

Al escribir estas líneas no podemos dejar de pensar en los niveles que podría tener hoy la electrónica en el país, si hubiésemos sido capaces de actuar con la misma firmeza y desinterés con que lo hicimos en el campo de la energía nuclear.

Sin duda la Batalla de las Malvinas hubiese sido muy diferente si hubiésemos contado con una electrónica de primera línea.

IV — El plan de reequipamiento naval

En el año 1976, a poco de iniciado el plan de construcción de seis destructores escolta, autorizado por resolución del Poder Ejecutivo de marzo de 1974, escribíamos (16):

“La brecha tecnológica que se abre durante la guerra, entre la Armada Nacional y las marinas de los países que intervinieron en la misma, se vio

(14) Conversación mantenida con el contraalmirante ingeniero especialista Remo Tozzini, el 18/4/83.

(15) I. Mesterman y V. H. Padula Pintos. Sociedad Científica Argentina. Evolución de las Ciencias en la República Argentina. Tomo V, Pág. 99.

(16) La Segunda oportunidad, B. C. N. N° 708, pág. 314.

ampliada año a año, y hoy en día es imposible tratar de salvarla de un solo salto. Es por esto que se decide construir los buques en base a otros existentes, ya probados, y con el asesoramiento técnico del país de origen. Esta decisión, comprensible y recomendable cuando se trata de capitalizar la experiencia ajena, en una época de escasos recursos, es *un tanto peligrosa* si no se trabaja con la mirada fija en la meta final: una industria naval independiente, y se la desvía hacia el más inmediato y fácil objetivo de construir seis buques”.

“La construcción de estos buques en tiempo de paz debe ser un medio de buscar la independencia tecnológica y no constituir un fin: el de contar con más buques”.

Sin embargo, la necesidad de un país de contar con más buques es un arma poderosa en manos de avezados comerciantes. Es así como el plan original de construir seis destructores, uno en el astillero diseñador y cinco en el país, se convirtió sin aparentes mayores costos, en diez buques: cuatro destructores a construir íntegramente en el astillero extranjero y seis corbetas a construir en el país, contando para ello con el diseño, los materiales y la asistencia técnica del diseñador.

Esta aparente conveniencia produjo una sensible pérdida a la industria naval argentina que vio reducidos el tonelaje a construir de 18.000 ton. a 8.400 ton. y la inversión en mano de obra de 13.500.000 horas-hombre a 6.000.000 horas-hombre (17). Simultáneamente debió afrontar los mayores costos que implica el construir un prototipo sin obtener derechos sobre el libre uso posterior de su tecnología.

Por otra parte el astillero diseñador tiene la capacidad de decidir sobre el plan de argentinización, por lo cual antes de acceder a cualquier pedido de incorporación de partes nacionales lo analizaba bajo la luz de su propia conveniencia comercial y las de sus proveedores europeos. Todo lo anterior determinó una transferencia de tecnología mínima.

Específicamente en lo que se refiere a la electrónica la situación fue más adversa, pues se aceptó desde el principio la tesis del astillero extranjero que expresó que no era posible prever ninguna argentinización en este campo. No es difícil comprender esta posición, pues siendo la electrónica la tecnología de punta y la de más rápida evolución en la actualidad, hace que los sistemas electrónicos sean los de mayor contenido de ingeniería, por lo cual todos los países tratan de reservarlos para sí. El resultado final fue no intentar la argentinización de ningún sistema electrónico incluyendo los sencillos equipos de comunicaciones interiores y de esparcimiento sobre los que la industria nacional tiene una vasta experiencia.

La introducción de las nuevas tecnologías en la electrónica ha determinado dos hechos opuestos: primero, el abaratamiento de los equipos y segundo, el aumento del costo de mantenimiento de los mismos

(17) Dado que ningún astillero da a conocer la inversión de mano de obra que demanda la construcción de sus buques, hemos recurrido a cálculos aproximados, donde se tuvieron en cuenta los aportes de los subcontratos de los sistemas de armas.

debido a su mayor complejidad. Estos hechos determinan que el buen negocio que podemos realizar hoy comprando equipos baratos, se convertirá en una verdadera hipoteca si no dominamos la tecnología para hacer el mantenimiento.

Abandonado el intento de argentinizar los equipos electrónicos, rápidamente se llegó también a la imposibilidad de mantenerlos, por lo cual se delegó parte de esta responsabilidad a una nueva empresa ligada a otra multinacional.

Es así como termina una honrosa tradición histórica de más de 60 años de esfuerzos y de luchas para mantener a la Armada Nacional dotada de equipos electrónicos argentinos, que le permitiese su independencia operativa.

En oportunidades anteriores ya nos hemos preguntado cuándo y cómo la Armada Nacional perdió esa ambición y esa dinámica que la había llevado a ser una de las primeras del mundo. Aquí trataremos de ampliar lo que ya expresamos en aquellas oportunidades condensándolo en 3 puntos:

1) La incorporación de los cruceros tipo ARA “General Belgrano” y los destructores tipo “Fletcher” constituyó un desafío para la Armada Nacional por la introducción en la misma de los primeros equipos de guerra electrónica, desafío que sorteó exitosamente gracias a la visión de los hombres que la conducían, que habían comenzado a prepararla diez años antes con la creación de los cursos de especialistas en todas las ramas.

Los Estados Unidos no sólo entregaron los buques a precios muy reducidos sino que pusieron también toda su enorme capacidad logística para facilitar su mantenimiento. Esta actitud trajo sin duda el efecto secundario de alejarnos del camino que habíamos seguido hasta el momento, de desarrollar nuestros propios equipos. Era más fácil, más barato y más rápido comprar que producir.

La conocida táctica de las grandes empresas que combatir a las pequeñas, dándoles trabajo y facilidades hasta convertirlas en totalmente dependientes y así poder controlarlas como se quiera, podría haber sido aplicada en este caso.

2) Si el punto anterior puede ser considerado como una causa externa, creemos que también existen otras causas internas que nos han llevado al estado actual.

El avance tecnológico que comenzó a fines del siglo pasado trajo aparejada la necesidad de contar con personal técnico en todos los niveles, incluyendo el de oficiales.

Esto creó de inmediato rivalidades entre los diferentes cuerpos, rivalidad que fue en aumento a medida que el cuerpo técnico creció por imperio de las necesidades del momento. Los cuerpos tradicionales se sintieron amenazados sobre todo por aquellos oficiales que ostentaban títulos universitarios. Se llegó al caso de que a jefes que habiendo cumplido comando exitosamente, se les negó luego la capacidad para ejercerlo por el solo hecho de haber obtenido un título universitario. Dicha rivalidad

comenzó a hacer crisis a fines de la década del 40 cuando el desarrollo impuesto por la guerra hizo necesaria la creación de los cursos de especialistas universitarios a los que nos hemos referido anteriormente.

Se intentan en forma sucesiva diferentes soluciones que tratan de compatibilizar las aspiraciones de los diferentes cuerpos sin llegar a una solución final y cada cambio le cuesta a la Armada el alejamiento de numerosos oficiales de todas las graduaciones. Hoy sería el momento de evaluar la influencia que estas sangrías han tenido en el desarrollo tecnológico de la Armada.

Siendo la electrónica la actividad de más rápida evolución, es la que más vio frenado su desarrollo. La Dirección General de Material de Comunicaciones Navales, creada en la reorganización ministerial de 1947 a fin de darle impulso a esta actividad, fue perdiendo fuerza dentro de la institución a medida que sus cargos fueron ocupados por oficiales ingenieros, hasta convertirse en un ente puramente logístico. Las voces de sus hombres, algunos de los cuales pueden clasificarse como brillantes, no fueron escuchadas.

Así se llegó a principios de la década del 60, cuando la introducción masiva de los semiconductores hizo que la electrónica tomase una dinámica que ha cambiado en gran parte el modo de vida de Occidente, sin que la Armada lo notase. El número de oficiales técnicos no creció al ritmo que demandaba la evolución de la tecnología; lo mismo ocurrió con sus laboratorios y sus talleres. No es raro pues que a fines de la década del 70 nos declarásemos incapaces de afrontar con solvencia las nuevas tecnologías.

3) El último factor, que según nuestra opinión jugó un papel preponderante en el retraso electrónico de la Armada fueron los sucesivos cambios de gobiernos civiles y militares que a partir de 1955 determinaron que muchos oficiales se alejasen de sus actividades profesionales.

V — La Defensa Nacional

La defensa nacional puede ser comparada con un iceberg, en el cual la parte que emerge y se ve —las Fuerzas Armadas en este caso— es una parte reducida frente a la masa sumergida que la soporta. Cualquier intento de romper el equilibrio físico tratando de sobredimensionar la parte emergente nos llevará inexorablemente al fracaso y al desastre mismo.

La educación del pueblo, del ciudadano común, forma la parte más importante de esa infraestructura sumergida. La educación es la encargada de darle a la Nación eso que conocemos como su moral, que le permitirá afrontar con decisión, tranquilidad y solvencia todos los hechos que les toque vivir por dolorosos y frustrantes que sean. La educación es la encargada de mostrarnos nuestro futuro y perfeccionar los hombres que deberán construirlo.

Pocas cosas en el país han sufrido un deterioro tan grande como la educación en los últimos 40 años. En la década del 40 se comenzó con la introducción de sectarismos y doctrinas espurias y conflictivas en los

planes de estudios a la vez que se menoscabó la personalidad de los docentes frente a los alumnos al verse obligados a enseñar conceptos que en la mayoría de los casos repudiaban.

A pesar de los intentos de la Revolución Libertadora, nuestra educación siguió comprometida perdiendo toda calidad. El triste período de la subversión, con todas las secuelas de dolor y lágrimas que estamos, viviendo, no es más que el resultado de la falta de calidad de nuestra educación. O volvemos a una educación amplia que ponga en primer término al binomio indisoluble de persona humana y libertad o vivimos con el fusil al hombro matándonos los unos a los otros.

La economía es otro de los puntales de esta infraestructura sumergida. Si la educación tiende a encauzar los ideales de un pueblo para conformar la idiosincrasia y el espíritu de una nación, la economía trata de lo puramente material, de sus riquezas naturales, de sus fábricas, de sus medios de comunicación y transporte, etc., sin los cuales la vida misma deja de ser posible.

El crecimiento dramático que ha sufrido la población del mundo en los últimos 30 años ha sido posible únicamente por el gran desarrollo de la economía. Si la humanidad volviese a la sociedad agrícola primitiva, se calcula que el planeta Tierra sólo podría alimentar el 10 % de su población. La sola mención de esta cifra nos da una idea cabal de la importancia que la economía tiene en la producción de los bienes que aseguren la subsistencia de la humanidad, y que van desde la obtención de alimentos hasta la fabricación de artículos no esenciales, tales como los suntuarios y los de distracción.

Los países que más activos se muestran en el desarrollo de la economía son los que pasan a ser de inmediato los más poderosos y respetados.

El cáncer que consume nuestra economía es su socialización, con el agravante de que no tenemos el valor de reconocerlo y atacar el mal de frente.

Nuestra indecisión en tomar medidas de fondo con las empresas del Estado ha originado esa creación amorfa que se denominó "privatización periférica" cuyo resultado estamos viviendo, pues sólo sirvió para que las empresas privadas suscribieran contratos que las ponían a cubierto de los riesgos empresarios, convirtiéndose en verdaderas sanguijuelas de las empresas estatales. Así es como la empresa privada se enriquece, mientras la estatal se endeuda y se va vaciando.

El tercer puntal que da estabilidad a la estructura subyacente son sus instituciones. Si la educación forma el espíritu, y la economía la parte material, las instituciones nuclea a los individuos para darle forma a ambas por separado o en conjunto. Desde las puramente espirituales como la Iglesia, hasta los totalmente materialistas como las empresas, deben ser reforzadas para conformar una estructura sólida que le dé forma a la sociedad argentina. Cuando las instituciones dejan de jugar su papel preponderante, el Estado trata de cubrirlo con los resultados que nosotros hemos vivido en los últimos cuarenta años.

VI - Después de la Batalla

La Argentina surgió después de la Batalla de las Malvinas con un fuerte espíritu anticolonialista. Debemos comprender, sin embargo, que el colonialismo de fines del siglo XX difiere fundamentalmente de aquel contra el cual lucharon nuestros mayores hace más de 150 años.

El virrey y el soldado colonial han sido reemplazados por el uso de marcas y patentes, las licencias de fabricación, la asistencia técnica y los repuestos, que nos convirtieron en súbditos sumisos en un mundo dominado por la tecnología. Nuestra vida diaria está repleta de esta dependencia, comenzando por el jabón y la pasta dentífrica con que nos aseamos a la mañana, continuando con las gaseosas que tomamos y los pantalones que usan nuestros hijos y terminando con los complejos sistemas de defensa que creemos dominar: todos ellos son medios de penetración por donde se drenan millones de dólares anuales que van a engrosar las arcas de las metrópolis colonialistas.

Aliados sí, súbditos no, fue el grito que lanzó Francia después de la segunda guerra mundial, cuando se encontró relegada a un segundo plano como resultado de no haber participado en el avance tecnológico de los años de guerra por su condición de país ocupado. Grito que le sirvió para lanzarse a un tremendo esfuerzo de desarrollo que casi termina con la V República, pero que le permitió volver a colocarse en la primera línea en los campos preponderantes de la energía nuclear, la aeronáutica y la electrónica. Este grito debe ser el que guíe a todo pueblo que desee ser dueño de su destino de aquí en adelante.

La creatividad de una nación es la piedra fundamental para su independencia en el mundo tecnológico en el cual vivimos. La creatividad no se puede adquirir ni en forma de productos terminados ni de licencias. La creatividad hay que desarrollarla en las escuelas, en los colegios, en las universidades, en los laboratorios y en todas las instituciones que forman la infraestructura de un país.

Si como país debemos agradecer la cantidad de recursos naturales con que contamos, como nación debemos agradecer también a nuestra ascendencia prioritariamente latina, que nos confiere la creatividad poco común con que cuenta el pueblo argentino y que le permite descollar en todos los ambientes propicios para ponerla de manifiesto.

En muchas oportunidades hemos comentado con personas allegadas a las actividades de investigación y desarrollo si los recursos que se aplican en nuestro país a estas actividades dan los frutos que es dable esperar, y dolorosamente, en el campo de la electrónica, la respuesta es no.

La razón de este resultado reside en que al igual que en la economía, en los últimos 40 años hemos aplicado a la investigación y al desarrollo un árido modelo socialista.

El Estado se convierte en investigador y crea comisiones, consejos, juntas, presididas por funcionarios que cambian con igual o más velocidad que las autoridades políticas, con lo cual cambian los planes y las prioridades y lo que hoy es principal mañana es secundario y viceversa.

El Estado parece ignorar siempre que el elemento fundamental en la investigación lo constituye el investigador y que el mismo no puede ser reemplazado ni por juntas ni por comisiones.

El gran desarrollo técnico-científico de los EE.UU. se debe fundamentalmente a su habilidad para atraer y retener investigadores de todos los niveles y especialidades. Una simple mirada a los Premios Nobel de los últimos años confirmará lo que hemos expresado.

En el extranjero, en los países más adelantados, se tiene más conocimiento y confianza en nuestra capacidad tecnológica que las que demuestran tener las propias autoridades argentinas. Para confirmar lo que acabamos de expresar nos permitiremos traducir algunos párrafos de publicaciones de los EE.UU.: Jackelyn S. Porth y Gregory Copley escriben (18): "Los argentinos pueden fabricar cualquier cosa que deseen encarar", más adelante continúan diciendo, "El problema fundamental que encara la industria de defensa argentina es la falta de buenos gerentes", para terminar: "Este es un problema que a lo mejor no es reconocido por los propios argentinos".

Como vemos, nuestro problema, visto desde los países más industrializados, no es tanto tecnológico sino puramente gerencial, producto del esquema socialista en que estamos inmersos.

Las Fuerzas Armadas deben invertir el sentido del camino que han transitado en estos últimos 40 años, de querer ir absorbiendo una serie de actividades propias de otras instituciones. Una apertura hacia las universidades, empresas, etc., en donde cada cual cumpla con sus funciones específicas, dará origen a un franco trato bilateral que restablecerá la confianza mutua y ayudará al fortalecimiento de la infraestructura nacional.

El informe sobre tecnologías de base del comité de ciencias de la defensa de los EE.UU. (19), detectó un aplastamiento en la actividad de investigación y desarrollo en ese país similar a la ocurrida en la segunda mitad de la década del 50, la cual le permitió a Rusia tomar la delantera en la colocación de un satélite en órbita. Las recomendaciones de ese informe pueden ser aplicadas a nuestro país salvando la diferencia de escala existente entre ambos, por lo cual nos permitiremos sintetizarlas:

1. Reconocer que el 2 % del presupuesto de Defensa aplicado a la investigación y desarrollo es suficiente, si se cuenta con una buena administración.
2. Recomendar 17 áreas tecnológicas como las de mayor prioridad. Doce de ellas caen en el campo de la electrónica.
3. Redistribuir los fondos disponibles para obtener los fines deseados. La Electrónica tenía asignado un porcentaje muy pequeño de los fondos.

(18) Defense & Foreign Affairs, agosto de 1982, pág. 13.

(19) Defense Science 2000 — May/June 1982, pág. 42.

4. Ejercer un mayor control centralizado en la distribución de fondos para evitar que las tres ramas de las Fuerzas Armadas encaren proyectos repetidos.
5. Reconocer que el equipamiento de las universidades es obsoleto, y la necesidad de asistirlos para actualizarlo, sobre todo en el campo de las computadoras.
6. Establecer becas de posgrado para profesores talentosos, para continuar sus estudios en las áreas prioritarias con el compromiso de trabajar en proyectos que se le asignen al finalizar los estudios.

VII — Palabras finales

La derrota en la Batalla de las Malvinas es el hecho más doloroso que le ha tocado vivir a la Nación Argentina en el último siglo, pues allí pagamos con sangre y lágrimas el cúmulo de errores cometidos en los últimos 40 años. Este hecho sin embargo, puede convertirse en algo de capital trascendencia y de efectos muy positivos si sirve para sincerarnos y si somos capaces de actuar con grandeza y serenidad de aquí en adelante.

“Pase lo que pase, nada podrá ser igual”, fue una frase repetida por todos los medios de comunicación después del 2 de abril y ello debe ser así. El pueblo argentino nunca admitirá que se pretenda tender un manto de olvido sobre la sangre derramada y que se pretenda seguir en el mismo camino como si nada hubiese pasado.

Una de las causas más determinantes de la derrota fue el no contar con una electrónica de primera línea a la vez que los éxitos parciales que obtuvimos fueron debidos a que el enemigo confiaba en nuestra incapacidad para poner en servicio complejos sistemas de armas.

Estos hechos nos marcan la necesidad imperiosa de incrementar nuestra capacidad electrónica si queremos fortalecer nuestra defensa nacional, desarrollando esa infraestructura que forma la parte sumergida de nuestro iceberg.

El modelo que se siguió en 1946, para la creación del Instituto Radiotécnico sigue siendo válido, pues se crea el mismo dentro de una institución cuyas funciones específicas son la educación y la investigación y se elige como director a un científico de reconocido prestigio capaz de nuclear e inspirar a los jóvenes investigadores.

No debemos olvidar que en los modernos y complejos sistemas electrónicos el costo de la ingeniería, incluyendo su programación (software) y puesta en marcha, puede llegar al 90 % del costo total y que ella puede ser provista por instituciones como la bosquejada en el párrafo anterior.

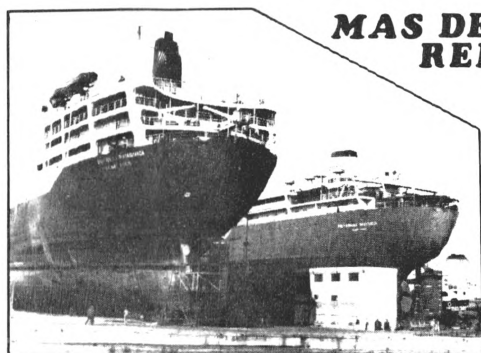
Del otro 10 % restante lo único que nuestra industria no puede proveer son los circuitos integrados y componentes especiales como conectores y cuya incidencia en el costo está alrededor del 5 % y que además son de fácil obtención dada la gran competencia mundial que existe hoy en día.

El comité de ciencias de la defensa de los EE.UU sigue un esquema similar al recomendar el apoyo para el reequipamiento de las universidades y establecer becas de estudios para profesores destacados.

Volver nuestra mirada hacia el interior del país en busca de solución para los problemas de la defensa, es la manera más efectiva de fortalecer nuestra posición internacional.

**LA EXPERIENCIA
NO TIENE SUSTITUTO...**

**MAS DE UNA CENTURIA
REPARANDO BUQUES**



3 DIQUES FLOTANTES

2 DIQUES SECOS

**1 SYNCROLIFT PARA
45.000 TPB.
CON 680 METROS
DE VARADA**

**1800 METROS DE MUELLES
DE ALISTAMIENTO**



TANDANOR
S.A.C.I.P.M.

AV. JOSE N. QUARTINO 1371
DARSENA NORTE
TEL 311-5271/76
TELEX 22898 TARNAR AR
(1104) BUENOS AIRES

REPUBLICA ARGENTINA

Aventura del Pensamiento

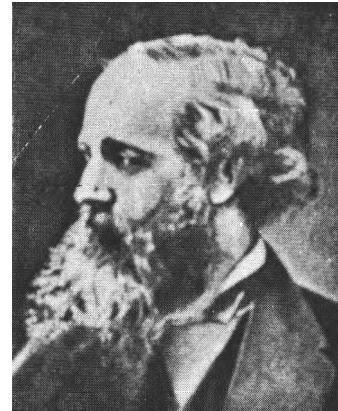
Por el Capitán de Navío Ingeniero
ROBERTO V. TASCHETTI

Es evidente que la luz ligera
si posee una velocidad cualquiera, limitada,
no puede nadie dejarla restringida
por más Einstein, admirado que sea.

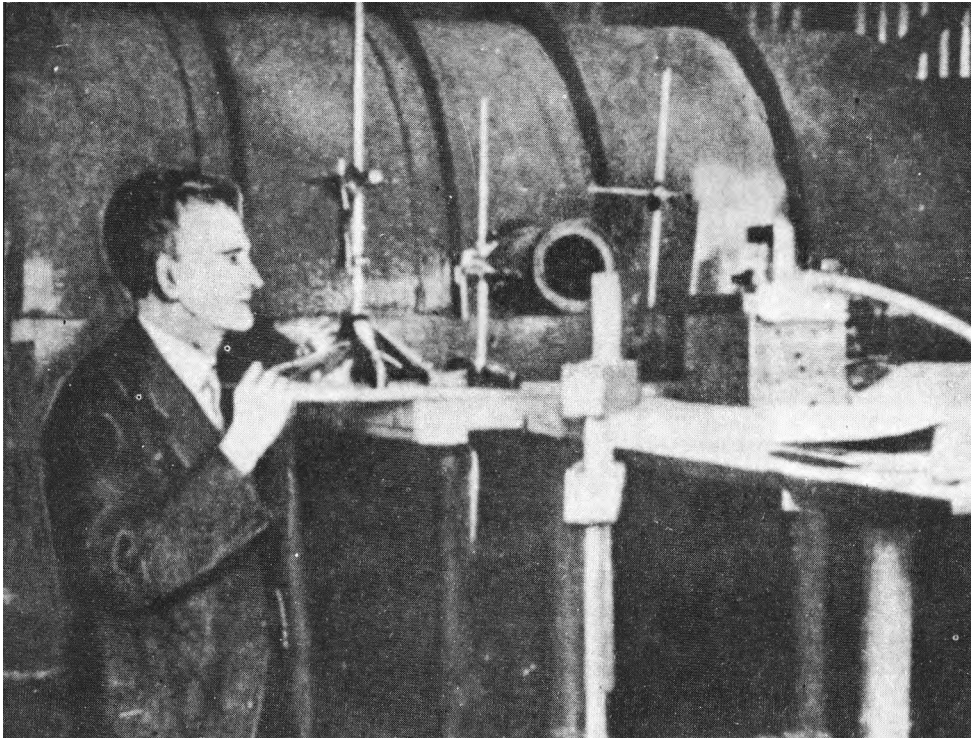
Si debe pasar de un punto a otro
sin que transcurra el tiempo,
es lógico que por su instantaneidad, sea infinita
y siendo infinita,
al recorrer la infinidad de los espacios
a éstos los deja limitados,
continuos y curvados como esferas,
pues qué otra cosa entonces esperas.

La masa, antes invariable, se convierte en energía
que no pudo el hombre aniquilarla
y sí sólo convertirla, transformarla;
ahora se conmuta con aquélla
uniendo, unificando, algo así
como espíritu y materia.

Si fuerza ejerces, en el tiempo, trabajas
y tu trabajo es energía, movimiento, cinética,
si vienes desde el infinito
hasta este centro de fuerzas que te atrae
tardas tanto en llegar si avanzas siempre
como si algo te detiene y recomienzas
si reposas es materia, si te mueves energía.



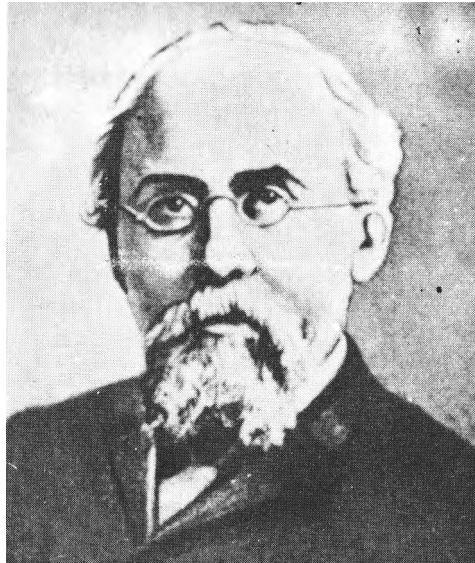
*J. C. Maxwell
(1831 - 1878)
Desarrolló la
Teoría de la
Programación
de la energía
electromagnética
mediante ondas.*



*A. A. Michelson (1852-1931)
Probó el resultado negativo
(contrario al esperado)
de su famoso experimento.*

Hay algo sin embargo, permanente,
la ley universal que nos gobierna
y también esto es ahora relativo
ya que en el espacio fijo en que te mueves
se miden las cosas de otra suerte;
tu tiempo no es el mismo del que pasar te mira

¡Qué apuro tienes!
yo llegaré pausado al mismo punto,
de la cita, al mismo tiempo:
yo quieto envejezco, lo que tú agitado rejuveneces
y este elixir, por la física moderna descubierto,
no se abreva en la Fuente de Juvencia;
acelera al ir por los espacios y eres joven,
reposa atrapado en tu sistema y eres viejo.



*H. A. Lorentz
(1853-1928)
Desarrolló la Teoría
Electrodinámica e
introdujo
las ecuaciones de transformación.*

Yo veré después, en el punto
en que brillaste consumido,
el fulgor en otro tiempo producido,
mas no confundas esto, con ver la estrella muerta,
un tiempo después, por el viaje de la luz traída,
es tu mismo fulgor recompuesto
después de viajar por el espacio curvado, finito,
que te repite tal cual eras donde ya no existes,
y es esta cosmogonía cierta, razonada,
la nueva filosofía por el mismo Einstein encontrada,
pero como nada es absoluto y todo relativo,



*H. Minkowsky (1864-1909)
Desarrolló la matemática del
espacio-tiempo.*

*A. Einstein
(14/3/1879-
18/4/1955)
Creó la Teoría
de la
Relatividad
unificando
la mecánica
de Newton
y las ondas
electromagnéticas
de la
Teoría
de Maxwell.*



el excelso sabio confesaba en su grandeza,
que existe algo, en su teoría no incluido,
no todo es materia en este mundo corrompido,
hay energía, luz, fotones, ondas o partículas;
menos aquel algo no incluido, todo está explicado,
pero Aquello por lo que el mundo fue creado
no se explica, te sientes a El mismo atado,
se comprende, se cree en su existencia
de antes y después del todo;
el andar dispar de relojes fantasiosos
no lo inmutan a El que estando quieto, se mueve,
dinámico o estático, está al punto donde quiere
ya que está en todos los lados al unisono
y siendo luz es sombra,
todo lo gobierna y lo transforma,
es Dios, omnipresente, eterno, y a El
no le alcanza teoría alguna.

Homenaje al Padre Killian



Por el Contraalmirante
MARIO EDUARDO OLMOS

El 12 de julio del año pasado falleció el Capitán de Fragata Capellán Miguel José Killian, a quien conocí a poco de su ingreso en la Armada.

Corría el año 1966 cuando fui designado para cumplir comando en el entonces Aviso A. R. A. "GOYENA".

Hacia mediados de año habíamos llevado a cabo ya varias comisiones de todo tipo, como cabe a un buque de esta clase.

En esa época el Aviso de estación en Ushuaia, era relevado durante un mes para que hiciera sus reparaciones en Buenos Aires.

Pedí hacer el relevo de julio, que luego se extendió a tres meses. Se presentaba una buena oportunidad para navegar en la zona de los canales fueguinos que ofrecen a los oficiales una experiencia irremplazable.

Poco antes de zarpar, el Segundo Comandante de la Base, Capitán de Navío Atilio Santiago Porretti, del que tengo un gran recuerdo desde que fue mi Comandante en el A. R. A. "GUARANI", me comunicó que debía embarcar un capellán recién ingresado. Sería su primer contacto con el mar, su viaje de instrucción.

Se trataba del Padre Killian, a quien recibí a bordo con mucho gusto. Pocas veces un Aviso puede darse el lujo de contar con servicio religioso permanente durante tanto tiempo.

A poco de zarpar tuvimos mal tiempo del Sur que nos hizo cabecear durante tres días, en que no vi a nuestro viajero. Pensé que lo había afectado el mal de mar. La causa había sido otra: pasaba la mayor parte de su tiempo conversando con la tripulación. Desde la primera singladura se había abocado a su misión pastoral. Y así fue durante toda su estadía a bordo.

Una vez en Ushuaia hicimos varias salidas en la zona.

La que más impresionó al Padre Killian fue la recorrida completa a la Isla de los Estados. Tuvimos que reconocer casi todos sus puertos y caletas, pues llevamos a dos postulantes a instalarse allí.

La vuelta nos ocupó varios días y, cosa rara en esta isla, el tiempo fue excelente, lo que nos permitió apreciarla en toda su belleza e imponencia.

El Padre Killian observaba todo y estaba maravillado con esta obra de Dios. No dejaba de asombrarse, de preguntar.

Después proseguimos con otras tareas en los canales.

Al cumplirse un mes en la zona, nuestro capellán fue llamado a Puerto Belgrano.

Mucho hubiera deseado seguir con nosotros. Hice lo posible por retenerlo, pero, indudablemente, era más necesario en la Base.

Desde el primer momento ganó el afecto y el respeto de todos, oficiales y tripulación.

Hasta el día de hoy sigo pensando que si el "GOYENA" cumplió con lo que se le encomendó en Ushuaia, en ocasiones tareas difíciles, de real riesgo, fue porque siempre supimos que lo que hacíamos era útil a la Armada y al país. Todos, sin excepción, trabajamos con entusiasmo y sin descanso.

Pero también pienso que la presencia del Padre Killian fue el otro factor importante, el valioso sosten espiritual de mis hombres

Con su presencia y con su palabra transmitió su paz y su serenidad a quienes las necesitaron, dio su consejo a quienes a él recurrieron, trajo alivio y consuelo a los que pasaron por momentos difíciles e inspiró los principios de la moral cristiana a todos.

Cuando lo despedimos nos dejó un vacío.

Con el tiempo nos seguimos viendo periódicamente, pero no coincidimos en ningún destino. Supe de su obra en la Escuela Naval, en la Flota, en la Escuela de Mecánica.

De cualquier modo, cuando estábamos en la misma zona y se presentaba algún problema a un subordinado, le sugería que conversara con el Padre Killian.


Y siempre, cada vez que nos encontrábamos, hasta hace muy poco, nacía el recuerdo de aquél su primer viaje y, en particular, de la visita a la Isla de los Estados, que tanto le impresionó.

Hoy, que nos ha dejado, deseo rendir mi homenaje a este pastor de almas infatigable.

Para conocer y comprender a los hombres que custodian la Patria en el mar se hizo él mismo marinero, desde el primer día. Y estuvo con ellos para saber cómo vivían, cómo actuaban, qué vocación los animaba, qué problemas y conflictos padecían.

Marinero Padre Killian, excepcional Ministro de Dios, siempre recordaré tu incansable tarea en mi buque en ocasión de aquella campaña en el Sur.

Vosotros, hombres de la Armada que lo conocisteis, si os acercáis a la Isla de los Estados y creéis ver su imagen, no os asombréis; es su espíritu que, de tanto en tanto, vuelve a revivir los maravillosos momentos pasados durante aquél su bautismo en el mar.




**Compañía de Sepelios
Guillermo Néspola S.A.**

PAGOS CON REINTEGROS

EN BARRIO NORTE DISTINCION Y CALIDAD

AVENIDA LAS HERAS 1967 · TEL.: 826-4591/4611

EN AVELLANEDA AGUERO 3226 · TEL.: 204-1154/8664/7730



ACUARIO
COMPAÑIA DE SEGUROS S.A.

CAUCION
SEGUROS GENERALES

TUCUMAN 612 - ESQ. FLORIDA
BUENOS AIRES

UNA EMPRESA DE SERVICIOS QUE SE DISTINGUE



Venga a ganar en Sados!

Gane en precios, calidad y servicio.
Pagando de contado
o con su tarjeta favorita.

Supermercado.
Ropa de hombre, mujer y niños.
Electrodomésticos.
Optica - Farmacia, etc.

Todas estas tarjetas son bienvenidas!

Sados
Tiene de todo y para todos.

Azzolini & Asociados

Capital Federal: Av. Antártida Argentina 1160 (Retiro). **La Plata:** Calle 45 Nº 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.

LA MILITARIDAD ARGENTINA EN CRISIS

Por el Contraalmirante
FERNANDO A. MILIA

1 — Introducción.

Los militares argentinos todos, no solamente los que revistan en actividad, nos vemos confrontados con una grave crisis, no ya de la profesión sino de la propia inserción en la sociedad argentina. Los indicadores de tal crisis son, entre otros: a) el fracaso político y administrativo tras casi ocho años de ingerencia total en la vida nacional, b) discusión sobre los procedimientos que llevaron al triunfo en una guerra no convencional, lo que parece comprometer la victoria, c) derrota en el conflicto del Atlántico Sur que puso de manifiesto fallas en la doctrina, preparación y conducción de las operaciones, y d) procesamiento ante la justicia ordinaria y militar de numerosos oficiales de alta jerarquía. La circunstancia es casi apabullante por la latitud de sus manifestaciones y por la gravedad de éstas. Parece llegado el tiempo de reflexionar sobre esta crisis, sus causas y las posibilidades y maneras de superarla. Este trabajo no pretende abarcar el tema en su plenitud ni siquiera en alguna de sus vertientes, su modesto objetivo es exponer algunos criterios que me parecen necesarios para aproximarnos al conocimiento del problema, único camino para su solución. Tampoco pretendo formular un juicio de valor sobre el pasado, aunque sí es oportuno señalar que en 1976 las fuerzas armadas no arrebataron el poder, sino que se limitaron a llenar un vacío cuando líderes políticos proclamaban que “No había solución”. La necesaria, la imprescindible equidad exigirá a quienes se constituyan en jueces del pasado cercano que tengan presente las causas impulsivas y eficientes de la toma militar del poder. Y, también, a los civiles que por comisión, por omisión u otorgando consenso están involucrados en ese tramo de nuestra historia.

2 — La relación civil-militar.

El problema de las relaciones entre las fuerzas militares y el gobierno civil (desde la óptica del último) podría ser definido de la siguiente manera: establecer una organización militar con poder suficiente para asegurar la soberanía nacional y proteger al Estado, a la vez que evitar que el estamento militar tome las riendas del gobierno e influya viciosamente en el ejercicio del poder, la economía o la política exterior.

Esa necesidad de la política viene desde los albores de la civilización, ya es mencionada en la Constitución de los Cuatrocientos de la Antigua Grecia y la Convención de la Revolución Francesa lo incluyó en el artículo i) de su decreto del 23 de Agosto de 1793, que prescribía que el ejército debía ser una fuerza civil (sic) sensible y obediente al Estado. Las monarquías de los siglos XVI y XVII cuidaron de mantener a los soldados aislados de la civilidad, las democracias nacidas de las revoluciones liberales de los siglos XVIII y XIX, en cambio, hicieron un soldado del ciudadano.

Desde entonces la necesaria disciplina de una institución castrense se obtiene mediante la renuncia del militar a los derechos más característicos de una sociedad libre: del libre albedrío, de crítica y discusión, etcétera. Como consecuencia, el militar está inmerso, desde muy joven, en una comunidad que tiene pautas y normas propias: leyes, cortes, mores y hasta vestimenta distinta. Es así que las significaciones del militar llegan a diferenciarse muy sensiblemente, y cuando el sistema está bien establecido son motivo de orgullo propio y de la comunidad. Entre nosotros, en la década del 40 las fuerzas armadas alcanzaron la cúspide como símbolo patriótico; todos los nacidos antes de 1935 recordarán que las paradas del 25 de Mayo y el 9 de Julio eran fiestas populares que congregaban al pueblo alrededor de instituciones que aparecían como el reaseguro de la unidad y la soberanía nacionales. Era el reconocimiento de la contribución militar a la protopatria de 1806 y 1807, al 25 de Mayo de 1810 y al 9 de Julio de 1816. a la Guerra de la Independencia y a la del Desierto.

Más tarde los desfiles fueron menos frecuentes, la comunión pueblo-fuerzas armadas llegó a parecer cosa del pasado hasta hoy, en que las elecciones del 30 de octubre de 1983 se asocian a la liberación de una dictadura. La comunidad militar es mirada hoy con suspicacia por los líderes políticos que no creen que aquélla haya renunciado al rol hegemónico interno que se autoasignara. A diferencia de los años 40, ya no están las fuerzas armadas en el alto sitial del patriotismo sino que aparecen para algunos (o para muchos) como una herramienta de la tiranía y un instrumento de la derrota. Claro que no están solas: son solamente una faceta del perfil anacrónico de nuestra sociedad, que tiene enquistadas demasiadas patrias, la guerrillera, la financiera, la sindical y (obviamente y sin agotar la enumeración) la militar. Cada una de esas patrias remeda los estamentos del Reino de Aragón y hasta se llegó, no ha mucho, a reclamar el establecimiento de un fuero sindical. En ese conglomerado entre medieval y corporativista las fuerzas armadas desarrollaron por comisión propia y omisión de los políticos una idiosincrasia que signó muy gravemente el último medio siglo en Ja Argentina.

3 — La potestad de la fuerza.

El poder del Estado tiene como uno de sus componentes (y no el menos importante) la potestad y el monopolio en el uso de la fuerza. De ahí es inmediato concluir que resulta vital para el destino nacional un entendimiento entre los líderes civiles del Estado y los conductores de las fuerzas armadas, así como la sana y clara subordinación de éstos a aquéllos. Hay algunos elementos modernos que hacen más trascendente esa relación: primero: la Revolución Industrial ha convertido la preparación para la guerra en un enorme negocio, incrementando los riesgos de especulación y las influencias (negativa y positiva) de los gastos militares en la renta nacional; segundo: la Revolución Tecnológica ha hecho de la guerra una herramienta más imprecisa y menos confiable de la política, por el riesgo de la sorpresa técnica; tercero: y corolario de los dos anteriores, rige hoy una atenuación de la responsabilidad de los militares en la conducción de la guerra y un incremento del rol del gobernante civil en el campo estratégico; cuarto: las doctrinas totalitarias (fascismo y comunismo) han inficionado la vida política contemporánea al dar a la guerra un carácter social antes que político, al librarla tanto dentro del Estado oponente como en contra de él. El mariscal soviético Shaposnikov completó la idea leninista diciendo que “Si la guerra es sólo una continuación de la política por otros medios, también la paz es una continuación del conflicto por otros medios”.

Ultimamente los militares argentinos hemos obedecido a un idealismo simplista y mesiánico por el cual aplicamos pautas espartanas al gobierno del Estado. Cinco avasallamientos del orden constitucional en medio siglo explicitan el fracaso en los órdenes político, económico y, también, militar. Que esos cinco pronunciamientos hayan gozado de consenso en unos casos o sido tolerados por la indiferencia popular en otros puede ser una explicación o exculpación, pero no desdibujan el fracaso histórico. De modo que no cabe otra actitud militar que reconocer y privilegiar nuestra condición de ciudadanos de una nación para ayudar a reedificar la República y sacarla de su actual postración.

4 — El control de las fuerzas armadas.

El control sobre las instituciones del Estado, incluyendo obviamente las castrenses, se ejerce a través de: a, las asignaciones presupuestarias; b, la legislación relativa a organización; c, el control político de altas y bajas de los cuadros; y d, la educación, que genera adhesión a las normas, refirma los valores y unifica las significaciones que gobiernan el comportamiento político de los ciudadanos, militares inclusive. Desde el primer gobierno peronista la organización periférica castrense ha tenido un crecimiento elefantiásico hasta que, al promediar 1983, nuestra Armada era poco más que una escuadrilla pero tenía más almirantes que buques; la Fuerza Aérea tenía la dimensión de una escuadra mas el número de brigadieres sextuplicaba el de escuadras nominales; el Ejército con sesenta generales (al caer Perón, en 1955, superaban el centenar) reunía efectivos que justifican un generalato de no más de diez cargos, como antes de 1942.

Es así que las medidas a y b podrían satisfacerse suprimiendo lo periférico sin afectar lo sustantivo, lo que realmente implica poderío militar.

El control político de los ingresos y egresos, promociones y retiros es potestad irrenunciable e indiscutible del gobernante pero no asegura el futuro, pues la disciplina institucional es menos una actitud individual que colectiva.

5 — La reforma necesaria.

Tras la asunción del gobierno constitucional, al redactarse estas líneas, el sistema militar argentino parece estar en vísperas de una ineludible, severa y necesaria reforma. Algunos puntos de esa reforma ya son motivo de anuncios y discusión. La supresión del cargo de comandante en jefe de cada arma es uno de ellos, pero no parece que cambiar la denominación sea suficiente para que se restablezca el respeto al orden institucional (no existía tal cargo el 6 de setiembre de 1930 ni tampoco el 4 de junio de 1943). La supresión del servicio militar obligatorio es otro; creo haber sido el primero en señalar —hace ya muchos años— la obsolescencia del sistema (1) y hoy añado que solamente pueden aferrarse a su existencia quienes adhieren a doctrinas y circunstancias anacrónicas; sí convendría reclamar un período de transición en la reforma para no dejar a la Nación en estado de indefensión, ni siquiera transitorio. Pero la reforma necesaria debe llegar a capas más profundas, a la médula del problema y allí se encontrará que su raíz y su esencia consisten en un -erróneo y anómalo concepto del poder por parte de nosotros, los militares argentinos; error en el que somos acompañados por los de otras latitudes.

Si pretendiésemos estudiar la historia griega antigua guiándonos solamente por los textos de Tucídides, el gran historiador contemporáneo de Pericles, nos quedaríamos sin saber del desarrollo cultural helénico, de sus instituciones políticas, de los usos y costumbres sociales, de las normas, significaciones y valores que caracterizaron su perfil cultural. Es que Tucídides estaba preocupado sólo por el poderío militar de Atenas; poder, para él, se expresa exclusivamente en términos de capacidad combativa. La historia de su patria es, para Tucídides, un reflejo de su poderío militar; el progreso resulta efecto y no causa de la efectividad del ejército y la flota (2). El método histórico de Tucídides consiste en alienar la fuerza militar griega del contexto de la cultura y la sociedad en que estaba inserta.

Los servicios armados argentinos han tenido parte principal en la formación y desarrollo de la Nación: visto con ojos virreinales el pronunciamiento de Mayo de 1810 fue “una asonada militar”. Esa parte principal ha sido magnificada, ensalzada en exceso, por una historia al estilo de Tucídides, que expresa la Independencia y Organización nacionales solamente en términos de combates, batallas y campañas militares. Y ello es uno de los elementos de un difuso sentimiento militar

(1) *Estrategia y Poder Militar*, Ed. IPN, Buenos Aires, 1965, ps. 219 y ss.

(2) *Cf. La Guerra del Peloponeso, Libro III.*

—erróneo por cierto— de que “al país lo hicimos nosotros”. Y también de que “el progreso lo inducimos nosotros”, como corolario de que muchas actividades vinculadas directamente con el progreso general fueron introducidos por las fuerzas armadas (telégrafo, cartografía, hora, servicios de transportes promocionales, etc). Desde otra óptica, la aparente condición monolítica de cada fuerza puede hacer que sus integrantes nos espantemos o escandalicemos del desorden —también aparente— de un régimen republicano. “Esto es una República” implica en la jerga militar desorden, tumulto. Cuando en el régimen republicano se producen actos de mala administración los militares, formados en la disciplina y el orden, podemos llegar a asociar la mala gestión con la modalidad civil, no con la incompetencia del administrador de turno.

6 — El mesianismo militar

Esas circunstancias, sumadas a otras cuya enumeración ahorraré al lector, ha generado un mesianismo militar, que no es exclusivo de la Argentina, ni de América hispana. Si a ese sentimiento de responsabilidad en la salvación nacional se añade la condición de depositarios de las armas, el desemboque casi ineludible es el derribo de un gobierno sin consenso. Gobierno que resulta impotente porque es atacado por quien tenía como misión primera defender el orden constitucional que ese gobierno representaba. La causa motiva no es sino la carencia de una disciplina esencial en todos los integrantes del poder armado, no solamente en sus jefes. Las cuestiones de organización tienen poco o nada que ver; lo esencial es una cuestión de ética del mando, justificada por la anuencia reiterada de nuestro pueblo, cuya impaciencia histórica resultó más intensa que su adhesión a los principios republicanos.

Hay otro elemento, aparentemente antitético con lo anterior, corolario del hecho de que el “poder militar” (así, encomillado) no es monolítico sino que está profundamente dividido. “El Sistema castrense argentino está escindido en tres ramas que no solamente no son cooperativas, sino que llegan a competir entre sí. En la raíz del problema está el desarrollo en compartimientos estancos, que lleva al desconocimiento mutuo y desconfianza recíprocas. Cada una de estas ramas recurre a fuentes doctrinarias foráneas no para incrementar *in toto* el poder nacional, sino para mejorar la posición relativa de cada fuerza respecto de los otros servicios. Ello induce un colonialismo agudo” (3). El conflicto del Atlántico Sud explicitó este hecho trágicamente, un oficial con directa responsabilidad en ese conflicto lo ha expresado, si no con ecuanimidad por lo menos con claridad (4). Esa desunión no enerva el avance militar en el área civil, antes bien la incentiva. Es que cada conquista de una fuerza despierta la voluntad en las otras de emularla.

(3) F.A.M. *El Colonialismo Intelectual*, Edil. Pleamar, Buenos Aires, 1983, pág. 278.

(4) Cardoso, Kirschbaum, van der Koy, *Malvinas, la trama secreta*. Ed. Sudamericana-Planeta, Anexo II, página 363.

7 — El sueño del poder autárquico.

Un corolario del mesianismo que dejo escuetamente descripto es una tendencia hacia la plenitud y autarquía de cada servicio que en otro lugar he caricaturizado con el mote de “Astigmatismo estratégico”: todo lo que vuela para la Aeronáutica, todo lo que flota para la Armada, todo lo que rueda para el Ejército. En ese libro, ya en 1965, decía que “poder empleado en las expresiones poder naval, poder aéreo, poder terrestre, ha adquirido un significado de plenitud de capacidad con el que estamos en desacuerdo” (5). El resultado es un enquistamiento de la fuerza militar en el tejido social, el origen de un estamento que Toynbee llamaría sub-sociedad. Una sub-sociedad con la potestad y el espíritu de actuar como corte de casación política, con olvido de la organización política que la Nación se dio.

El origen de esta condición militar puede rastrearse lejos en el tiempo, tan lejos como 1830 y la doctrina de la “ocupación militar” del general Paz. Algunos analistas toman un origen más cercano, el 6 de setiembre de 1930 y le asignan connotación ideológica, principalmente fascista. Sin ignorar el componente ideológico de ese pronunciamiento, creo que el origen de ese primer golpe militar de este siglo fue la fundación por el general Agustín P. Justo, circa 1922, de la Legión de Mayo (o Cívica) logia que es, a su vez, el protoorigen del G.O.U.

8 — Tarea para estadistas.

Nuestra organización militar muestra muchas y graves fallas de doctrina, organización y capacitación. Es una condición que merece atención y pronto remedio, pero el problema no ofrece extrema dificultad. Dentro y fuera de las fuerzas armadas hay capacidad suficiente para afrontar la reforma, bajo la guía de una dirección política sumamente inspirada. No pretendo minimizar la tarea, tampoco su urgencia. Lo que quiero señalar es que el bagaje intelectual necesario existe entre nosotros y que los avatares de los últimos años pueden ser el incentivo, la causa motiva para un movimiento renovador desde adentro.

Lo que nos debe preocupar es el estado de enquistamiento de la militaridad dentro del tejido social argentino. Enquistamiento que se explicita por la adhesión militar a normas, valores y —por sobre todo— significaciones distintas de las aceptadas por la mayoría del pueblo argentino. Situación que posiblemente reconozca como una de sus causas una historia nacional a lo Tucídides, pero también otras entre las cuales se destaca el mesianismo militar a que aludí más arriba.

Es esa especial circunstancia la que hace muy difícil el cambio necesario. Cambio que requiere cirugía a la vez que terapia en los campos de control que enumeré en el punto 4, pero que —cualquiera sea su profundidad— serán insuficientes si no se ataca la médula del problema que tiene una raíz cultural (en la acepción sociológica del vocablo). Ese objetivo cultural se debe perseguir mediante acción educativa. La

(5) *Estrategia y Poder Militar*, pág. 164.

educación o, si se prefiere, la reeducación de los ciudadanos que tenemos estado militar no tiene la connotación peyorativa de llenar un vacío de instrucción, sino el objetivo de borrar o atenuar las diferencias entre las concepciones que de la Nación tiene el estamento militar y el resto de la población. Las fuerzas armadas argentinas no deben, no pueden ser organizaciones de modernos *condottieri* aislados de la sociedad. La acción educativa reclamada debe tener por objetivo diluir el señalado enquistamiento, para que los militares argentinos volvamos a ser primariamente ciudadanos solamente diferenciados de nuestros compatriotas civiles por soportar una carga más pesada, cumplir con deberes más severos y ser más celosos en la defensa de las instituciones que califican a nuestra República. Tarea que requiere la visión y la acción de estadistas sabios y conductores lúcidos.

REFRIGERACION

INSTALACION DE CAMARAS
FRIGORIFICAS Y EQUIPOS DE AIRE
ACONDICIONADO CENTRALES.

REPARACIONES DE SISTEMAS
NAVALES Y TERRESTRES.

SERVICIO DE MANTENIMIENTO
PROGRAMADO PARA
INSTITUCIONES OFICIALES

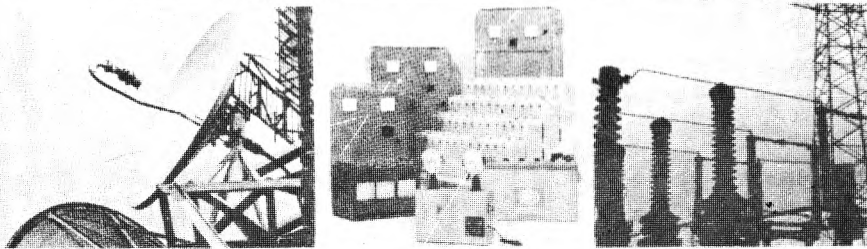
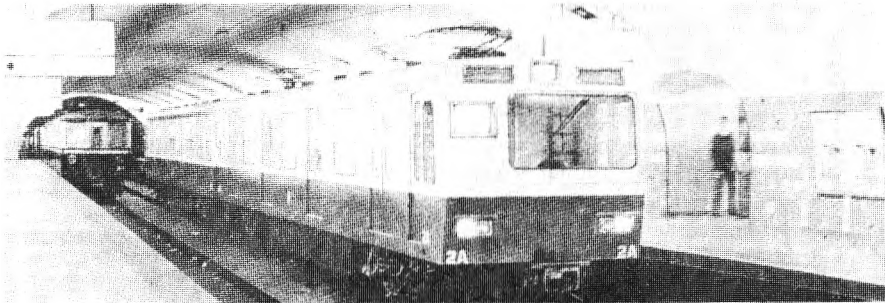
CARLOS A. GALLAZZETTI

PROVEEDOR DEL ESTADO. 22378/6
PROVEEDOR DE AERONAUTICA. 7210
PROVEEDOR DE ARMADA. 8544

PERU 1737

Tel. 208-4825

AVELLANEDA
Código (1670)

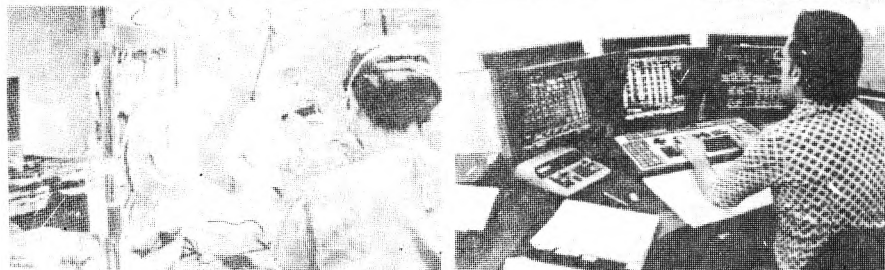
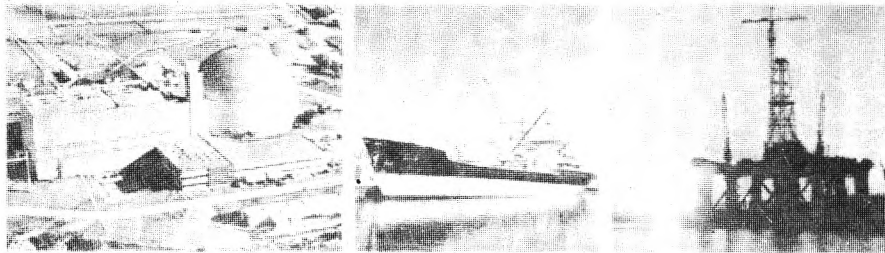


**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 

NIFE Argentina S.A.

Jr. León Suárez 2244 - 1440 - Capital
Tel. 68.6031-3 Telex 02.2720 NIFE AR
Dir. - Telegr. a NIFE CAD



EL PODER

Por el Licenciado
LUIS JOSE FUCILE

1) ORIGENES DEL PODER

Variadas son las formas y alcances con que se nos ha manifestado el poder desde la creación del universo y hasta nuestros días, mimetizándose con las culturas y las creencias en la medida que éstas reconocieron y aceptaron una autoridad a la que le debieron obediencia.

Pero independientemente de las manifestaciones en tiempo y lugar permanecen en este fenómeno político ciertas constantes, que subyacen desde la micro conducción —no por ello menos importante— del seno familiar, hasta la macro conducción de la sociedad global o aún de la comunidad internacional, aunque en esta última si bien el poder se manifiesta con reglas de juego más sutiles, no por ello el fenómeno es minimizado en lo que respecta a su vigencia y potencialidad.

Reconocemos entonces en estas constantes dos actitudes de carácter social a manera de conductas comunitarias como lo son que, todo inicio de asociación, finaliza con una organización y que en todo fenómeno político se da una relación de mando-obediencia; y dos elementos también de carácter social pero a manera de hábitos instrumentales que materializan las primeras, como lo es el reconocimiento de la autoridad por el universo que le compete y los canales normativos o tradicionales adecuados para establecer la relación.

Pero la comunidad, ¿espera ver materializada a la organización para después obedecer, según desde el peldaño jerárquico donde se ubique cada actor?, ¿o es que una transformación organicista se produce porque subyace originariamente la relación mando y obediencia?, y si es así, ¿qué impulsa al hombre a abandonar su estado de naturaleza para plasmarse en una organización?

No podemos explicarlo según comulguemos con teorías idealistas o realistas, dado que el poder está presente en ambas corrientes; en tal caso una u otra podrán irradiar y alcanzar lo esperado de acuerdo al contexto donde interaccionen y a la posición que ocupen dentro de las concepciones valorativas vigentes.

Sí, en cambio, podemos explicarlo en los orígenes del hombre, es decir, a partir de su nacimiento y de su contacto con la vida terrenal. Naturalmente se nace en un estado de desprotección y de desconocimiento, lo que por ende trae acompañado una gran cuota de temor, muchas veces justificada ante agresiones recibidas involuntariamente y aun con plena inconsciencia por parte de quienes las producen.

Desde el simple deseo de protegerse contra la adversidad del clima, pasando por la necesidad de buscar el justo medio entre los deberes y los derechos para con nuestros semejantes, y terminando por dar forma a una defensa contra las agresiones intra o extra comunitarias, las asociaciones van incorporando finalmente una escala jerárquica como nervio motor para alcanzar los fines de su creación, comulgando en ella los que buscan protección con los que —habiendo superado ese estadio— aspiran al uso del poder para vencer el temor.

Obviamente, en esta escala jerárquica no está ni estuvo depositado todo el poder en una sola persona; cuanto más se han desarrollado las relaciones intra o extra comunitarias, más complejos y vastos han sido los repositorios de cuotas de poder que, por otra parte, no siempre han coadyuvado a fortalecer la cima de la pirámide identificada como el reducto de la máxima autoridad; ello no quiere decir, por supuesto, que la relación mando y obediencia no se manifieste ni se haya manifestado por el simple hecho de negar la autoridad formalmente constituida, ya sea a través de la norma o de la tradición.

Pasamos ahora a apreciar lo importante de los elementos instrumentales como lo son la materialización de la autoridad y la relación mandante-mandatario, vehículos claves para irradiar lo que emana del poder. Caben aquí también algunos interrogantes, como ser, ¿es la autoridad la que fija la intensidad y el carácter de las relaciones?, ¿son los canales normativos o tradicionales los que llevan a materializar la autoridad?, y si es así, ¿el poder subyace en el mandante o en el mandatario?

Podemos contestar aquí teniendo previamente en cuenta un punto de inflexión que nos muestra la historia, como lo fue el que produjo la Revolución francesa.

Para no ahondar en detalles y poder elevarnos a un mayor grado de abstracción, diremos a primera vista que este movimiento buscó ampliar el grado de participación comunitario en el quehacer de la conducción estadual, o dicho con otras palabras, descentralizar el poder.

Pero tal cual han evolucionado los sistemas políticos y hasta su representación actual, ¿podemos afirmar que la búsqueda finalizó obteniendo lo que ese movimiento inicialmente pretendía? Dependerá nuestra respuesta según donde nos situemos; si es en el peldaño de su élite, este fenómeno, más que descentralizar el poder, lo adecuó quizás, previendo el contralor necesario para lo que podía irradiar la etapa industrial y su probable futura evolución; si es en el resto de la comunidad, diremos que los beneficios del desarrollo

trajeron consigo un mayor contralor que no siempre se trasuntó en figuras ordenadoras, dependiendo ello, por supuesto, del prudente uso del poder.

Pero queda por dilucidar si el poder pertenece a los que aceptan obedecer o a los que aspiran a ser obedecidos y aquí juega un papel muy importante la norma o la tradición que ha pautado históricamente los distintos tipos de relación existente.

Obviamente, antes de la Revolución francesa, las comunidades aceptaban la autoridad de sus reyes dado que su poder emanaba del poder divino, fuere éste entronizado por una religión, una creencia o un mito, y no se cuestionaban el acceso de esa autoridad en tanto y en cuanto estuviese el acto acorde con las tradiciones vigentes, y más aún, tampoco se cuestionaban el abuso del poder sobre todo en los niveles comunitarios más bajos, a lo sumo se ponía en tela de juicio desde esa óptica lo justo o no de lo que se recepcionaba, dado que el grado de participación de esos estratos en los asuntos de gobierno en la mayoría de los casos, era prácticamente nulo.

Posterior a la Revolución, y a través de las ideas que este movimiento esparció, las comunidades fueron aprehendiendo —entre otros— los llamados principios liberales y construyendo a partir de esos soportes sus diferentes cartas constitutivas que, con menores o mayores arreglos y correcciones de tipo instrumental, fueron incorporadas dentro de los cuerpos sociales adecuándolas a sus idiosincrasias.

Es en estos actos donde, en teoría, las comunidades fijan y delimitan los repositorios del poder e identifican en sus cimas a las figuras jurídicas de sus máximas autoridades, quienes —una vez investidas como tales— hacen uso del poder, en principio de acuerdo con el marco jurídico de referencia previamente establecido.

En realidad, la adecuación e introducción de ese sentir liberal comunitario en las normas de los sistemas políticos no fue precisamente llevada a cabo por la comunidad toda, a manera de participar en su estructura y mucho menos en opinar sobre sus aspectos técnicos; simplemente, los que en su momento eran depositarios del poder, ya sea a través de la autoridad investida o tan solo por el poder que daba la ilustración para imponer las ideas, fueron los encargados de presentar a las sociedades estos nuevos modelos y concepciones. Presentándolos además con el cuidado necesario para lograr la aquiescencia —aunque más no fuera— de los grupos de poder, fueran éstos públicos o privados.

Finalmente, observamos que la aquiescencia original comunitaria de la post-revolución plasmó en una norma las cuotas de poder, siendo privativo de la evolución generacional la elección, también pautada, de quiénes serían investidos como autoridades para hacer uso de esos poderes en cuestión.

Básicamente en el intento de desentrañar los orígenes de este fenómeno hemos manejado dos términos: el mismo poder como conducta social y la autoridad como elemento instrumental, ambos por supuesto íntimamente

ligados, a tal punto que se mencionan comúnmente sin delimitar sus alcances o, lo que es peor, atribuyéndole cualidades a uno que pertenecen al otro.

A manera de conclusión parcial de este primer enfoque, es dable tener en cuenta que ambos elementos no siempre convergen coadyuvando a una conducción eficiente. Muchos son los ejemplos, también en la sociedad contemporánea, donde la anarquía fue la síntesis de una autoridad sin poder o el despotismo hizo gala de un poder sin autoridad.

2) ASPECTOS FUNCIONALES DEL PODER

A grandes rasgos hemos visualizado cómo, a través de la aquiescencia comunitaria, las autoridades elegidas como tales ejercen el poder, en teoría de acuerdo a las costumbres tal cual nos muestran las distintas etapas de la historia, ya sea con mayor o menor grado de participación de la sociedad global o con mayor o menor grado de estructuración normativa o tradicional, dependiendo del período del cual se trate.

Cabe en este segundo enfoque adecuar para nuestra comprensión semántica cómo es recepcionado lo que previamente esa aquiescencia original comunitaria plasma en la figura de la autoridad elegida en lo que respecta al uso del poder, donde éste no siempre se materializa en acciones. Vastos ejemplos de usar el poder para reaccionar han producido trasvasamientos donde finalmente termina mandando el espectro social que, supuestamente, debía obedecer.

Obviamente, aquí analizaremos las variables de legitimidad y consenso, a la luz de un poder político generado por el Estado que interacciona sobre la sociedad global para su conducción y/o armonización, incluyendo en ello también a los poderes privados.

Independientemente de la etapa y lugar histórico que elijamos para ejemplificar estas variables, desde la concepción clásica de la autoridad paternal, pasando por la realeza convertida en monarquía, y arribando finalmente a la concepción de los sistemas políticos modernos, vemos que, quizás con otros nombres pero en el fondo con el mismo sentido, legitimidad y consenso interaccionan y subyacen dentro de las conductas comunitarias, ¿o es que, en el fondo, las transformaciones históricas a que dieron lugar los sistemas políticos no fueron sino motivadas por una pérdida de legitimidad y de un consenso para el cambio?

No podemos dejar de reconocer que estas variables se manifestaron con distintos alcances, ya fuera bajo el imperio de una monarquía, de una aristocracia o de una democracia, pero su efecto estuvo siempre presente en la medida en que sus distorsiones arrojaron como síntesis tiranías, oligarquías o demagogias, respectivamente.

Antes de comenzar a trabajar en la funcionalidad de legitimidad y consenso, definiremos ambos términos para comprender sus alcances, diciendo para el primero que es la convergencia de la práctica de la autoridad en el uso

del poder hacia las expectativas del resto de la comunidad, y circunscribiendo al segundo como el ámbito de confianza que genera lo previamente irradiado por la autoridad en el uso del poder en el seno de esa comunidad. Naturalmente, lo contrario se trasuntará en ilegitimidad y disenso.

Tomando el primer elemento reconocemos dos fases en él: la legitimidad de origen y la de procedimiento, siendo la primera el resultado de la aquiescencia comunitaria ante la trayectoria de la persona postulada en la búsqueda del sitio de autoridad; en cambio, en la segunda, se plasmará como tal en la medida que en la relación mandante-mandatario se planteen cuestiones semejantes a ambos y el mandante asuma en su persona lo mejor para sus gobernados, independientemente de la resistencia inicial de éstos hacia los actos que persigan el bien común.

Pero, ¿qué sucede cuando opera una ilegitimidad de origen pero no así de procedimiento? Por cierto, ejemplos en la historia nos muestran que el uso del poder lo continúa reteniendo quien se autoproclamó autoridad, diluyéndose en el tiempo las proclamas contestatarias que cuestionaron su acceso, aunque no es menos cierto que, a mayor grado comunitario de ilustración política, mayores deben ser las justificaciones de quienes accedieron al uso de ese poder ilegitimamente.

En cambio no ocurre así cuando el fenómeno se manifiesta a la inversa; es decir, legitimidad en su origen pero no en su procedimiento, dado que normalmente lo identificado como poder público termina perdiendo la facultad de su uso y en el peor de los casos en forma abrupta, pautado por la génesis de nuevos repositorios de poder, ya sea en la arena de lo privado o, en el mejor de los casos, en el mismo seno de lo público.

Con respecto al consenso —no menos importante a tener en cuenta en el uso del poder— no solamente se manifiesta en extensión sino también en intensidad, adquiriendo valor una u otra forma, o ambas a la vez, de acuerdo con la estratificación de la sociedad en cuestión y al grado de participación y receptividad de los distintos estamentos.

También es dable tener en cuenta que es la legitimidad en el uso del poder la que genera el consenso necesario para mantenerlo o, en algunos casos, incrementarlo, pero no a la inversa pues se correría el riesgo de configurar un aspecto más de la imprudencia política.

Vale la aclaración que lo enunciado precedentemente es sobre la hipótesis de considerar que en la comunidad de la cual se trate impera un sistema político adecuado y una estructura estadual apta para sus fines, con lo cual también suponemos una fluidez medianamente correcta en la relación mandantes -mandatarios.

Como conclusión parcial de este segundo enfoque sintetizamos a manera de reglas de orden, que en un poder ilegítimo con consenso se gesta la decadencia; en un poder ilegítimo con disenso se da apertura a la crisis; en un

poder legítimo con disenso se dan a luz los cambios y en un poder legítimo con consenso opera la conducción más acertada.

Obviamente, para una comunidad la decadencia es el peor desequilibrio dado que éste es irreversible, por lo menos a través de las herramientas políticas vigentes que participan de sus reglas de juego. En síntesis, es la peor enfermedad política que no siempre puede soportar un cuerpo social como para seguir funcionando como tal.

3) PODER MICRO Y MACRO COMUNITARIO

Poco es aquí lo que vamos a desarrollar en lo atinente al fenómeno, simplemente marcaremos algunas diferencias en sus manifestaciones, refiriéndonos a micro comunitario como a las relaciones de poder que operan internamente en una comunidad bajo la forma de unidad política, y como macro comunitario al poder que interacciona en la comunidad internacional, a través de las unidades políticas identificadas como tales en el devenir histórico y hasta nuestros días.

En la medida en que las comunidades han ido evolucionando en su organización como tales y delimitando su extensión física de competencia, minimizando los espacios vacíos a punto tal de coexistir con otras similares a través de límites geográficos reconocidos por el conjunto de unidades políticas de cada etapa histórica en cuestión, el uso del poder micro comunitario ha sido influenciado cada vez más por el poder macrocomunitario, dependiendo ello por supuesto de la inserción de la unidad política de la cual se trate dentro de la escala valorativa vigente en la evolución de los modelos históricos de comunidad internacional.

Sin llegar a establecer un parangón entre la tendencia que existe en el poder público de una nación respecto a subordinar a sus poderes privados, necesitando siempre éstos de algún factor del primero, y la tendencia manifiesta de la competencia internacional en los asuntos internos de una comunidad, necesitando aquélla de algún elemento de ésta; sí, en cambio, en ambas tendencias podemos visualizar la dirección del flujo del poder actuante yendo éste de lo particular a lo general, en la medida en que las partes manifiesten su aquiescencia al todo constituido como autoridad ordenadora.

Si bien es cierto que el poder macro comunitario no posee en forma explícita una capacidad coercitiva ordenadora similar a la que opera dentro de las unidades políticas que componen el sistema, sí en cambio subyace implícitamente, y no por ello menos efectiva, una capacidad coactiva que los actores del sistema podrán manifestar a través de una política de *statu quo* para conservar el poder, o de una política imperialista para incrementar el que poseen, siempre y cuando como idea rectora ilumine estos actos una política de prestigio, esencial, no solamente como nervio motor para establecer una

jerarquización internacional comunitaria, sino también a los efectos de lograr una adecuada libertad de acción en el uso del poder dentro de una nación, donde la jerarquización opera como marco de referencia de su organización estadual, dado que no obstante, aquí también, conservar o incrementar el poder es el resultado de acciones prestigiosas y legítimas de toda autoridad constituida o que aspira a ello como tal.

Como conclusión parcial de este tercer enfoque, nos aparece el prestigio como política a ser tenida en cuenta por las comunidades que componen un sistema, a los efectos de lograr un mínimo de poder que neutralice aspectos de la competencia internacional que no coadyuven a los propios intereses nacionales o, en el mejor de los casos, para proyectar esos intereses nacionales al resto de las comunidades.

Históricamente hay más ejemplos donde el prestigio se ha logrado a través de una política de poder que ha cumplido a pie juntillas los marcos normativos referenciales; en tal caso, las unidades políticas que se acercaron a la cima de una pirámide comunitaria internacional jerarquizada invocaron luego la norma para mantener los nuevos órdenes por ellos mismos previamente establecidos.

4) CONCLUSIONES

Poder, autoridad, legitimidad, consenso, prestigio, han sido elementos manejados en este análisis quizás en la búsqueda inconsciente de aportar factores para el proyecto de un modelo de conducción comunitaria eficiente, en la medida que ello no distorsione la verdadera finalidad del hombre y tienda a su engrandecimiento como tal, aprehendiendo aquellos valores espirituales que le aporten el sentido a su vida terrenal.

Como en cualquier actividad humana, en la actividad política que concurre al uso del poder, también está presente la prudencia. Prudencia para conocer y para obrar, necesitando la autoridad incrementar esta cualidad acorde con la altura de su sitio dentro de la escala jerárquica vigente, sea ésta intra o extra comunitaria.

En la prudencia política son facultades propias del conocimiento, la memoria para registrar las experiencias, el entendimiento para conocer intelectualmente las realidades presentes, la docilidad para absorber un nuevo conocimiento, la solvencia para hallar rápidamente los medios para obrar y el razonamiento para no aprehender lo contingente de una sola mirada. Y son facultades propias del obrar: la providencia para ver el fin al que deben ordenarse las acciones presentes, la circunspección para dar el justo valor a las circunstancias y la precaución para apartar el bien aparente del bien deseado.

En todo ello también está presente el poder; poder que emana de la ilustración para evitar que la prudencia mal aprehendida cercene lo que en capacidad debe irradiar el uso adecuado de ese poder en cuestión.

BIBLIOGRAFIA

a) TEXTOS

- "EL PODER" — Bertrand de Jouvenel.
- "A LA BUSQUEDA DEL PODER" — Henry S. Kariel.
- "LA LUCHA POR EL PODER Y POR LA PAZ" — Hans J. Morgenthau.
- "TEORIA DE LA SOCIEDAD" — Héctor Julio Martinotti

b) CONFERENCIAS

- "PRINCIPIOS POLITICOS UNIVERSALES"— Ambrosio Romero Carranza

c) ENSAYOS

- "LA FUNCION Y FIN DEL ESTADO"— José Antonio Riesco.
- "INTRODUCCION A LA POLITICA" — Julio Barbosa.

N. de la D. El Licenciado Luis José Fucile presta servicios en el Estado Mayor Conjunto. Es Licenciado en Relaciones Internacionales, cursó el doctorado en Ciencias Políticas y egresado del Curso Superior de Defensa Nacional.

Cuadro Estratégico del Atlántico Sur

Intereses Argentinos y Conflictos en el Atlántico Sudoccidental

Por el Capitán de Navío
JOSE ESTANISLAO CORTINES

ATLANTICO SUR

1. Marco geográfico

El área oceánica del Atlántico Sur está enmarcada al Norte por la angostura intercontinental que forma la costa sudamericana en Natal, Brasil, al aproximarse a sólo 1.600 millas náuticas de la costa africana a la altura de Freetown, Sierra Leona, singularidad geográfica conocida como “la Garganta del Atlántico”. La costa occidental de Africa desde Freetown hasta el Cabo Agulhas y la costa oriental de América del Sur desde Natal hasta el Cabo de Hornos, de Norte a Sur respectivamente, constituyen los flancos Este y Oeste.

Al Sur, cierran el Océano Glacial Antártico y el Continente Antártico que, como suerte de cerrojo, posibilitan el control desde el extremo austral terrestre de las comunicaciones marítimas entre los océanos Indico, Atlántico, y Pacífico, a través del amplio pasaje oceánico entre el extremo Sur de Africa y la Tierra de la Reina Maud en la Antártida y del Pasaje Drake entre el Cabo de Hornos y la península antártica de la Tierra de San Martín (o de Graham) amén del Canal de Beagle y del Estrecho de Magallanes, que también unen el Atlántico al Pacífico en el extremo meridional del Continente Americano.

2. Cuadro estratégico

La posición intermedia del Atlántico Sur entre el Atlántico Norte y los oceánicos Indico y Pacífico, le otorga vital importancia en el control del flujo del tráfico marítimo que transporta petróleo e insumos estratégicos desde el Cercano Oriente y costas meridionales africanas y sudamericanas, con destino a los países industrializados de Europa Occidental y América del Norte; y,

como vía de alternativa entre los puertos americanos del Pacífico Norte y el Oriente, en caso de amenaza en la Garganta del Atlántico, o el eventual cierre del Canal de Panamá.

La virtual paridad nuclear entre las dos superpotencias neutraliza la probabilidad de un holocausto y genera, en la confrontación Este-Oeste, conflictos limitados en diversas áreas geográficas, algunos de los cuales responden a la acción de la URSS en procura de controlar las áreas productoras de petróleo y minerales críticos que abastecen a EE.UU., Japón, Europa Occidental y otros países industrializados no comunistas y a interceptar las principales rutas marítimas de ese tráfico, en aras de establecer un cerco que paralice su producción a fin de doblegarlos.

Así por ejemplo el intento soviético de derrocar el régimen baathista en Iraq, la invasión de Afghanistan y los esfuerzos por afirmarse políticamente en los países del Cercano y Medio Oriente, son índices de la maniobra geoestratégica de la URSS para lograr el control petrolero del Golfo Pérsico, principal fuente proveedora de los países industrializados no comunistas en su mayor parte ribereños del Atlántico Norte.

El tráfico marítimo que la exportación de petróleo genera, se canaliza en su mayor proporción por la ruta del Índico que da la vuelta al Cabo de Buena Esperanza y asciende por el Atlántico Sur, frente a la costa africana, hasta aproximadamente el Golfo de Guinea, para bifurcarse luego hacia Europa Occidental y los EEUU por el Atlántico Norte.

Se produce así, frente al Cabo de Buena Esperanza, un área focal de alto valor estratégico con un flujo de tráfico del orden de los 20 millones de toneladas mensuales, al que se suman las exportaciones de mineral de hierro, cromo, manganeso y cobre de Sudáfrica, el petróleo de Gabon y Nigeria y el cobalto procedente de Zaire, con lo que se enriquece el valor económico-estratégico de esta ruta que, al proseguir rumbo al Norte por el Atlántico Sur, lo hace frente a los puntos de apoyo que posee la Unión Soviética en Angola con capacidad potencial para cortar esa vía yugular, vital para las potencias del Atlántico Norte.

Las tropas cubanas estacionadas en Angola constituyen, junto con la presión ejercida por un movimiento de liberación que actúa desde los países meridionales de Africa, una seria amenaza sobre Namibia, extenso territorio árido y poco poblado, dotado de excepcional riqueza mineral, especialmente uranio y brillantes, que Sudáfrica retiene bajo su control pese a la exhortación en contrario de las Naciones Unidas, como una forma de neutralizar el cerco que propicia la URSS sobre esta última. Esta situación tiende a mantenerse estable ante la decisiva importancia de la opinión vertida por el actual Presidente de los EE.UU. en el sentido que: ...“primero es necesario el retiro de todas las tropas cubanas de Angola; para que Sudáfrica se retire de Namibia”.

De los 7.800 kilómetros de litoral marítimo africano del Atlántico Sur, 1.570 corresponden a Angola y 1.450 al contiguo territorio de Namibia, donde los sudafricanos han desarrollado importantes facilidades en la abrigada bahía natural de Walvis Bay, agregándole valor estratégico.

El acceso a Namibia, vía Angola, proveerá a la Armada soviética de un excelente punto de apoyo próximo, para proyectar una eventual acción sobre las rutas marítimas del Cabo.

Ante esta potencial amenaza, el triángulo formado por las islas Ascensión, Santa Elena y Tristán de Cunha, ubicadas en el Atlántico Sur frente a la costa africana, a la altura de Angola las dos primeras y de Sudáfrica la última y todas bajo control de potencias de la OTAN, constituye una suerte de vanguardia insular oceánica de contención a una posible acción naval soviética proyectada desde las costas sudatlánticas africanas, ya que, dominada la ruta del Cabo, sería la Garganta del Atlántico el área marítima amenazada subsiguiente.

La rama de la ruta del Cabo que en el Atlántico Sur se abre al Oeste hacia América del Norte, penetra en el Area Marítima de América Central y el Caribe, limitada al Norte por México y al Sur por Venezuela; países de importante producción petrolera que, junto con Colombia y Panamá, integran actualmente un grupo regional empeñado en alcanzar una solución negociada e incruenta, a la grave inestabilidad política generada en América Central, con centro de gravedad en Nicaragua, que amenaza con la propagación de movimientos marxistas en la región, sostenidos por la URSS y sus satélites.

Las líneas marítimas del Caribe son rutas de alta densidad de transporte y trasbordo de petróleo. Por falta de puertos profundos en el Golfo de México, los supertanques cargados de crudo deben alijar allí el 30 % del petróleo que transita el Caribe, mientras que sobre esas mismas líneas pasa el 65 % del total del crudo importado por los EE.UU.

La inestabilidad política de la región no sólo preocupa a los EE.UU. por razones estratégicas y de seguridad, sino que constituye también una potencial amenaza al creciente comercio marítimo de los países exportadores del Pacífico, cuyos productos entran al Atlántico y llegan hasta los mercados de Europa a través del Canal de Panamá. Este estratégico canal bioceánico, tiene un movimiento anual de cargas que supera los 125 millones de toneladas y es actualmente pasible de una gama de riesgos que puede ir desde su destrucción parcial, hasta su obstrucción temporaria por la acción de guerrillas, sin descartar además las eventuales presiones sobre el país sede, como resultado de las tensiones reinantes en la región.

Ante cualquier contingencia en el marco de la OTAN, no disponiendo EE.UU. de suficientes unidades navales de superficie, deberá mover alrededor de un centenar de buques de guerra del Pacífico al Atlántico en el menor tiempo posible. Si el Canal de Panamá está operable, ese intervalo

sería del orden de las 72 horas. En caso contrario, los buques se verían forzados a dar la vuelta por el Cabo de Hornos de Oeste a Este, lo que equivale a navegar más de 10.000 millas náuticas desde el lado del Pacífico del canal hasta los Estrechos de Florida en el Atlántico (1). En tal travesía, sólo los buques de propulsión nuclear o los más grandes portaaviones pueden transitar sin necesidad de reaprovisionarse de combustible, a lo largo de las 3.500 millas náuticas de la costa occidental de América del Sur y del aún más extenso litoral americano del Atlántico Sur, donde el apoyo logístico de Argentina y Brasil, resulta vital.

Además, según evolucione el conflicto en América Central, podría generarse desde el Caribe otra amenaza potencial sobre la ruta del Cabo en la Garganta del Atlántico.

Por todas estas implicancias políticas y estratégicas, un analista del prestigioso Centro de Estudios Estratégicos de la Universidad de Georgetown en Washington, llamó al Caribe "El próximo Golfo Pérsico" (2). Y su fusible, el Canal de Panamá, ante el peligro latente de su eventual obstrucción o neutralización, repotencia la gravitación geoestratégica del Pasaje Drake y pasajes bioceánicos americanos australes, sobre la base del incremento del tráfico marítimo que en tal caso se producirá, generando allí un área focal de importancia vital para Occidente.

La posibilidad de que la fuerza naval soviética interdicte la ruta petrolera del Cabo en el Atlántico Sur y/o constituya una amenaza sobre dicho flujo de tráfico marítimo en la Garganta del Atlántico, plantearía la necesidad de tener que desviar hacia el Pacífico Sur el tráfico mercante procedente del Golfo Pérsico con destino al Atlántico Norte. En tal caso, las islas atlánticas australes Bouvet, Georgias del Sur y Malvinas, materializan de Este a Oeste, un puente marítimo de puntos de apoyo para la vigilancia y eventual defensa de dicho tráfico.

La isla Bouvet situada aproximadamente a 1.200 millas náuticas al Sud-sudoeste del extremo Sur de Africa, depende de Noruega, país miembro de la OTAN. Los archipiélagos Georgias del Sur y Malvinas están aproximadamente a igual latitud que Bouvet pero dentro de la región establecida en el artículo 4^o del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, existiendo un conflicto por su soberanía entre Argentina y Gran Bretaña que los retiene por la fuerza, como colonias.

Es indudable que para las potencias de Europa Occidental en general y para los EE.UU. en particular, resulta importante en el caso arriba señalado,

(1) "United States Strategic Interests in the Southern Hemisphere and the need for a common maritime defense" — Rear Admiral (USN) Clarence A. Hill (jr.) — American Foreign Policy Institute Studies on Interamerican Security Problems, 1980, pág. 6.

(2) "The Caribbean a sense of urgency" — Paul Seidenman. National Defense, March 1981, pág. 46-53. Concepto del Dr. Alvin J. Cottrell.

disponer de los archipiélagos en cuestión para desde allí apoyar su proyección naval y aérea en defensa de un tráfico vital para sus intereses en el Atlántico Austral.

ATLANTICO SUDOCCIDENTAL

Hasta aquí hemos considerado los conflictos y las implicancias del Atlántico Sur así como el papel estratégico que juegan las islas que se esparcen en tan vasto espejo oceánico, respecto a la defensa del tráfico marítimo que lo surca con cargas vitales para las potencias industrializadas del Atlántico Norte.

Veamos ahora con mayor detalle qué intereses y conflictos se generan en el Atlántico Sudoccidental, área marítima que si bien puede considerarse como un espacio periférico respecto al núcleo de poder occidental ubicado en el Atlántico Norte, acaba de ser teatro de un enfrentamiento bélico entre dos naciones occidentales, lo que atrajo la atención internacional hacia una sesquicentenaria controversia aún sin dirimir.

1. Cuadro estratégico

La confrontación Este-Oeste y la pugna por las fuentes de energía y los insumos críticos, originan la interrelación existente entre los conflictos que se desarrollan en las diferentes regiones del mundo y, a la vez, asignan importancia estratégica a la obtención de puntos de apoyo por parte de las grandes potencias para su despliegue preventivo, poniendo de relieve la dimensión oceánica del poder necesario para afrontar las crisis, allí donde se presenten.

Las conexiones entre los objetivos de las potencias involucradas en los diferentes teatros y su relación con las posibles acciones estratégicas y militares, confieren una importancia esencial a los elementos geográficos que conforman las llaves del control de las rutas marítimas; tal es el caso de los accesos bioceánicos del Atlántico Sudoccidental y los archipiélagos atlánticos contiguos al extremo austral de América del Sur, única masa continental próxima al continente antártico.

El área marítima atlántica sudoccidental, enmarcada al Norte por el paralelo de latitud 40° Sur; al Este por el límite de la Zona de seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca sobre el meridiano de longitud 24° Oeste; al Oeste por la costa atlántica argentina y el meridiano del Cabo de Hornos; y al Sur por el paralelo de latitud 60° Sur, constituye un área geográfica de creciente valor económico y geopolítico por sus recursos proteicos, energéticos y minerales y por su importancia geoestratégica en relación con los accesos bioceánicos y con su posición privilegiada para proyectarse en la Antártida.

Estos aspectos conforman un escenario de potenciales conflictos que se ciernen en la presente década, con la común característica que, cada vez que

en él se genere una crisis, Argentina como país ribereño, con su zona económica exclusiva y su vasta plataforma continental insertas en el área, será inevitablemente parte involucrada.

2. Conflictos e intereses argentinos

En el Atlántico Sudoccidental, Argentina sostiene actualmente una disputa con Gran Bretaña por la posesión de los archipiélagos Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, una controversia con Chile por los límites australes al Sur del Canal de Beagle y como Estado parte del Tratado Antártico, por razones geográficas, históricas y económicas, tiene intereses en el continente antártico y mares circundantes.

Conflicto con Gran Bretaña: Antecedentes

Las islas Malvinas se hallan ubicadas en la plataforma continental argentina y comparten las características geográficas y físicas de la patagonia.

Desde 1810 hasta 1833 fueron pobladas y gobernadas por argentinos; en ese año de 1833, una expedición militar de la primera potencia naval de la época, el Reino Unido, desalojó los pobladores argentinos reemplazándolos por ocupantes británicos, constituyendo así una colonia, a la que sumó luego como dependencias los archipiélagos de Georgias del Sur y Sandwich del Sur, que también mantenía ocupados y atribuidos a su imperio.

Este despojo jamás fue aceptado por el Gobierno argentino, que en forma permanente ha reclamado ante Gran Bretaña y ha desplegado su acción en los foros internacionales, tendiente a lograr el reintegro a su soberanía de dichos archipiélagos atlánticos.

En 1964 el Comité de Descolonización de Territorios de las Naciones Unidas incluyó en tal proceso a las islas Malvinas y en su XX Asamblea General, por Resolución N° 2065 de fecha 16 de noviembre de 1965, con 94 votos a favor y 14 abstenciones, se reconoció la existencia de una disputa entre Argentina y Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas, señalando la necesidad de tomar en consideración el principio de integridad territorial y respaldar “los intereses” de los habitantes de las islas y no “sus deseos” como pretende el Reino Unido.

Los actuales habitantes de las Malvinas (aproximadamente 1.800 personas en su gran mayoría de origen británico) carecen de identidad nacional autóctona, ni relación legítima con el territorio de las islas por no poseer propiedad sobre las tierras al ser en su gran mayoría empleados de la FIC (Falkland Island Company, adquirida por “Coalite”), que controla la explotación del archipiélago desde la metrópoli; no constituyendo por ende una unidad política idónea para la aplicación del espíritu del artículo 73 de la Carta de la ONU referido a la autodeterminación, razón por la cual la Resolución N° 2065 de las Naciones Unidas arriba citada no la menciona.

A partir de 1966 se efectuaron ruedas de negociaciones bilaterales que fueron demostrando claramente el interés británico de no concretar solución alguna respecto a la cuestión de soberanía sobre las islas Malvinas y sus dependencias.

No obstante, a partir de 1968 los pobladores isleños (también llamados “kelpers”) comienzan a accionar financiados por la FIC como grupo de presión ante el Parlamento, para que el Gobierno británico abandone las negociaciones con Argentina. Esta presión tuvo efectos definitivos, en ese mismo año de 1968, cuando el Gobierno inglés presentó al Parlamento (3) una proposición del Foreign Office de solución por arriendo que fue rechazada decidiéndose en cambio congelar la disputa por la soberanía.

En 1971 Argentina dio un paso positivo en su gestión de acercamiento a los ocupantes de las islas al suscribir una Declaración Conjunta argentino-británica que puso en funcionamiento una serie de acciones importantes en lo referente a comunicaciones entre las islas y el territorio continental argentino, así como la provisión de combustibles, gas envasado, víveres, apoyo sanitario y becas para estudiar en el continente.

Al no quedar resuelto el problema de fondo, las Naciones Unidas exhortaron a ambos países a buscar una solución, instándolos a acelerar las negociaciones en su Resolución N° 3160, del 14 de diciembre de 1973.

En 1975 el Gobierno británico dispuso el envío de una misión a Malvinas para evaluar los recursos de la colonia y sus dependencias, así como las posibilidades económicas en lo referente a agricultura, industria lanar y posibles desarrollos en petróleo, minerales y pesquerías. El informe producido por Lord Shackleton quien condujo la misión, concluye en que la gran riqueza no está en las islas sino en el mar que las rodea, o sea la pesca y los hidrocarburos y para su explotación futura aparece el problema de las jurisdicciones marítimas, por lo que expresa: .. “ningún desarrollo en alta mar parece que pueda tener lugar sin una forma de acuerdo de cooperación con Argentina”. Este hecho, en contra de la recomendación de la ONU de no producir actos unilaterales por las partes, originó el rompimiento de relaciones diplomáticas por parte de Argentina y una protesta de la Organización de Estados Americanos (OEA).

En 1976 se instaló en la isla Thule del archipiélago Sandwich del Sur una estación científica argentina, que recién en 1978 la prensa británica comentó sin darle mayor trascendencia (4).

(3) **Falkland Islands Review — “Franks Report”**. London, January 1983, puntos 22, 23 y 24.

(4) **“Franks Report”**, punto 53.

La situación previa a la crisis de 1982

En Gran Bretaña:

En marzo de 1979 cuando asumió la Primer Ministro Thatcher, ya llevaban 14 años las negociaciones con Argentina por las Malvinas, sin haberse aproximado las partes a una solución de la controversia y, dada la presión en el Parlamento del grupo Kelper opuesto a cualquier arreglo, pocas eran las alternativas que restaban frente al evidente cansancio argentino por la esterilidad de las sucesivas ruedas de conversaciones.

Como resultado de una crisis económica profunda y prolongada que los líderes británicos venían afrontando desde mediados de la década del 50 con medidas Keynesianas radicales sin lograr soluciones de fondo, la Primer Ministro Thatcher al asumir su administración apeló a medidas monetaristas y a la reducción del rol del Estado en la economía, iniciando una drástica terapia cuyos efectos ahondaron la recesión existente sin alcanzar resultados positivos en cuanto a disminuir la inflación, al menos hasta 1981 (5). El crecimiento del producto nacional por habitante había crecido en Gran Bretaña durante los últimos veinticinco años a un ritmo más lento que casi todos los otros países de la Comunidad Económica Europea, lo que la relegó finalmente al rango del país más pobre del Noroeste de Europa con excepción de Irlanda, sin que la producción petrolera de Mar del Norte lograra compensar los retrocesos de la estrategia económica aplicada, representados por la sensible reducción de las exportaciones, la disminución relativa del nivel de seguridad social y un elevado índice de desocupación con tensiones sociales que culminaron desatando la violencia popular en las calles en el verano de 1981 (6). La perspectiva política de Mrs. Thatcher era entonces oscura y las encuestas en el Reino Unido le asignaban el negativo puesto de gobierno más impopular de las últimas décadas, con el 75 % del electorado en contra, en marzo de 1982.

Uno de los primeros temas importantes que debió decidir al asumir en 1979 el flamante gobierno conservador fue el referido al sistema de armas que debía adoptarse para reemplazar en la década de los 90 los submarinos nucleares balísticos tipo Polaris de la Fuerza de Disuasión Nuclear, que llegaban a su obsolescencia. Ello motivó la decisión de adquirir los submarinos nucleares con misiles Trident de tecnología estadounidense, con un programa de inversiones que representaba inicialmente un monto del orden de los 5.000 millones de libras esterlinas (7). Tal cantidad comprometió de tal

(5) "L'expérience Thatcher: Les ambitions et les faits" — François Bedarida. Politique Etrangere N° 3, 1981, pág. 579-92.

(6) "L'économie de la Grande Bretagne et la politique de Mme. Thatcher" — Peter M. Oppenheimer. Politique Etrangere N° 3, 1981, pág. 593-612.

(7) "El futuro incierto de la Marina británica" — Derek Wood. Revista Internacional de Defensa N° 12, 1981, pág. 1697.

forma el presupuesto de defensa que obligó a disponer ajustes drásticos que alcanzaron a la Armada Real con un plan de cortes presupuestarios a partir de 1982 que preveía pasar a reserva unidades navales importantes, enviaba otras al desguace, anulaba órdenes de construcción y vendía buques, entre ellos el portaaviones “Invincible” a Australia.

Las medidas de economía alcanzaron también al H M S “Endurance”, única unidad naval británica que permanecía de estación en Malvinas los veranos, disponiéndose su retiro sin relevo para marzo de 1982 (8), lo cual generó una presión conjunta del Almirantazgo británico y del Comité de Defensa de las Islas sobre el Parlamento, donde se registraron fuertes debates de alto contenido emocional.

También surgió en 1981 la posibilidad de levantar por economía, a medidados de 1982, las instalaciones en Grytviken, Georgias del Sur, así como los dos barcos destacados en el área, de la British Anctartic Survey, (9) cuyos miembros constituyen otro de los grupos con intereses australes que presionan en el Parlamento contra un arreglo de la disputa con Argentina.

En la República Argentina:

Por la otra parte, una sostenida y creciente acción subversiva terrorista se desarrolló en Argentina en la década del 70, lo cual motivó en 1976, ante una situación política de vacío de poder, que las Fuerzas Armadas asumieran de facto el gobierno. La represión del terrorismo subversivo culminó en los años 1976-77 en que fue militarmente reducido, dejando secuelas dolorosas que la prensa internacional recogió generando con su crítica una imagen adversa del Gobierno argentino respecto al tema de los derechos humanos, especialmente en Europa Occidental y en América del Norte.

En 1981 se produjo un cambio de autoridades en el Gobierno mientras que la imagen de Argentina esataba en franca mejoría en los EE.UU. (10), por haber decrecido sensiblemente la actividad antisubversiva, aun cuando en Europa subsistía la campaña de descrédito. Las relaciones con los países del Cono Sur americano estaban en franca mejoría incluso con Chile, luego de una crisis por el conflicto austral que culminó en 1978 con la oportuna mediación de su Santidad el Papa y que se desarrolla dentro de un clima de negociaciones en progreso. La economía afrontaba una fuerte deuda externa con posibilidades de renegociaciones y una situación interna con inflación y recesión cuyos efectos político-sociales asomaban en febrero de 1982 como preocupantes, sin llegar por ello al nivel de las tensiones que para entonces

(8) “Franks Report”, punto 111.

(9) “Franks Report”, punto 123.

(10) “Franks Report”, punto 120.

afrontaba la administración británica. Un proceso de normalización institucional, para volver el país a la democracia, estaba en evolución con fecha límite en marzo de 1984.

En 1978 el empresario argentino Davidoff ganó en el Reino Unido una licitación para efectuar el desguace de una ex estación ballenera en Puerto Leigh, Georgias del Sur, de propiedad de la empresa británica Salvensen. Davidoff recién logró completar todas las formalidades de la administración británica y alistar sus operarios en 1981 y en diciembre de ese año viajó por primera vez a Puerto Leigh con conocimiento de las autoridades británicas de las islas y de la Embajada británica en Buenos Aires, para ultimar los preparativos del traslado posterior de los obreros argentinos que irían en 1982 a ejecutar el trabajo contratado, previsto en su duración hasta marzo de 1983 (11). El viaje de diciembre a Georgias del Sur y regreso a Buenos Aires se llevó a cabo sin objeción de autoridad británica alguna.

En las ruedas de negociaciones de 1981 y en la de febrero de 1982 en especial, Argentina hizo proposiciones concretas para acelerar el proceso de traspaso de soberanía, sin obtener respuesta alguna de Gran Bretaña. Las delegaciones británicas no concurrían preparadas a las sesiones, evidenciando una indiferencia sistemática respecto a los temas propuestos por la parte argentina. Esto queda evidenciado claramente en el informe de Lord Franks, cuando detalla los antecedentes del conflicto.

La crisis

El lobby de la British Antarctic Survey, frente a la decisión gubernamental de retirar de Grytviken su estación científica y buques en junio de 1982, se encontró con que a partir de entonces sólo permanecerían en Georgias del Sur los obreros argentinos, ocupados en las tareas de desguace en Puerto Leigh.

Esta circunstancia molestaba, además, al Comité de Defensa de las islas en Londres, creó una fuerte resistencia en el Consejo Gubernamental en Malvinas y sirvió para agudizar aun más la tensión en la Armada Real que veía cercenado su poder naval por los ajustes presupuestarios dispuestos y por la retirada del Atlántico Sur en abril de 1982 de la única unidad naval destacada en ese destino.

La alianza de los grupos de interés arriba indicados con el Almirantazgo, generó una fuerte corriente de presión que aprovechando la circunstancia del desembarco de obreros argentinos en Georgias del Sur en marzo de 1982, promovió un encendido debate en el Parlamento y con conocimiento de la Primer Ministro y mediante un hábil manejo de los medios de información y propaganda, fraguó un incidente que rápidamente el Gobierno británico

(11) "Franks Report", punto 161.

escaló a una crisis planteada al Gobierno argentino donde comprometía todos sus derechos a la soberanía, sostenidos hasta entonces y reconocidos en la Resolución 2065 de la ONU.

Argentina afrontó entonces la conminación británica de retirar de inmediato los obreros desembarcados en Georgias del Sur, sorpresivamente considerados intrusos, so pena de ser desalojados de allí por infantes de marina británicos que se destacarían desde Malvinas a bordo del HMS "Endurance". Ante esta presión se dispuso interceptar dicho buque con unidades navales argentinas urgentemente destacadas a Georgia del Sur para impedir esa acción compulsiva, en tanto Gran Bretaña en evidente escalada ordenaba el inmediato envío de un Grupo de Tareas de su Armada al teatro atlántico sudoccidental.

Estando las islas Georgias del Sur a 1.500 millas náuticas del territorio continental argentino su defensa se hacía difícil, por lo que el gobierno argentino decidió entonces recuperar militarmente las islas Malvinas, en acción incruenta para los isleños y las tropas británicas allí estacionadas, con el objetivo de negar al Reino Unido la posibilidad de apoyarse militarmente en ese archipiélago, concretando así un hecho consumado que desbarató la maniobra del incidente provocado por el Gobierno británico, a la vez que creaba las condiciones para entablar una negociación seria y expeditiva respecto a la más que centenaria disputa. Se llegó a esto en circunstancias en que además del ya evidente congelamiento de las negociaciones, en el Parlamento británico se instaba a mantener y aumentar la presencia naval en Malvinas (12), a acceder a los deseos de los isleños afirmando el principio de su autodeterminación, a desarrollar los intereses británicos en la región y a prever el corte de las comunicaciones con Argentina pasando a la alternativa de fortificar las islas.

Hasta aquí los hechos que dieron lugar al incidente en las Georgias del Sur y que impulsó al Gobierno argentino a la recuperación militar del archipiélago Malvinas el 2 de abril de 1982 como culminación de una situación de crisis cuidadosamente preparada y aprovechada por el Gobierno británico que, con precisa y oportuna inteligencia sobre la motivación argentina respecto a la evolución de la controversia así como de su real capacidad de apresto militar para encarar el conflicto, manejó el desarrollo de los acontecimientos en su provecho.

La acción militar del 2 de abril originó la sanción en el marco internacional por asignarse a Argentina el papel de país agresor en la negociación de una controversia. Las potencias de la OTAN, vía Comunidad Económica Europea, aplicaron sanciones económicas a Argentina y embargaron el

(12) Debates en la Cámara de los Comunes y en la Cámara de los Lores del 14 y 16 de diciembre de 1981, con intervención de representantes de los intereses de la Falkland Islands Company y de la British Antarctic Survey.

armamento adquirido con anterioridad al conflicto; y tras la estéril mediación del Secretario de Estado de los Estados Unidos, el Presidente del Perú y el Secretario General de la ONU, en ese orden, se llegó a la inevitable confrontación bélica en el Atlántico Sur. Para ello, el Gobierno británico neutralizó todo intento de buscar un arreglo diplomático pese a los esfuerzos de flexibilización del Gobierno argentino en todas las tratativas, movilizó su armada y el potencial bélico necesario y contó con la invalorable y decisiva ayuda de los EEUU que fueron así hábilmente comprometidos en la escalada.

No es el objeto de este artículo detallar la confrontación militar, ni la evolución de las arduas tratativas que precedieron la acción armada. Diremos sí que para este enfrentamiento desigual, Gran Bretaña empeñó el 80 % de su flota y 17.000 hombres y requisó de su marina mercante 983.000 toneladas de registro (13) para operar a 8.000 millas náuticas de las islas británicas, para lo cual debió introducir rápidamente modificaciones significativas en las estructuras de 59 buques mercantes de diferente tipo y porte (14) para el esfuerzo bélico y el sostén logístico necesarios. Todo este impresionante esfuerzo fue realizado —según un hábil manejo de los medios de información y propaganda— “sin preaviso alguno” y “ante la sorpresiva actitud argentina”.

En realidad, la magistral maniobra estratégica británica fue gestada y concebida a fines de 1981 con el conocimiento y consentimiento del Gobierno, y ello le otorgó suficiente preaviso a la Armada Real para organizar su movilización, desplegarse con velocidad al recibir la orden, requisar buques mercantes preseleccionados para aparejarlos con sugestiva rapidez y eficiencia y planear y mantener el flujo logístico que constituyó la clave del éxito de la campaña llevada a cabo contra una fuerza naval argentina neutralizada por la insuperable combinación de los submarinos nucleares de ataque británicos y la información satelital proporcionada por EEUU.; una fuerza terrestre en las islas sin apoyo logístico por el bloqueo submarino; y una fuerza aérea operando desde territorio continental argentino en el límite de su autonomía para el combate y privada de recibir repuestos, aviones y misiles aire superficie.

Breve análisis de la crisis y sus artífices

La profusa literatura de origen europeo y norteamericano que sucedió al reciente conflicto en el Atlántico Sur, coincide en general con la teoría de asignar al Gobierno argentino apreciaciones erróneas que lo indujeron a confundir “lo que en realidad ocurría” con “lo que quería creer que ocurría”, figura ésta normalmente conocida con la expresión del idioma inglés

(13) “Ships taken up from trade during the Falkland Islands War” — U.S. Naval Institute Proceedings, June 1983, pág. 112-113.

(14) “Sealift, British style” — U.S. Naval Institute Proceedings, June 1983, pág. 111.

“wishfull thinking” y que la experiencia señala a menudo, como la razón por la cual se llega a la confrontación bélica. Estas malinterpretaciones llevan a un estrecho margen de opciones que, al ser sobrepasadas por la urgencia de los acontecimientos, llevan a los países involucrados a una crisis, al tomar posiciones de las cuales no pueden volverse (15).

Lo cierto es que la estrategia consiste en el inteligente manejo de los medios para la consecución de los fines a través de la maniobra estratégica que, a su vez, incluye el intercambio de mensajes, o señales, a veces encubiertos mediante estratagemas tendientes a alterar las relaciones de poder entre los actores de un conflicto, para mejorar su posición propia y lograr mayor influencia en las decisiones, o mayor poder relativo, o mayor libertad de acción (16).

Si aplicamos este concepto de maniobra estratégica en el análisis del conflicto Malvinas, notaremos que las señales que precedieron a las crisis mostradas por el Reino Unido y que se han detallado en los dos subtítulos anteriores, denotan por un lado indicios de poco interés de negociar un arreglo por la soberanía de las islas, preocupante deterioro político en el frente interno por crítica situación socio-económica y voluntad de disminuir la flota naval de superficie por razones presupuestarias en aras de compromisos de defensa de mayor prioridad.

Por otro lado, se unen sectores perjudicados en defensa de sus intereses políticos, o económicos, o navales según el caso, desembocando todo ello, a fines de 1981, en el planeamiento de un incidente a provocar en oportunidad del desembarco de argentinos en Georgias del Sur motivado por un contrato comercial preexistente, que descoloque a Argentina respecto de sus reclamos de dicho archipiélago, y que a la vez sirva para mostrar en el Reino Unido la necesidad de mantener fuerzas navales con capacidad de proyección en ultramar.

Lo anterior resultaría en el cese de las comunicaciones entre Malvinas y territorio continental argentino lo cual, a su vez, justificaba finalizar las negociaciones con Argentina encomendadas por Resoluciones de las Naciones Unidas. Esta maniobra, además, abría el camino para fortificar las islas, sin que Argentina pudiese oponer nuevos argumentos.

Los mensajes transmitidos tanto para buscar aliados como para intimidar adversarios en un conflicto, van dirigidos a la mente de uno, o a la sumo pocos individuos que son los conductores de los Estados involucrados y los intermediarios principales (17). La naturaleza social y política del conflicto,

(15) “When deterrence fails: The nasty little war of the Falkland Islands” CDR. Kenneth R. Mc Gruther (UNS). Naval War College Review, March-April, 1983, pág. 47-56.

(16) “Filosofía de la Estrategia” — Dr. Federico Frischknecht. Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 1983, pág. 14.

(17) *Ibid* (16), pág. 11.

tiene su raíz en las diferentes acciones de esos pocos individuos que interactúan y en la dialéctica de las voluntades participantes en el caso que nos ocupa; sería incompleto este breve análisis que de dicha crisis aquí se intenta si no se destacaran dos personajes decisivos en la escalada que condujo al enfrentamiento armado en el Atlántico Sur.

Uno de ellos fue el Secretario de Estado del Gobierno de EE.UU., General Alexander Haig, cuya actuación como mediador entre las partes del conflicto fue la de catalizador de la escalada. Sus antecedentes lo presentan como un hombre de armas consustanciado con la OTAN y su problemática y totalmente desconocedor del conflicto Malvinas y de la problemática latinoamericana, a la que subestimó con evidente falta de preparación política a la vez que inclinado a contribuir al logro de las pretensiones de la Primer Ministro británica. Su manejo parcial de las concesiones propuestas por Argentina en aras de flexibilizar las tratativas hacia un arreglo diplomático y de mutuo provecho, contribuyó a estimular la decisión de la Primer Ministro de sostener la confrontación bélica como único camino y negó a su propio Gobierno, como interlocutor único, la información y el asesoramiento que le hubiese evitado adoptar una postura probritánica en el conflicto, lo cual comprometió su posición respecto al Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca. Su designación como mediador no fue feliz, si se considera que el Gobierno de EE.UU. tenía funcionarios mejor dotados para el compromiso tales como el Vicepresidente Bush, o la Embajadora Kirkpatrick, por mencionar algunos.

El otro personaje, es la Primer Ministro británica Margaret Thatcher, cuya audacia, temperamento y aferramiento al poder, llevó a su país a una costosa aventura que si bien le reportó un triunfo militar, la descoloca frente al mundo por la arbitrariedad de su anacrónica posición colonial y el rechazo de todo intento mediador para evitar el derramamiento de sangre. Para ello llegó hasta ordenar el hundimiento del Crucero A. R. A. "General Belgrano", (18) para que nada frenara su determinación belicista. Muchos analistas occidentales concuerdan en afirmar que con cualquier otro Primer Ministro en el Gobierno, Gran Bretaña hubiera encontrado el camino para terminar esta controversia en forma honrosa, conveniente e incruenta y sin llevar a sus aliados a posiciones embarazosas ante América latina y la Comunidad Internacional.

Tal vez a esta altura del análisis de la crisis sea oportuno transcribir un párrafo del artículo "Política británica de defensa después de Malvinas" de B. Georges y M. Coughlin publicado en "Survival" Sep/Oct. 82 pág. 208 que dice: "Si los argentinos hubieran esperado las consecuencias de los cortes presupuestarios del Ministro Nott, hubieran ganado con ello —según juicios del General Sir John Hackett ex Comandante del Cuerpo de Ejército Norte de

(18) "One man's Falklands..." — Tam Dalyell (miembro del Parlamento británico). Cecil Woolf, London, 1982, pág. 114.

la OTAN. Sin el “Intrepid” y el “Fearless” que fueron recientemente salvados del desguace, con el “Invencible” destinado a su venta a Australia y con el “Andrin” y el “Glamorgan” destinados a salir del servicio, hubiera sido difícil, sino imposible de realizar, una operación anfibia en gran escala”.

Con los elementos de juicio ahora disponibles, comprenderá el lector la imposibilidad material por parte de Argentina de tal especulación, desde que fue el Gobierno británico el que manejó los tiempos y eligió la oportunidad para generar el incidente en Georgias del Sur en marzo de 1982, antes que se desmembrara su fuerza naval de superficie.

Si bien desde 1945 Gran Bretaña dejó de ser imperio y debió reubicarse como potencia media con un rol restringido dentro de la Alianza del Atlántico Norte, en 1982 afloró su espíritu imperial, representado esta vez por las aspiraciones políticas de la Primer Ministro, los esfuerzos de sobrevivencia de la Armada Real y la presión de grupos menores con intereses económicos en Malvinas, llevando a un inconcebible conflicto a un pueblo que no sabía donde estaban los archipiélagos en disputa y todo ello en nombre de los deseos de 1.800 isleños, ciudadanos británicos de inferior categoría como consecuencia del status colonial de las islas.

Consecuencias, réditos y costos

Hasta el 2 de abril de 1982 el Reino Unido, a través de la ocupación de los archipiélagos atlánticos australes, detentó una situación favorable para el control de una posición estratégica sobre los accesos bioceánicos entre el Atlántico Sur y el Pacífico; para participar en la explotación de los recursos renovables y no renovables de la rica plataforma continental circundante, y para disponer de capacidad de proyección hacia el continente antártico.

Recapturados militarmente los archipiélagos en disputa en junio del mismo año, con el asentamiento de una fuerte guarnición británica en Malvinas, el desarrollo de una base militar y la imposición de una arbitraria zona de exclusión de 150 millas náuticas en torno al archipiélago para todo buque o avión argentino, el Reino Unido pretende ampliar sus capacidades anteriores, asignándose unilateralmente el dominio de un área y sus recursos en la plataforma continental argentina. Intenta ofrecer a la OTAN un punto de apoyo militar en el Atlántico sudoccidental (19), ubicado en plena zona de seguridad del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), planteando así una situación anómala y conflictiva entre dos alianzas, de cuyos respectivos tratados sólo EEUU es parte común. A la vez pretende reforzar su posición geopolítica respecto a la Antártida (20), en circunstancias

(19) “**The Falkland Campaign**” — Former Secretary of State for Defense John Nott. U.S. Naval Institute Proceedings, May 1983, pág. 139.

(20) **Ibid** (18), pág. 63-64.

en que los países industrializados discuten en el seno del Tratado Antártico el aprovechamiento de los recursos vivos marinos y minerales antárticos.

La recuperación británica por la fuerza en junio de 1982 de los archipiélagos Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur tiene frutos inmediatos y de mediano plazo.

El fruto inmediato lo ha constituido el rédito político que para la administración Thatcher significó la victoria militar en el frente interno, hecho que le permitió a la Primer Ministro adelantar las elecciones y obtener en ellas el triunfo.

Los frutos de mediano plazo son mucho menos gratos e inciertos. En primer término el costo económico de la campaña militar sobrepasa los 2.000 millones de libras esterlinas, incluyendo, según información oficial, el reemplazo de las unidades perdidas, gastos operativos y mantenimiento de una guarnición militar en Malvinas hasta 1984. (21) A ello se suman 50 millones de libras esterlinas aportadas para la recuperación de los kelpers (22), el costo de construcción de un aeropuerto para aviones de gran porte (23) y el costo de los vuelos regulares procedentes de la Isla Ascensión normalmente sin escalas en América del Sur lo cual implica un oneroso reaprovisionamiento en vuelo. La suma de todos estos costos equivale a otro plan Trident. Si estos costos se consideran como el de una exitosa campaña electoral, su monto aparece como excesivo, si se tiene en cuenta que a principios de 1982 no se disponía de los 4 millones de libras esterlinas por año que costaba mantener el H M S "Endurance" de estación en Malvinas (24) y que tampoco se quisieron invertir los 12 millones de libras esterlinas que costaba el Plan Shakleton (25).

Actualmente Gran Bretaña mantiene en Malvinas una guarnición de 4.000 hombres, aeronaves, misiles y una fuerza naval del orden de los ocho buques de guerra. Esto significa por un lado un gasto de defensa extra respecto al compromiso con la OTAN por el cual se mantiene una fuerza de 31.000 soldados profesionales estacionados en el Rhin, Europa, (26). Mientras que, por otro lado, significa restar unidades navales de sus compromisos con la OTAN, toda vez que tener ocho buques en Malvinas

(21) "The White Paper of the Falklands" — Christian Eliot, Gerd W Gossler. Naval Forces. International Forum for Maritime Power. N° 1, 1983, pág. 53.

(22) *Proceedings of the Foreign Affairs Committee of the House of Commons on the Falkland Islands* (Sir Anthony Kershaw Committee), 1982.

(23) "Franks Report", punto 108.

(24) "Statements on Defense Estimates", 1981. (British Government).

(25) *Ibid* (18), pág. 63 y 109.

(26) *Compromisos OTAN de Gran Bretaña con Europa*, 1954-91.

implica tener por lo menos otros cuatro alistándose para el relevo, compromiso oneroso para una flota que está aún disminuida por las pérdidas sufridas en 1982 en el Atlántico Sur, con obligaciones navales en la OTAN.

El costo económico británico del conflicto Malvinas es un punto crecientemente desfavorable de la actual administración conservadora, sobre el cual tarde o temprano volverán los políticos ingleses en nombre del clásico principio costo-efectividad.

No menos importante resulta el costo político, en la medida que las potencias europeas de la OTAN persisten en su intención de no asociarse en el desarrollo de las facilidades que el Reino Unido construye en Malvinas. Lo anterior ocurre en tanto los gobiernos involucrados se esfuerzan por no incrementar más sus presupuestos de defensa ante la persistente crisis económica, a la vez que Gran Bretaña sustrae fuerzas comprometidas en la OTAN que inciden tanto en los gastos de defensa de sus miembros, como en la efectividad de esa misma defensa.

Estados Unidos, por su parte, si bien apoyó a Gran Bretaña para la recuperación de los archipiélagos australes, debe ahora tratar de recomponer su situación ante América latina toda, que rechazó la agresión colonialista británica y ahora observa con recelo el valor del TIAR, en circunstancias que América Central y el Caribe atraviesan una difícil situación de inestabilidad política que preocupa seriamente al gran país del Norte. Su voto favorable en la Asamblea General de la ONU a la Resolución 37/9 en noviembre de 1982 es un indicio de alto contenido político, si se considera que sistemáticamente se abstuvo de tomar partido en todo documento o Resolución anterior vinculado a esta controversia.

Finalmente y no por ello menos importante, es el costo diplomático que afronta el Reino Unido a causa de Malvinas en todos los foros internacionales, por haber manipulado la Resolución 502 acomodándola a su irrevocable decisión belicista, por haber vetado el cese del fuego y el llamado a negociación del Consejo de Seguridad en mayo de 1982; por haber ignorado la exhortación de la OEA a buscar soluciones pacifistas durante el conflicto; por haber sido censurada su actitud violenta y no negociadora por el Congreso de Países no Alineados y por negarse a reiniciar negociaciones con Argentina conforme a la Resolución 37/9 de la ONU, a través de los buenos oficios del Secretario General de la Organización.

Perspectivas

Argentina, llevada a una crisis por la escalada de un incidente no provocado por ella, debió ocupar militarmente los archipiélagos Malvinas y Georgias del Sur en una operación incruenta para los británicos, con el objeto de preservar sus derechos soberanos, negar a Gran Bretaña la posibilidad de proyectar sus fuerzas en el Atlántico sudoccidental desde Malvinas y advertir

a la comunidad internacional de la injusta indiferencia británica al cabo de 17 años de infructuosas tratativas llevadas a cabo por la Resolución N° 2065 de la ONU.

La rígida postura de la Primer Ministro inglesa de no aceptar la negociación ni arreglo alguno, llevó el conflicto a la confrontación armada que culminó con la reocupación militar británica de los archipiélagos.

Argentina afrontó así un revés militar por sostener un objetivo político (27) de profundo arraigo en su pueblo, para lo cual debió enfrentar a la mayor potencia naval, europea de la OTAN, ayudada por la superpotencia de Occidente.

Finalizada la contienda los antecedentes y derechos argentinos sobre los archipiélagos en disputa no sólo están intactos sino que la comunidad internacional a través de su organización máxima en las Naciones Unidas, en la Asamblea General de noviembre de 1982, con 90 votos a favor, entre ellos EE.UU., la U. R. S. S. y la República Popular China, 12 votos en contra y 52 abstenciones, aprobó la Resolución 37/9 que ratificó los términos de la Resolución 2065, pidiendo a las partes la reiniciación de las negociaciones, esta vez asistidos por el Secretario General de la Organización “a fin de encontrar a la mayor brevedad una solución pacífica a la disputa de la soberanía referida a la cuestión Malvinas” y estableciendo nuevamente la necesidad de tomar en cuenta “los intereses” (y no los deseos) de los habitantes de las islas; es de destacar que la Primer Ministro Thatcher otorgó la plena ciudadanía británica recién en 1983, a dichos habitantes, con lo que el argumento de la autodeterminación se toma redundante.

Para justificar su expedición punitiva a Malvinas en abril/junio de 1982 la Primer Ministro Thatcher enarbola como banderas, el castigo al uso de la fuerza, la solución pacífica de las controversias y el derecho democrático de los kelpers a su destino y defender sus deseos conculcados por las fuerzas de un gobierno autoritario. Recuperadas las islas por la fuerza, ante el deterioro diplomático sufrido en la ONU por la Resolución 37/9, los serios compromisos económicos que afronta y la desubicación política que le sobrevino, la Primer Ministro se niega ostensiblemente a negociar y cambia “sus razones iniciales” para mantener el conflicto, argumentando ahora que no negocia con un gobierno de facto, que no negocia hasta que Argentina declare el cese de hostilidades “de jure” (28) y que sólo negociará con un gobierno “razonable”, sin que defina lo que a su juicio es tal cosa.

El 30 de octubre de 1983 hubo elecciones generales en Argentina para designar autoridades constitucionales, con lo cual cesó el poder del gobierno

(27) “Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur: Hacia una comprensión general — La cuestión y la crisis”— Virginia Gamba, Buenos Aires, Edición Provisoria, 1983, pág. 150.

(28) *Ibid* (27), pág. 140.

de facto. La Resolución 37/9 y la Resolución de la XXXVIII Asamblea General de noviembre de 1983, señalan en sus considerandos “la existencia de un cese de hostilidades de hecho en el Atlántico Sur” y no propone en modo alguno la declaración de un cese “de jure” como condición previa para que las partes reanuden negociaciones respecto a “la disputa de la soberanía”, con lo cual no cabe negociar ninguna otra cosa, como aparentemente pretende el Primer Ministro de Gran Bretaña.

La intransigencia de un millar y medio de isleños; la gestión de la Armada Real por mantener sus logros de supervivencia, ahora bajo los términos de una “obligación moral” de la Corona en el Atlántico Sur; la presión de un reducido grupo de británicos radicados en la metrópolis con intereses económicos en las islas; la proyección hacia la Antártida desde posiciones geopolíticas ventajosas; y las maniobras políticas de la actual administración conservadora británica por mantenerse en el poder, son los factores que constriñen al Reino Unido a sostener una posición rígida no negociadora frente a una creciente presión internacional, a un considerable incremento de sus gastos de defensa y a una merma de su participación en la OTAN en detrimento de la Alianza y del presupuesto de sus componentes.

La inexorable derivación de este conflicto se refleja lúcidamente en los conceptos de una relevante y casi mística figura de la historia contemporánea británica, pronunciados en la Cámara de los Lores el 25 de enero de 1983:

“...Las islas Falklands se han convertido en una fortaleza que distorsionará nuestra política de defensa por años. Se deben tomar en cuenta tres factores referidos a las islas:

- 1) Los reclamos argentinos no cederán y están apoyados por Latinoamérica.
- 2) Las Naciones Unidas han pedido se reanuden las negociaciones. Si ignoramos este llamamiento que fue hecho por una mayoría de países, se sucederán más resoluciones tanto en ese foro como en otros apoyados por mayorías crecientes. No importa lo que opinen los parlamentarios al respecto... de la eficacia de la Naciones Unidas. No podemos hacer caso a las Naciones Unidas sólo cuando nos conviene a nosotros.
- 3) Las inversiones que se necesitan para desarrollar los recursos económicos de las islas no pueden progresar en un clima de incertidumbre. Para mejor servir a los intereses de los isleños las inversiones deberán hacerse en una atmósfera segura... además el gasto económico de no reanudar las relaciones con Argentina es demasiado y no proporciona beneficio alguno. No puede haber una paz verdadera en el Atlántico Sur y por lo tanto en ningún futuro de largo plazo para las islas o los isleños, si no se comparte el problema con la Argentina”. (Lord Montgomery del Alamein)”.

Diferendo con Chile

Antecedentes

Excede los alcances de este trabajo la pormenorizada relación de los antecedentes del diferendo limítrofe austral argentino-chileno por lo que sólo haremos una breve y sucinta enumeración de los elementos indispensables para presentar el caso desde sus orígenes a la actualidad.

Cuando el 25 de mayo de 1810 el Virreinato del Río de la Plata proclamó la separación del vínculo con la Corona de España, abarcaba una extensión territorial que comprendía, desde su creación en 1776, las siete gobernaciones que recibió de su metrópolis y que para dar una idea de su amplitud, incluía las actuales áreas de Argentina, Uruguay, Paraguay, Bolivia y parte del sur de Brasil.

Una orden real al Gobernador de Buenos Aires del 29 de diciembre de 1776 ordenaba viajes de vigilancia y afirmación de la autoridad real en la costa atlántica, incluyendo la colonia recientemente fundada en Tierra del Fuego y desde allí hasta el cabo de Hornos, como prueba fehaciente de la jurisdicción territorial que pertenecía al Virreinato y al que sucedieron las autoridades argentinas.

En 1829 el Gobierno argentino con sede en Buenos Aires por decreto del 10 de junio de ese año creó la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas, Tierra del Fuego y Territorios adyacentes. El artículo 1º de ese decreto definía el ámbito jurisdiccional de la Comandancia recién creada, al decir:

“Art. 1º: Las Islas Malvinas y las islas adyacentes al Cabo de Hornos en el mar Atlántico, serán gobernadas...”

En las décadas subsiguientes se fueron perfilando diferencias de límites entre la República Argentina y la de Chile en el extremo austral americano y así fue que tras varias negociaciones, el Gobierno chileno hizo llegar al argentino en junio de 1881 las bases para un arreglo que culminó con la firma de un tratado de límites llevado a cabo en Buenos Aires el 23 de julio de ese año.

En el Tratado de 1881 el criterio que rige la distribución de tierras se basa en que todo lo que en el archipiélago de Tierra del Fuego está al Sur del Canal de Beagle y al occidente del Cabo de Hornos pertenece a Chile, así como todas las islas que se encuentran sobre el Atlántico en la parte oriental de Tierra del Fuego y al Este del Cabo de Hornos, son argentinas. Esa distribución de territorios responde al principio Atlántico-Pacífico que se pone nuevamente de manifiesto en el Protocolo Adicional y Aclaratorio del Tratado de 1881, firmado por ambos países en 1893, en el que se expresa:

“Los infrascriptos declaran que a juicio de sus gobiernos respectivos y según el Tratado de Límites, la República Argentina conserva su dominio y

soberanía sobre todo el territorio que se extiende al oriente del encadenamiento principal de los Andes, hasta las costas del Atlántico; como la República de Chile el territorio occidental hasta las costas del Pacífico, entendiéndose que por las disposiciones de dicho Tratado la soberanía de cada estado sobre el litoral respectivo es absoluta, de tal suerte, que Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico”.

Ese principio Atlántico-Pacífico aplicado en tal oportunidad a dicha región, rige toda la relación entre las Partes en lo que hace a la determinación de los espacios en los que ellas ejercen su jurisdicción y competencia.

El 22 de julio de 1971 las Repúblicas de Argentina y Chile, en virtud de un Tratado General de Arbitraje de 1902 vigente entre las partes, firmaron en Londres un compromiso arbitral sometiendo al arbitraje del Gobierno británico una controversia relacionada con la región del Canal de Beagle.

Esa región forma parte del archipiélago de Tierra del Fuego, ubicado en el extremo austral del continente americano. La importancia de esta Zona, sobre todo estratégica, surge claramente de su ubicación geográfica y particularmente de la circunstancias de hallarse situada entre el Estrecho de Magallanes y el Pasaje Drake, dos vías interoceánicas de importancia para el tráfico marítimo internacional. El área sometida a arbitraje contiene un trecho sustancial de otro canal interoceánico también utilizado para la navegación, el Canal de Beagle, en cuya margen Norte se encuentra la ciudad argentina de Ushuaia, la ciudad más austral del mundo.

La región del arbitraje se encuentra, además, próxima al Cabo de Hornos, punto estratégico donde confluyen los océanos Atlántico y Pacífico.

El compromiso arbitral fijaba de manera precisa la Zona sometida a la decisión del árbitro la que, debido a su forma particular, fue conocida bajo el nombre de “martillo”.

En el artículo I del compromiso arbitral las Partes definieron la controversia en los siguientes términos: la Argentina solicitó al árbitro que determinase cuál era la línea del límite entre las respectivas jurisdicciones marítimas de la República Argentina y de la República de Chile en la zona del “martillo” y, en consecuencia, que declarase que pertenecían a la Argentina las islas Picton, Nueva y Lennox, ubicadas en el interior del “martillo”; Chile solicitó al Arbitro que declarase que pertenecían a su soberanía las islas antes citadas, las islas e islotes adyacentes y las demás islas e islotes cuya superficie total se encontraba íntegramente comprendida dentro de la Zona sometida a arbitraje.

De acuerdo con el compromiso arbitral, el conocimiento y la decisión de la controversia fueron confiados a una Corte Especial de Arbitraje, integrada por cinco miembros de la Corte Internacional de Justicia. La decisión de la

Corte Especial sólo podía ser aprobada o rechazada por su Majestad Británica como árbitro formal, según el Tratado General de Arbitraje de 1902.

Luego de un proceso de casi seis años, el 2 de marzo de 1977, las partes fueron notificadas del Laudo Arbitral en el cual se trazó un límite marítimo que atribuyó a Chile las islas Picton, Nueva y Lennox.

A pesar de que la Corte de Arbitraje no tenía competencia para pronunciarse sobre otras controversias territoriales entre Argentina y Chile, sin embargo se pronunció en la sentencia con referencias innecesarias respecto a esas cuestiones incurriendo en exceso de poder y violando reglas jurídicas esenciales que regulan el arbitraje internacional, por lo que el Gobierno argentino consideró nulo el Laudo Arbitral por resultar viciado de defectos graves y numerosos que afectan y vulneran los principales argumentos en los que se basa su parte dispositiva. Chile aceptó el Laudo.

Inmediatamente luego de notificado el laudo a las partes y ante los vicios y graves errores del mismo, el Gobierno argentino inició una serie de gestiones ante Chile, tendientes a buscar una solución política, en el marco bilateral.

Durante el resto del año 1977 y en el siguiente año de 1978, se buscó infructuosamente un arreglo que permitiese superar la controversia en forma aceptable para ambos países, para lo cual además del punto neurálgico del conflicto, se abordaron otros temas contribuyentes, tales como los beneficios de una cooperación económica y la integración de intereses comunes y permanentes, lo cual culminó en una Reunión de Cancilleres en diciembre de 1978 prevista con el objeto de buscar un gobierno amigo que ayudase a los dos países a encontrar la solución al diferendo y precisar el alcance y las modalidades de la mediación, sin arribarse a un acuerdo positivo.

El fracaso de la Reunión de Cancilleres llevó a una situación de grave tensión entre los dos países al extremo que Su Santidad el Papa Juan Pablo II manifestó su deseo de enviar a las capitales de los dos Estados un representante especial suyo, para contribuir al arreglo pacífico del diferendo.

Se iniciaron entonces, el 26 de diciembre de 1978, las gestiones del Cardenal Antonio Samoré escuchando a las partes en conflicto, al cabo de lo cual Argentina, segura en la defensa de sus legítimos derechos y demostrando una vez más su voluntad de agotar todas las posibilidades de diálogo para una solución, aceptó la invitación del Enviado Papal y concurrió el 8 de enero de 1979 a la ciudad capital del Uruguay para una nueva Reunión de Cancilleres, donde se concluyó el Acuerdo de Montevideo por el que ambos países resolvieron servirse del ofrecimiento del Santo Padre y concordaron en solicitarle que los guíe en la negociaciones para encontrar una solución justa, equitativa y honorable, por la vía de su mediación.

El mediador, luego del estudio de los antecedentes y de las sucesivas conversaciones del Cardenal Samoré con las delegaciones de ambos países,

presentó en 1980 una propuesta secreta a las partes, que Chile aceptó y que Argentina contestó en 1981 formulando algunas observaciones y pedidos de precisiones tendientes a privilegiar el principio bioceánico sobre los límites australes a establecer.

El principio bioceánico implica el predominio argentino en aguas del océano Atlántico, cuyo límite geográfico oeste es el meridiano que pasa por el Cabo de Hornos.

Esto, para Argentina, significa: el acceso marítimo directo a la Antártida desde Tierra del Fuego; la responsabilidad en la defensa del Atlántico Sudoccidental y de las aguas orientales de los pasajes interoceánicos australes con el Pacífico; asegurarse el acceso al puerto de Ushuaia por aguas propias en el Canal de Beagle; y controlar los recursos renovables y no renovables de las aguas atlánticas australes en su zona económica exclusiva y plataforma continental.

Actualmente continúan las negociaciones a través de la Mediación Papal, buscando acercar las partes a las coincidencias necesarias para concluir un arreglo mutuamente aceptable que abra el camino a los múltiples beneficios de la cooperación e integración entre ambos países.

Para contribuir al éxito de la mediación, el Acuerdo de Montevideo incluye el compromiso de los dos estados de “no recurrir a la fuerza en sus relaciones mutuas” y de “abstenerse de adoptar medidas que puedan alterar la armonía en cualquier sector”.

Factores gravitantes para alcanzar una solución estable

La acuciante crisis económico-financiera que afecta a los países de América latina, en particular a los del Cono Sur, constituye un serio estímulo hacia la instrumentación de la cooperación económica y la integración física en el marco regional, dentro del cual Argentina y Chile con economías complementarias enfrentan la necesidad cada vez más evidente de unirse para defender intereses comunes y a través de las vías de comunicación intercordilleranas, acceder a los puertos del Pacífico y del Atlántico respectivamente, abriendo nuevos mercados para sus exportaciones, base fundamental para la imprescindible recuperación económica.

Por otra parte Argentina y Chile, ambos estados partes del Tratado Antártico, están geográficamente ubicados en el extremo sur de la única masa continental del hemisferio meridional próxima al continente antártico, constituyendo sus respectivos territorios australes la plataforma natural para proyectar desde allí los esfuerzos tendientes al aprovechamiento de los recursos antárticos, tema que hoy discuten las partes consultivas del Tratado Antártico.

Tanto Argentina como Chile, por su cercanía geográfica, constituyen verdaderos guardianes de la protección del ecosistema antártico, de tremenda

incidencia en las áreas del planeta alcanzadas por la influencia climática y biológica que se genera en el continente helado austral. Asimismo, ambos países son reclamantes de territorio antártico y si bien sus sectores reivindicados se superponen parcialmente, todo conduce a destacar los beneficios de una política antártica conjunta frente a las aspiraciones de algunos factores de poder del hemisferio septentrional que proyectan explotar el continente antártico en el devenir inmediato.

Perspectivas

Indudablemente la augusta figura de Su Santidad el Papa Juan Pablo II como mediador, es suficiente garantía de un justo epílogo para este diferendo, cuya superación urge en aras de importantes emprendimientos que en el orden bilateral constituirán verdaderos hitos de prosperidad y desarrollo conjuntos, a la vez que, en el marco del Cono Sur de América, serán algo así como la piedra angular de una política de apertura hacia una integración económica que fortalezca la región, frente a las presiones políticas, comerciales y financieras de los países del Norte, más evolucionados.

Intereses antárticos: Antecedentes

Existe indefinición respecto al descubrimiento de la Antártida. La primera incursión conocida del hombre en el sexto continente se remonta a 1599, en oportunidad de la expedición del Almirante español Gabriel del Castillo procedente del puerto del Callao, sito en el entonces Virreinato del Perú. Los antecedentes posteriores son muy confusos hasta principios del siglo XIX.

En realidad resulta difícil que exista un país que pueda sustentar con rigor histórico el descubrimiento del continente antártico. Los EE.UU. lo adjudican a la expedición de Nathamel Palmer, Gran Bretaña a la de William Smith y la República Argentina se basa en la presencia de sus loberos en la zona, que data por lo menos desde 1819, con los viajes de los buques argentinos “Spiritu Santo” y “San Juan Nepomuceno”.

La penetración de loberos de distintas nacionalidades resultó posteriormente en descubrimientos de lugares antárticos cada vez más australes (James Weddell, E. Foster, John Biscoe, etc.).

La primera expedición científica fue la del ruso Bellinhausen (1819-1821) y luego fueron las de Dumont D’Urville (Francia) y James Ross (Gran Bretaña).

Con el VI Congreso Internacional de Geografía en 1895, aumentó el interés en la Antártida originándose nuevas expediciones científicas entre 1898 y 1904.

La presencia científica argentina se materializó en la zona al iniciarse el siglo XX, con la instalación de un observatorio meteorológico en la Isla Año

Nuevo y luego en 1904, al establecer un Destacamento en Islas Orcadas; de allí en más intensificó su accionar con la instalación de nuevos destacamentos, sobrevolando el Polo Sur, llegando a éste por tierra y desarrollando tareas hidrográficas, oceanográficas, de topografía y balizamiento en el territorio antártico.

El Tratado Antártico

Como resultado de una serie de inquietudes orientadas a propiciar un estudio geofísico integral del planeta, a principios de la década del 50, se fueron gestando contactos que culminaron con la realización de lo que se llamó “el Año Geofísico Internacional”, programado del 1º de julio de 1957 al 31 de diciembre de 1958.

En esa oportunidad doce países con intereses en la Antártida desplegaron su actividad de investigación científica en el continente austral y al cabo del plazo fijado, la URSS hizo saber su decisión de permanecer en la zona para continuar los estudios. Poco después, el Gobierno de los EE.UU cursó una invitación a los países con intereses antárticos para concertar la forma de establecer una cooperación científica benéfica, que tendría el carácter de un tratado, que se depositaría en las Naciones Unidas.

Como resultado de la reunión celebrada en Washington, surgió el Tratado Antártico firmado con fecha 1º de diciembre de 1959, como un statu quo político-jurídico único en la historia de las relaciones internacionales, suscripto inicialmente por doce países, a saber: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, la Unión Sudafricana y la Unión Soviética.

Desde entonces, la región está reservada para usos pacíficos y para la cooperación científica, que ha ido ampliándose a otras áreas del quehacer antártico.

El Tratado Antártico está abierto a todos los países del mundo que muestren su interés en el continente antártico a través de su esfuerzo científico y permanencia en la región.

Junto con las demás partes consultivas originales, Argentina aceptó posteriormente la incorporación al Tratado de Polonia y luego Alemania Occidental y recibe actualmente con beneplácito los recientes ingresos de Brasil y la India a este grupo de naciones que, en un esfuerzo de armoniosa y pacífica convivencia y cooperación, conforma una suerte de internacionalización restringida que evoluciona hacia la racional incorporación del sexto continente al mundo de la moderna civilización, sin menoscabo de su ecología.

Los recursos

La avidez mundial por hidrocarburos y minerales estratégicos y la creciente preocupación de la humanidad frente a la demanda de proteínas ante

la amenaza del hambre como flagelo en ciernes, hacen de la Antártida una fuente potencial de recursos críticos, lo cual repotencia su valor económico.

Las partes consultivas confían en que, así como ya se ha alcanzado el establecimiento de un régimen para la conservación y racional aprovechamiento de los recursos renovables, a través de la Convención sobre los Recursos Vivos Marinos Antárticos, celebrada en Cambera en 1981 y también abierta a todos los países del mundo, se podrá coronar con éxito en el seno del Tratado Antártico, la formulación de un régimen que contemple la racional exploración y explotación de los recursos antárticos no renovables, en el que prime el concepto de protección del ecosistema de fundamental gravitación regional y planetaria.

Intereses argentinos

Desde 1957 Argentina reclama territorialidad sobre el sector antártico comprendido entre los meridianos de longitud 25° y 74° Oeste, en el que a través de más de ochenta años de actividades, estudios e investigación científica testimonia sus intereses nacionales, dentro de las reglas establecidas en el texto del Tratado Antártico desde su vigencia.

Por su parte, Chile reclama un sector que se superpone en parte con el de Argentina y Gran Bretaña reclama un sector que comprende íntegramente al argentino y abarca casi tres cuartas partes del chileno.

La superposición de sectores de estos tres países, como caso particular de la problemática antártica, conforma un hecho conflictivo. En la medida que se solucione la disputa que la Argentina sostiene con el Reino Unido por la soberanía de los archipiélagos Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y que se dirima el diferendo limítrofe austral argentino-chileno, el futuro podría revertir la situación, transformando un factor de debilidad de cada uno de esos países, en un factor de fuerza del conjunto

Si se suma la cercanía continental de Argentina y Chile a las posibilidades tecnológicas británicas, se perfila un conjunto homogéneo a ofrecer ante la alternativa de futuras explotaciones antárticas. (29).

Perspectivas

Por tratarse la Antártida de un continente virgen, excéntrico respecto a las masas continentales, cuyo contorno se caracteriza por ser casi íntegramente una línea de acantilados de hielo; sólo interrumpida en la orilla occidental de la Tierra de San Martín, y en la Tierra de Victoria, donde las costas son en parte rocosas, la exploración de la calota de hielo continental y de los mares antárticos resultará de un costo tal que, en general, excederá las capacidades económicas de los Estados interesados, por lo que la financiación de tales

(29) "Antártida, un malabarismo político" — Alberto Casellas. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires 1981, pág. 95.

emprendimientos, normalmente dará lugar a arreglos entre Estados y empresas que posibiliten los aportes de capital y tecnología necesarios.

La concentración llamativa de estaciones y bases antárticas de la mayoría de los países parte del Tratado Antártico sobre la Tierra de San Martín, es una señal del futuro papel protagónico de la Argentina, por su ubicación geográfica y su infraestructura como virtual plataforma de apoyo de los emprendimientos que se prevén realizar en el continente antártico, así como también marca el importante rol que le cabrá en todo lo referente a la salvaguardia del ecosistema antártico que tan directamente influye en el equilibrio natural de su rico patrimonio ictícola en el Atlántico sudoccidental.

3. Conclusiones

El Atlántico Sur representa un área fundamental dentro del espacio geopolítico de interés de la República Argentina, por ser éste un país que mueve a través de ese océano más del 90 % de su intercambio comercial, por constituir un espacio clave para la defensa de sus intereses vitales y por ser la vía natural de su proyección al continente antártico, de primordial importancia económica y geoestratégica y de decisiva gravitación ecológica sobre su territorio y su zona marítima de influencia.

El conflicto con Gran Bretaña por la soberanía de los archipiélagos Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, el diferendo limítrofe austral con Chile y los intereses sobre la Antártida, son problemas radicados geográfica y estratégicamente en una misma área marítima y por ende inseparables dentro de la problemática atlántica argentina, (30) por razones de seguridad nacional, de integridad geográfica y del rol primario que le corresponde a la Argentina en el control del Atlántico Sudoccidental.

La presencia militar británica en Malvinas constituye un motivo de permanente irritación política por su rechazo generalizado en América latina, lo cual profundiza la brecha en el diálogo Norte-Sur, atenta contra las perspectivas de cooperación económica e integración física de los países del Cono Sur de América por perturbar sus relaciones, (31) y contribuye a mantener una espina de discordia en el marco interamericano, que afecta principalmente la imagen de los Estados Unidos, como país líder del hemisferio americano y potencia gravitante en el TIAR.

(30) *Ibid* (27), pág. 69.

(31) *Ibid* (27), pág. 150.

SIEMENS

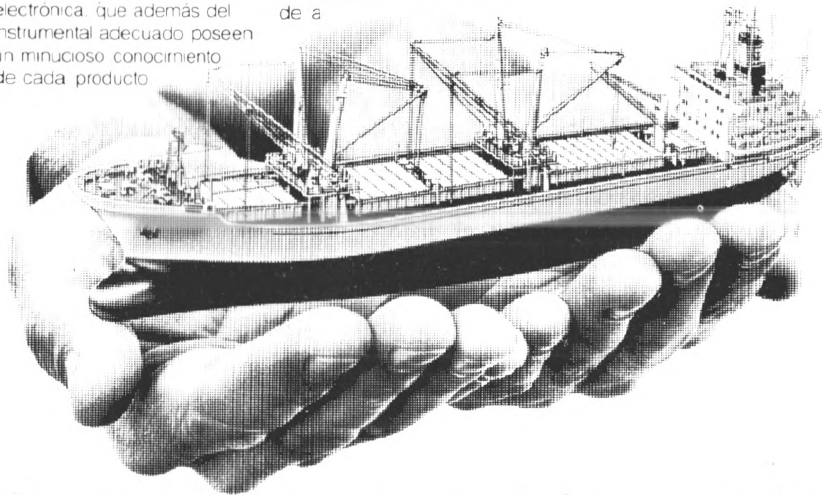
En todo momento, en cualquier puerto, en todo el mundo.

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 a



Electrotécnica, electrónica, montaje y service naval Siemens.

Avance a toda máquina

Información General

El Centro Naval ha dispuesto publicar en su Boletín la conferencia pronunciada en la Escuela Naval por el Almirante Isaac Francisco Rojas el 20 de octubre de 1983, fecha en la cual se cumplió el 25 aniversario de egreso de las Promociones 85 del Escalafón de Comando Naval y 20 de Infantería de Marina, ingresadas simultáneamente con la asunción del autor al cargo de Director de dicha Escuela, en enero de 1953.

EVOCACION DE LA ESCUELA NAVAL Y DE MIS GRANDES JEFES

Homenaje a los Desaparecidos con Gloria por la Patria

“¡Oh, Dios mío, que solos se quedan los muertos!”, dijo el gran poeta romántico español del siglo pasado. Es cierto. Pero no en el caso que hoy nos congrega y en todos aquellos en que la Armada está presente en nuestros pensamientos, que son los de todos los días.

La reunión de esta jomada tiene un significado muy particular. Obedece a la conmemoración de los veinticinco años de egreso de mis ex cadetes del año 1953 que se incorporaron al mismo tiempo que yo me hacía cargo de la dirección de esta Escuela, uno de los honores más altos de mi carrera naval. La invitación que he recibido me colma de satisfacción y la agradezco con el corazón agitado por sentimientos que ustedes comprenderán. Agradezco, asimismo, al señor Director la acogida que me brinda en este Establecimiento que tanto quiero.

Acabáis de rendir un homenaje a los marinos que han muerto en y por actos de servicio, algunos en la Guerra de las Malvinas, nuestra tierra irredenta, hasta que llegue el día en que la recuperemos de hecho como es el pensamiento encamado en todo patriota argentino y, por supuesto, en el de todo oficial de marina. Permitidme ahora que tenga un recuerdo muy íntimo y especial para tres nombres que llevo grabados indelebles en mi alma: el de los cadetes Cejas y Guillachón, y el del capitán Sahores. Los cadetes que he nombrado eran muy jóvenes casi niños, y se fueron de este mundo en cumplimiento de mis órdenes. Ellos, Sahores y los otros no están solos en la muerte, porque mientras palpita el corazón de un oficial de la Marina argentina serán recordados con gratitud y amor. El mío, ya muy nostálgico, es imperecedero.

La Escuela Naval y yo

Señores capitanes —mis ex cadetes—: juntos llegamos a esta Escuela a principios de 1953. Ustedes, una bandada de alegres muchachos casi imberbes, lo hacían por primera vez. Yo, era la tercera. Porque han de saber que ingresé al curso preparatorio, promoción número 54, en enero de 1923 en pos de una carrera cuya vocación había nacido en mí cuando tenía

5 años, es decir allá por el 1911. Me gustaba la vida de la Escuela. Era feliz. Mi madre lo sabía e hizo grandes sacrificios para costearme el curso. Pasé a primer año ya becado, y estudié con dedicación absoluta.

En el curso Preparatorio casi fui dado de baja porque acumulé una serie de faltas comunes que determinaron una amonestación del Sub-Director, que era el capitán de fragata don Dalmiro Sáenz, un jefe muy severo, serio y de muy pocas palabras. Vestido de diario, pero con fornitura y sable bayoneta al costado, además de cuello duro almidonado, me recibió y me comunicó el apercibimiento. Quise explicarle que mis faltas eran leves: lustrarme mal los zapatos, llegar tarde a formación, hablar en clase, y así. Más vale no lo hubiera hecho. Me interrumpió bruscamente y señalándome la puerta con el índice extendido me dijo: *“¡Cállese la boca. Pórtese bien si quiere continuar en esta Escuela. Ahora, retírese!”*

La llamaron a mi santa madre, la que concurrió muy acongojada. Sufrió y lloró mucho al ser informada de mi mala conducta. El profesor de análisis matemático, doctor José Collo, la atendió en la biblioteca de la otra Escuela y como me conocía bien, le dijo que era buen alumno y que hablaría conmigo. Así lo hizo al día siguiente. Las bondadosas palabras del doctor Collo, así como la severa reprimenda del capitán Sáenz, no cayeron en el vacío.

Después de un mes de privación de licencia llegué a mi casa y le prometí a mi madre no ocasionarle más disgustos. Y cumplí mi palabra. Ella lo palpó hasta mi egreso en enero de 1929.

Los embarcos de instrucción

En el año de mi ingreso a la Escuela se incorporaron a la Armada diez rastreadores-minadores adquiridos a Alemania derrotada en la Primera Guerra Mundial. Una de estas pequeñas unidades, de 500 toneladas de desplazamiento, con dos máquinas a vapor de triple expansión y dos calderas a carbón, fue destinada a la Escuela Naval para realizar los embarcos de instrucción semanales de los cadetes.

Esos fines de semana embarcados, cada quince días, eran detestables. El olor de los sollados y de los “jardines” era insoportable. La comida a base de leche “Vital” colmada de grasitud, y de “comed beef” crudo con tomates y lechuga era incomible. Esa combinación revolvió mis intestinos, y me pasaba el tiempo siempre mareado. No podía tragar bocado y regresaba a la Escuela de los embarcos, hambriento a más no poder.

Las guardias en caldera donde la única tarea de los cadetes bisoños consistía en palear carbón para las bocas de los hornos, significaban un suplicio. Los que no podíamos colgar nuestros coys por falta de lugar, tendíamos las colchonetas en el piso del sollado y a veces pasábamos la noche afectados por los derrames de los baños y de los “jardines”.

Nunca me acostumbré a la “habitabilidad” de esas mazmorras flotantes. Sólo en la fragata “Presidente Sarmiento” dejé de marearme y nunca más padecí semejante tortura. Pero esos embarcos eran muy útiles.

Aprendíamos muchas cosas, nos amarinerábamos dejando de lado ciertas comodidades de tierra firme. Durante los embarcos anuales que se extendían por unos 30 ó 40 días, visitábamos los puertos fluviales. El primero fue Concepción del Uruguay en 1924 y alguna vez fuimos a Montevideo. Conocimos Rosario, Santa Fe, Diamante, Colón y Mar del Plata, entre otros puertos. En general, nos apretaban en el cumplimiento del servicio, pero nos dejaban vivir.

Posteriormente, fui destinado durante casi tres años a prestar servicios en esos barquitos que ya no me eran tan antipáticos, porque podía disponer de un camarote con una cama seca.

Nuestro primer Comandante de las Fuerzas de Instrucción en el verano 1923-1924, fue el señor Capitán de Navío Santiago Baibiene. Recuerdo que otros Comandantes de dicha Fuerza fueron los capitanes de navío Enrique Piate, Federico Guerrico y Andrés M. Laprade.

El Almirante Segundo R. Storni

Mientras estuve los cinco años en la Escuela entre 1923 y 1927 inclusive, nuestro Director fue una figura consular de la Armada: el Capitán de Navío Dn. Segundo R. Storni, santiagueño y amigo de mi padre, que ya había fallecido cuando yo sólo contaba con ocho años de edad.

El respeto y la admiración que nos infundía el Capitán Storni eran enormes. Poco nos hablaba. Pero cuando lo hacía lo escuchábamos con reverente atención. Lo veíamos caminar a grandes trancos en el largo balcón corrido de la Escuela, siempre ensimismado en sus pensamientos, todavía no sabíamos que era un hombre de estudio y que ya había escrito su célebre obra: "Intereses Argentinos en el Mar". Alto, de faz bondadosa, grandes ojos azules, hablar pausado, mirada franca y directa, en verdad fue un gran director y por supuesto, un gran jefe que ha dejado una estela luminosa en la Marina de Guerra.

El viaje de instrucción final en la Fragata ARA "Presidente Sarmiento"

Nuestro viaje de instrucción fue maravilloso. Duró cerca de once meses, tocamos puertos de los cinco continentes y recorrimos casi 39.000 millas, siendo el segundo viaje en duración y extensión después del primer viaje que realizó la fragata en 1899-1900, que duró un año y nueve meses.

Fue la Plana Mayor de este magnífico viaje: Comandante, capitán de fragata Gerónimo Costa Palma; segundo, capitán de fragata Pedro Quihillalt; Jefe de estudios, teniente de navío Julio Müller; tenientes de fragata: Alberto Gallegos Luque, Julio Lera, Guillermo Montenegro, Américo Cáceres, Víctor M. Padula, Gabriel Malleville, Pedro Etchychurry y Federico Mangold. Alfereces de navío: Ramón Brunei y Luis Harriague, ayudantes del Jefe de Estudios; ingeniero maquinista principal Juan Villegas Basavilvaso; ingenieros maquinistas de segunda, Manuel A. Pedrozo, Pedro Montoya y Felipe Giorg; cirujano de primera Raúl P. César; contador de primera Bartolomé B. Bazzalo; auxiliar contador André Pace y capellán Luis Bertoni Flores.

El brillante y magnífico viaje resultó ensombrecido por la muerte en altamar entre Singapur y Freemantle (Australia), del aprendiz de mar Crescencio Vélez de un ataque de peritonitis. Fue operado por el doctor César (oculista) y el deceso se produjo el 13 de junio de 1928. Durante la tarde siguiente se llevó a cabo la inevitable ceremonia de entregar sus restos a las aguas del mar embravecido. Plana Mayor, cadetes y tripulación en el alcázar. El portalón rebatido y el ataúd envuelto en los colores patrios. Un responso del capellán, unas palabras del comandante, una oración musitada por todos y mientras la banda de música ejecutaba los melancólicos compases de “La muerte de Assa”, la fúnebre envoltura caía al mar desapareciendo entre las crestas saladas. ¡Fue un día muy triste que nunca podré olvidar!

En el puerto australiano de Freemantle, mi compañero José M. Rapela (ya fallecido) y yo, cometimos una grave falta de disciplina por la cual fuimos sometidos al Consejo de Disciplina. Algunos votaron por nuestro inmediato envío a Buenos Aires. Pero se impuso la tolerancia conducida por el Jefe de estudios, teniente Müller y el teniente Cáceres. El castigo impuesto consistió en la privación de licencia en todos los demás puertos de Australia, es decir: Freemantle, Melbourne y Sydney. La pena no era estrictamente rigurosa pues en Melbourne se nos permitió participar de una recorrida general con todos los cadetes.

Entre este puerto y Sydney tuvieron lugar los exámenes generales de mitad de año. Como no hacía más que estudiar, me vi favorecido con el primer puesto y “Pepito” Rapela, también obtuvo una buena colocación. Entonces, el señor Comandante, a pedido del teniente Müller (nuestro ángel tutelar) nos dio por cumplida la merecida pena disciplinaria y en Sidney nos incorporamos a la alegre caravana de los muchachos con licencia. No defraudé las expectativas de mis superiores. No cometí más faltas. Me esmeraba en los cálculos astronómicos y en los exámenes finales rendidos en la rada La Plata en febrero de 1929 obtuve una elevada calificación que me ubicó en el segundo puesto de mi promoción, después de Domigno Raúl Arambarri, el cadete más inteligente de la camada, muy querido por todos y mi grande y perdurable amigo desde 1923 hasta el presente. En Francia fui premiado, junto con tres compañeros, por buena conducta y aplicación, concediéndonos una licencia para ir a París, de seis días en lugar de tres. Había recuperado con creces el concepto venido abajo en Freemantle. Esto afirmó mi fe en los saludables efectos de la justicia estricta.

El Almirante Pedro S. Casal

En febrero de 1929 habiendo finalizado el viaje de instrucción en la fragata “Presidente Sarmiento” el nuevo Director de la Escuela Naval Capitán de navío Dn. Pedro S. Casal, otro gran oficial de marina, miembro de academias de asuntos geográficos y autor de varios libros, nos entregó los diplomas de guardiamarinas, e ingenieros, respectivamente, según el cuerpo al que pertenecíamos.

La ceremonia fue muy sencilla. Una formación en el patio cubierto, una alocución del capitán Casal, llena de sabios consejos de la que recuerdo este pasaje, más o menos: *“El oficial de marina que no sabe conducirse como corresponde a sus deberes y a las tradiciones navales, es como un barco sin timón en el medio del mar”*.

Mi primer destino

Mi primer destino fue el acorazado “Rivadavia” como oficial ayudante del Jefe de la torre II, y el último, el Comando de Operaciones Navales hasta el 1ro. de Mayo de 1958, fecha en que pedí mi pase a situación de retiro. Había cumplido mi ciclo de actividad. Desde esta fecha no estoy en servicio activo, pero siempre estoy al servicio de la Armada.

El Almirante Héctor Vernengo Lima

En el año 1940 volví a la Escuela Naval con un cargo en el Cuerpo de Cadetes, con el antiguo grado de teniente de fragata y como profesor de Armas del Curso Preparatorio y de Primer Año. Ascendí a teniente de navío (capitán de corbeta de ahora) y seguí en el Cuerpo de Cadetes comandando también el rastreador “Bathurst” de la escuadrilla de la Escuela en la que se embarcaban semanalmente los cadetes.

La Escuela estaba a cargo de otro gran director, el señor contraalmirante don Héctor Vernengo Lima. Fue en esta época en que se me ordenó efectuar ejercicios de tiro a bordo del guardacostas “Pueyrredón”, viejo crucero acorazado, con sus dos cañones de 254 milímetros.

El último tiro se había realizado unos veinte años atrás. Como jefe de artillería y oficial a cargo de los cadetes, mi responsabilidad no me dejaba dormir. En el verano de 1940-41 al regresar de Punta Arenas y Ushuaia hicimos el ejercicio en el Golfo Nuevo. Un tiro largo y otro corto. Distancia correcta. Los viejos y poderosos frenos y recuperadores funcionaron admirablemente. Para eso habíamos hecho unas pruebas en Puerto Belgrano tratando de sacar de batería los dos cañones Armstrong.

El director de la Escuela presenció los ejercicios y se mostró satisfecho. Era un gran artillero. Sólo desaprobó el disparo efectuado con cabo de alargue desde fuera de cada torre. Pero es que la prueba de vuelta en batería no había sido completa y yo tenía mis reparos.

Hoy, el señor almirante don Héctor Vernengo Lima es el oficial decano de nuestra Armada. El 2 de setiembre último cumplió 94 años. Lo visité días antes en su casa de la calle Riobamba. Me recibió de pie apoyado en su bastón, mientras a mí me sostenían dos personas porque no podía caminar debido a una dolorosa afección en la rodilla.

Sin embargo no cancelé la visita. Me estaba esperando. Hice bien en ir. Departimos largamente, me agasajó junto a su familia y partí para el Hospital Naval, al que llegué en silla de ruedas y salí caminando, después que los traumatólogos me acomodaron la pierna. Jamás he de dejar caer en el olvido la recia y al mismo tiempo bondadosa y prudente personalidad del

almirante Vernengo Lima, ejemplo de dedicación profesional, de corrección personal, de espíritu militar, de ardor republicano, de valor sin arrogancias. El me enseñó con habilidad y mesura, cuál era la diferencia entre los sistemas liberales que campean en nuestra Constitución y los sistemas totalitarios nazi-fascistas. Era la época de la Segunda Guerra Mundial. A jefes como el almirante Vernengo Lima, la Armada Argentina le es deudora de su incontaminación ideológica que siempre la ha mantenido en una recta trayectoria republicana que se traduce en el acatamiento a las instituciones constitucionales.

Profesores de la Escuela

Pero he de volver algunos años atrás, cuando era cadete.

¿Cómo no recordar con veneración y gratitud a mis viejos profesores civiles que fueron moldeando día tras día nuestro carácter y el respeto al orden, el valor de la honrada conducta, la corrección del lenguaje, la adhesión sin deformaciones al sentimiento republicano, la fidelidad a la Armada y a las grandes instituciones de la Nación? Sus clases diarias eran tan valiosas como el cotidiano ejemplo de su apostura en la cátedra, de la reprimenda severa pero sin agravios, del *cerro* tantas veces bien merecido, del *cinco* y de la felicitación ganados sin emplear retóricos e inútiles elogios.

Vivos están en mis recuerdos ya lejanos, los queridos nombre de José B. Collo, Teófilo Isnardi (quien una vez más me palmeó el hombro porque desarrollé sin errores la ecuación de la aceleración), Martín A. Ferro, gran profesor de Física y Matemáticas, autor con los doctores Collo e Isnardi de un gran libro de matemáticas.

Angel Marmonti a quien apodábamos “Monge” (¿cuál es el profesor que se ha librado del mote cariñoso que los cadetes no se cuidan de aplicarles?), Benjamín Villegas Basavilbaso, erudito profesor de Historia, la más perfecta corrección en el atuendo y en el decir así como en sus ademanes, finos y señoriales, Alfredo Lamas, bondadoso profesor de Química, Fausto J. Etcheverry, profesor de Castellano, a quien llamábamos “Azorín”, porque nos hacía leer invariablemente alguna obra del escritor José Martínez Ruiz. También del colombiano Jorge Isaac. Aún recuerdo el pasaje de María, en el que el inmortal romántico narra la escena de la caza: “;Hubí, Mataléon, Pícalo, Truncho! —Eran cinco los cazadores...”. Y el incomparable presbítero Alberto Molas Terán, que nos deleitaba con sus sabias lecciones de ética y moral. Raúl C. Katzenstein, profesor de Geografía. Lo “bautizamos” con el sobrenombre de “Magma”, por lo del núcleo del planeta terrestre. No olvidaré nunca cuando me puso un *cerro* bien redondo y me hizo sentar porque dije en el pizarrón “que las mareas se producían *con* desplazamiento de los centros de los cuerpos celestes”. Más vale no lo hubiera dicho. Lo contrario, es decir, lo correcto, lo que nos repetía machaconamente era: “El movimiento de las aguas se produce periódicamente en la Tierra, *sin* desplazamiento de los centros”, y yo, que había estudiado la lección dije al revés. ¡Cómo se burlaron mis compañeros, especialmente Ricardo Hermelo, con palabras irreproduci-

bles! Sin embargo, el teniente de fragata Katzenstein me enseñó a nadar en la pileta del viejo club de Gimnasia y Esgrima del parque Tres de Febrero en el verano de 1923-1924 poniéndome su enorme mano en el vientre y haciéndome imitar los pataleos de una rana. ¡Cuánto agradecimiento a su imborrable memoria! El profesor Eugenio Giralt era un excelente matemático. Hablaba con marcado acento español y explicaba maravillosamente. De inglés mister King (Mauricio) y mister Dillon (Guillermo W). El primero tenía tanto amor a la Escuela que en sus últimos tiempos obtuvo autorización para residir en la misma y allí vivió hasta su muerte, junto a sus queridos cadetes. Su paciencia era infinita y su bondad no lo era menos. Una vez, en 1923, curso preparatorio, un compañero distrajo la atención jugando con un lápiz. Mister King lo observó, y como el cadete no obedeciese sacó su reloj, lo puso sobre el escritorio y le dijo: *“Cadete tiene exactamente cinco minutos para terminar su juego”* Nuestro compañero le contestó con todo desparpajo: *“Gracias, señor”*, y siguió con su maniobra hasta que transcurrieron los minutos concedidos.

El alférez de fragata Miguel Rodríguez nos enseñaba Astronomía con entera solvencia y una gran tolerancia. Pero el colmo de los colmos era el inolvidable Luis A. Imperiale (“Luisito”), teniente de navío retirado, profesor de Astronomía en 3ro. y 4to. años. Era un ángel de bondad, un pozo de ciencia y un virtuoso de la paciencia. Casi nunca hacía pasar “al frente”. Excepcionalmente lo llamaba a Arambarri, un alumno excepcional, que siempre “ligaba” un 5. “Luisito” con imperturbable calma, voz apenas audible, tomaba la tiza y desarrollaba el tema llenando el pizarrón de curvas y fórmulas. Lo escuchábamos en religioso silencio y, al retirarse, lo saludábamos con respeto y cariño. De vez en cuando acudía a su clase con hojas para prueba escrita. Una vez repartidas indicaba el tema, y se sentaba en su escritorio a leer un libro. No miraba a los alumnos. Por supuesto ocurrían grandes “copiandinas” con el texto abierto sobre las cajonadas. “Luisito” lo sabía, naturalmente, pero opinaba que “esa” era una clase bien aprovechada porque los cadetes “leían” la lección, por lo menos alguna vez. ¡Era toda una filosofía!. Pero en los exámenes de fin de curso teníamos que saber, porque si no, no aprobábamos. Les “tiraba un cabo” a los que se “empantanaban”, aunque los conceptos había que saberlos bien. ¡“Luisito” Imperiale ha dejado un recuerdo imborrable en quienes fuimos sus alumnos y enseñanzas profesionales perdurables! Ya retirado y al cuidado de sus hijos (Rita, especialmente), lo he visitado en su hogar.

También lo he hecho con el Dr. Collo, el cual, un liberal y republicano de ley, me visitó en mi casa de la calle Austria, poco después de que yo dejase la función pública. Era una tarde y las penumbras iban avanzando en la sala. Me habló de la muerte. Me pareció que era un pensamiento que lo obsesionaba. Hablamos sobre música y me dijo que “Muerte y Transfiguración”, poema sinfónico de Richard Strauss no se apartaba de su mente. Le recordé que también le debíamos al gran compositor alemán “El Caballero de la Rosa”, ópera tan encantadora y fina. Pero él insistía en “Muerte y Transfiguración”, mientras las primeras sombras de la noche invadían la habitación. Poco tiempo después murió.

¿Habría querido despedirse de un ex alumno al que conocía desde unos cuarenta años atrás y que lo quería con devoción y respeto entrañables? No lo sabré nunca.

El doctor Teófilo Isnardi, su gran amigo, también concurrió a mi casa después del triunfo de la Revolución Libertadora. Hablamos mucho. Recordamos los tiempos de la Escuela Naval y nos alegramos enormemente. Era un hombre lleno de vitalidad y de buen sentido. Mister King, me visitó, asimismo. Evocamos aquellos años de 1923 a 1927 y se rió mucho de mi pésimo inglés.

Hemos tenido otros profesores, de gimnasia, esgrima y deportes. Yo he sido antideportista. Detesto el "foot-ball" pero era bueno en remo, esgrima y carrera de velocidad. Sin embargo, en la Isla de los Estados, donde estuve seis y siete meses seguidos en los veranos de 1933/34 y 1934/35 y en el triángulo norte de la Tierra del Fuego, donde hice el relevamiento completo en diciembre de 1933, no me enfermé nunca y ascendía a los cerros de 700 y 800 m. desde el nivel del mar, por trayectos abruptos, enmarañados, pedregosos y muchas veces empinados y riesgosos, en seis o siete horas sin fatigarme, muchas veces cruzando turbales y otras calado hasta los huesos por la lluvia incesante.

Mis profesores en la Escuela fueron: Guillermo Castagnet, box francés y gimnasia sueca. Implacable con los que hablaban. Severo, pero bondadoso. León Abramoff, box. No aprendimos nada. Nos trompeábamos a la "criolla" y nos divertíamos oyéndolo hablar. Por supuesto, lo llamábamos "el ruso". Escipión Ferreto, profesor de esgrima en 1926 y 1927. Me gustaba esa actividad. Abramoff y Manuel Grau, nos "enseñaban" natación. La Escuela vieja no tenía pileta. Así es que las clases se daban en octubre y noviembre en el Río Santiago con el agua más templada. Pero don Manuel Grau les enseñó a nadar a mis tres hijos en su academia de la Avenida Quintana, por lo que mi agradecimiento es inmenso. Nunca quiso cobrarme un centavo.

Tuvimos otros profesores que eran oficiales de marina en actividad. El teniente de fragata Calixto Oliver, en Navegación e Hidrografía. El ingeniero torpedista Marcelo Molina, en Torpedos y Minas. El teniente de navío Washington F. Basualdo, en Cálculos Matemáticos. El ingeniero naval subinspector Luis A. Igartúa, en Resistencia de Materiales. Este excelente oficial y profesor fue conmigo muy bondadoso y comprensible, pues en un examen final de 4to. año, ante la mesa examinadora designada por el Ministro de Marina, sufrí una total e inexplicable obnubilación al formularseme preguntas sobre una bolilla que dominaba: cuadernales y tomillos. Me disculpó, me autorizó a retirarme y me puso 4 puntos. Una concesión excepcional. Es que el ingeniero Igartúa tenía conciencia de que yo sabía la materia. Creo que iba con 5 ó 4,5 de promedio. Pero, el traspíe me hizo perder el primer puesto para quinto año.

El capitán de fragata Jorge D. Reynafé lo reemplazó a "Luisito" Imperiale en la cátedra de Astronomía en 1927. Lo tuvimos poco tiempo y, aunque era muy competente y bondadoso, nos hacía añorar a su antecesor. En Máquinas y Calderas lo tuvimos al ingeniero maquinista Barrera

Nicholson. Era severo y exigente. Una mañana llegó, sin previo aviso, con hojas para prueba escrita. La lección del día era sobre combustibles. Yo me había preparado muy bien y llené conscientemente los papeles. Pero dos compañeros, que no habían estudiado nada (uno era excelente alumno, muy inteligente), se sentaron en ambos costados y me pidieron que les permitiese “copiar” lo que iba escribiendo. Por supuesto, no me negué y les acomodé las hojas. A la semana siguiente apareció Barrera Nicholson con algunas pocas hojas en blanco y ordenó repetir la prueba escrita a tres o cuatro alumnos. Ante mi azoramiento, uno de los nombrados era yo. Repetí la lección, pero ya no saqué un 5 como mis “listos” compañeros. Me tuve que contentar con un simple 4. Nunca olvidaré semejante injusticia del destino, explicable, es cierto, por las grandes condiciones de uno de los cadetes “copiadores” a quienes, por otra parte, no les reproché su cómodo “silencio” y me tragué el “capiti diminutio”. No había otra salida para mí.

Tuvimos un gran profesor de Balística Exterior y Tiro en 3ro. y 4to. año. Era el teniente de navío don Ernesto Basílico. Explicaba con gran conocimiento y claridad. Una bolilla era la construcción de la tabla de tiro. En esa época no se había descubierto el método de “arcos”. Se empleaba el de “llave balística” del ingeniero italiano Sciacci. Cuando tenía que citar algún número, el teniente Basílico elegía invariablemente la cifra 1000. Por lo tanto lo “bautizamos” con “1000” y “Pajarito”, porque era menudo, delgado y de rostro filoso. Muy serio y consciente, años después me dijo (nos vincula una gran amistad) que llevaba estudiadas 2 ó 3 clases por adelantado, “porque nunca faltaba algún cadete travieso que podía formularle alguna pregunta, y el profesor nunca debía quedar pagando porque entonces se derrumbaría su prestigio”. Y es muy cierto.

Teníamos un profesor de dibujo que era el señor Julio Reinhold. Su carácter era rispido y rezongaba mucho. Para él, toda lámina que no le satisfacía, era un “mamarracho”. Y así nos ponía cero tras cero. A mí me dolía enormemente porque me esmeraba y creo que siempre he dibujado bien. Pero no lo queríamos mal a “Mamarrachero”. (El decía “mamarracho” y “mamarrachero”).

Profesor de electrotécnica era el ingeniero electricista de primera Miguel Simonoff. Ruso blanco de nacimiento, era ciudadano argentino por adopción. Un pozo de ciencia, lo llamábamos, por supuesto, “El Ruso Simonoff”. Era muy bondadoso y nos explicaba muy bien las máquinas de corriente continua y las de corriente alternada. Tuvimos varios profesores de Taller. Al que más recuerdo es al ingeniero Districh. Y varios instructores de primeros auxilios y otras enseñanzas “higiénicas”. Los cirujanos Achard y Sánchez Moreno son los que recuerdo con más simpatía y nitidez, así como los pocos días de holganza que pasé en la enfermería de la Escuela vieja en 1923 atacado de una gripe con fiebre alta.

El señor Ordóñez dictaba la asignatura Trigonometría de 2º año (1925). Era de piel atezada, hablaba con marcado acento provinciano y nos explicaba las “líneas”, “colíneas”, senos, cosenos, tangentes, cotangentes, etc., maravillosamente. Nos exigía enormemente y, aunque lo respetaba-

mos mucho, lo llamábamos “el Chino Ordóñez”. Era, realmente, un sobresaliente preceptor. Jamás esbozó tan siquiera una sonrisa. Su adustez era impresionante.

Creo no haberme olvidado de ninguno o de muy pocos. Pero; sí. Me falta citar al sapientísimo ingeniero maquinista principal Joaquín Mainer, profesor de Termodinámica y al no menos eficiente profesor de Electricidad y Taller, ingeniero Maveroff.

Los Jefes y Oficiales

Tengo ahora que pasar a los jefes y oficiales del Cuerpo de Cadetes que, juntamente con los profesores civiles y militares, formaron nuestro carácter militar y naval. Desde que ingresé a la Escuela Naval hasta que pasé a la fragata “Presidente Sarmiento”, en 1928, tuve la suerte y el honor de estar bajo el mando de un solo Director: el señor capitán de navío don Segundo R. Storni, del que ya he hablado.

¿Quiénes fueron mis jefes y oficiales en la Escuela de Río Santiago?

Muchos son los nombres que se agolpan en mi memoria. Con la ayuda del Escalafón trataré de recodar al mayor número. Primero los subdirectores: los capitanes de fragata Tulio Guzmán y Dalmiro Sáenz del que hablaré posteriormente. Luego los jefes de cuerpo: los tenientes de navío Julio Cárrega, Carlos Braida, Manuel Alberto Moranchel, Francisco R. Renta. Entre otros jefes que recuerdo puedo mencionar a Miguel A. Ferreyra, Gregorio Báez, Raúl Somerville, Rómulo R. Roverano, Alejandro M. Izaguirre, Roberto Calegari, Víctor Filograsso, Vicente Ferrer. Y entre los oficiales a: Secundino Odriozola, Alberto Grieben, Julio Müller, Ismael García Torres, Héctor R. Ratto (el capitán “Doserres”, historiador naval), Antonio R. Balcázar, Andrés Schack, Rómulo R. Roverano, Domingo Balbi, Sadi E. Bonnet, Modesto Lecumberry, Carlos F. Mason, Aureliano G. Lares, Rafael Bronemberg, José Schwarz, Hermenegildo Sepic, José Antonio Dellepiane. Clodomiro Torres, Alberto Lonardi, Victorio Malatesta, César A. Lera, Carlos E. Constantino, Francisco H. Aguirre Urreta, Fidel A. Degaudenzi, Luciano C. Pessacq, Ernesto G. Grieben, Emilio A. Quiroga Furque, Julio Lera. Es posible que se haya quedado uno que otro sin nombrar. Ahora recuerdo a Espartaco A. Gemignani y a Julio E. Rodríguez Blanco.

El alferez de navío Ismael García Torres fue el primer oficial que conocí en la Escuela Naval un tórrido 16 de febrero de 1923 y el último que vi fue el capitán de navío Pedro S. Casal al despedimos, ya como guardiamarinas recién egresados, en la primera semana de 1929 al regresar del viaje número 28°, en la fragata “Presidente Sarimiento”.

Algunos de estos jefes y oficiales luego han sido mis superiores en otros destinos.

El Almirante Dellepiane

Recuerdo perfectamente la seriedad del alferez Dellepiane, que en 1923 estaba a cargo de uno de los viejos avisos a carbón en los que nos

embarcábamos cada quince días. Más tarde, durante tiempo difíciles, su comportamiento moral y militar, mientras desempeñaba la jefatura de la Escuela de Mecánica de la Armada, en 1945, fue ejemplar. Naturalmente, fue obligado a pedir su pase a situación de retiro. Al triunfar la Revolución Libertadora en 1955 se lo designó Jefe de la Policía Federal. Su padre, el general Dellepiane, también lo había sido. Ambos dejaron un recuerdo imborrable de austeridad, corrección, justicia y lealtad a la República y al Ejército y la Armada, respectivamente.

El Capitán Julio Cárrega

Julio Cárrega fue mi segundo comandante en mi primer destino, el acorazado “Rivadavia”, ostentando él el grado de capitán de fragata. Siempre fue razonablemente severo y exigente. Nos recomendó a todos los guardiamarinas que uno o dos estuviéramos presentes en la formación de diana. Como la “recomendación” no surtió efecto, esperó unos días y extendió una orden disponiendo que “todos” los guardiamarinas estuviéramos presentes, todos los días, en nuestras respectivas divisiones, después de pasar por el cuarto de guardia y dar nuestros nombres al oficial de guardia. Primero el consejo, después la orden. Era lo que correspondía. Aureliano G. Lares fue, con el grado de capitán de fragata, mi comandante en el torpedero “Santa Cruz” al traerlo de Gran Bretaña a Puerto Belgrano. Fue un jefe dedicado y correcto que me enseñó muchas cosas útiles.

El Almirante Gonzalo D. Bustamante

Naturalmente, he tenido otros jefes. Oficiales ejemplares, modelaron el carácter de muchas generaciones de oficiales. A riesgo de olvidarme de algunos nombres, citaré al contralmirante don Gonzalo Demetrio Bustamante, mi comandante en jefe de la Escuadra de Ríos cuando yo comandaba el rastreador “Bouchard” en 1942. Modesto, inteligente, severo sin afectación, comprensivo y tolerante con las fallas propias de los oficiales jóvenes. A él debo grandes lecciones de conducción naval.

Una mañana abandonábamos el puerto de Buenos Aires. El cañonero “Independencia” marchaba delante de la división de rastreadores. Mi buque debía ocupar una posición a proa del núcleo principal. Ordené “toda fuerza” a las máquinas y traté de pasar al “Independencia” a la altura del km. 5 del Canal de Acceso. Al aproximarme, mi buque perdió el gobierno y se acercó incontenible, de costado, hacia el cañonero yendo a rozarlo por su banda de estribor con cierta rudeza. Hubieron algunas averías, pero leves. Se instruyó el sumario correspondiente y el resultado fue una amonestación que me aplicó el almirante Bustamante, personalmente. Había ocurrido que a la altura del km. 5 el canal se estrechaba por un casco hundido. El veril del banco rechazó mi buque y lo lanzó contra el “Independencia”. La amonestación del Comandante en Jefe consistió en una serie de acertados consejos que nunca olvidé.

En la inspección reglamentaria de fin de año yo quería que mi buque fuese el mejor calificado. Lo logré, pero tuve que soportar el bochorno de

que el almirante Bustamante me preguntase “qué eran unas manchitas oscuras” que aparecían debajo de una escala que él examinaba linterna en mano. Tuve que reconocer que eran cucarachas.

El Almirante Jorge P. Ibarborde

El vicealmirante don Jorge P. Ibarborde fue mi último comandante en jefe de la Flota de Mar, cuando en 1952 tuve el honor de comandar el crucero ARA “9 de Julio”. Excelente profesional, condujo la fuerza con inteligencia y capacidad en días difíciles para la República y para la Armada. Izaba su insignia en mi buque. Con toda la Flota exploramos la Isla de los Estados, recalamos en el Cabo de Hornos y recorrimos el Canal Beagle hasta Ushuaia. Importantes ejercitaciones combinadas en el Golfo de San José. Años antes, en 1946 y 1947, desempeñando el cargo de jefe del servicio de armas del Estado Mayor de la Flota, hicimos los primeros ejercicios de tiro de bombardeo indirecto con los acorazados “Moreno” y “Rivadavia” sobre la península Buenos Aires, en la costa norte de la península de Valdés. Las granadas semiperforantes de 305 mm. funcionaron bien y todos los blancos fueron batidos. Acababa de finalizar la Segunda Guerra Mundial y estas operaciones de bombardeo habían sido llevadas en escala gigantesca en el Pacífico Occidental.

El Capitán Carlos A. Brañas

Mi primer comandante, en el acorazado “Rivadavia”, fue el señor capitán de navío Carlos A. Brañas. De una rectitud impresionante, sin embargo fue comprensivo y benevolente conmigo, novel guardiamarina, a raíz de un error que cometí al entender mal una orden que dio en la timonera al abandonar la ría de Bahía Blanca con riesgo de varar en los bajíos del canal de acceso. A bordo de ese gran buque se nos enseñó a conducir el personal y a trabajar desde diana hasta la noche. Allí aprendí que el desayuno había que tomarlo en la cámara y no en el camarote, como ordené la primera noche a mi asistente.

El Almirante Gabriel Maleville

El teniente de navío Gabriel Maleville, nuestro Jefe de Navegación en la “Sarmiento”, tirano implacable de alturas y rectas matinales, de mediodía y vespertinas, durante todo el viaje, vio pasar al camarero con la bandeja. Le dio orden de volver atrás. Nunca más olvidé la lección. Maleville alcanzó el grado de contraalmirante y fue, después, uno de mis grandes amigos, lo mismo que todos mis antiguos jefes. Comandante en una de las comisiones hidrográficas de la Isla de los Estados (1933-1934) me apretó duramente en el cumplimiento de mis tareas en tierra. No dejó pasar ni uno solo de los cálculos trigonométricos. Felizmente, descubrió nada más que un error. Y cuando una vez dejé caer el teodolito a tierra y le comuniqué el accidente, desde mi campamento de la Bahía de San Sebastian en la Tierra del Fuego, en diciembre de 1933, me contestó que me enviaba otro aparato pero me *amonestó* “por negligente”. Por fortuna

el teodolito (un Zeiss alemán de 2 segundos) no sufrió avería alguna y la comisión no se retrasó en nada. Durante el Gobierno Provisional de 1955-58, fue interventor en la provincia de Santiago del Estero.

El Almirante Alberto Brunet

El entonces capitán de fragata don Alberto Brunet era el jefe de la comisión de relevamiento. Circunspecto, serio, de pocas palabras, condujo la operación con tacto y habilidad. Terminada la primera etapa, y ya en Buenos Aires, estando en el Servicio Hidrográfico de la calle Paraguay, donde ahora luce la Plaza Monseñor de Andrea, un viejísimo edificio alquilado, me llamó una tarde y me dijo *“Alférez Rojas. Tengo que comunicarle que he debido detener su traslado a la fragata Sarmiento para cuyo viaje del año 1935 estaba usted señalado. En la próxima comisión de la isla, 1934-1935, se requiere su presencia porque usted conoce el terreno, los accidentes y su desempeño ha sido satisfactorio. Por lo tanto no irá a la Sarmiento y sí a la próxima comisión”*. *“Comprendido señor”*, fue mi única respuesta.

El Almirante Leonardo Mc Lean

Otros jefes no me han tenido a sus órdenes directas. Pero los he tratado y he contraído estrecha amistad con muchos de ellos. El vicealmirante don Leonardo Mc Lean es uno de ellos. Dirigió la Escuela Naval y un 18 de octubre de 1945 cumplió la orden de su jefe el ministro de Marina, que lo era el señor vicealmirante don Héctor Vernengo Lima y se plegó a la rebelión que éste encabezó contra el poder demagógico que se desataba. El contraalmirante Mc Lean sublevó la Escuela Naval y la embarcó en la Fuerza Naval de Instrucción. La fragata “Presidente Sarmiento” era comandada en esa oportunidad por el capitán de fragata Luis Julián Prado, acompañado por tenientes visionarios como lo eran y lo han sido siempre, Mario Robbio Pacheco, Horacio Esteverena (ya desaparecidos) y Carlos A. Sánchez Sañudo que hoy ostenta con honor los galones de contraalmirante.

El movimiento fracasó, pero dejó una simiente que diez años después explotaría en la llamada con justicia Revolución Libertadora. El contraalmirante Mc Lean fue pasado a retiro, más tarde encarcelado en la penitenciaría de la avenida Las Heras y al llegar septiembre de 1955 se lo ascendió a vicealmirante y se lo nombró jefe de la Comisión Nacional de Investigaciones que dirigió con singular acierto y diligencia. Su austeridad era proverbial. Nadie, ni él, disponía de automóvil oficial ni se le pagaba el combustible a ningún miembro. Ni se almorzaba, ni se comía en la sede de la Comisión que funcionaba en el Palacio del Congreso.

El Almirante Ernesto Basílico

El contraalmirante don Ernesto Basílico, nuestro antiguo profesor de Balística Exterior en la Escuela Naval, era el comandante en jefe de la Escuadra de Ríos. Como Mc Lean y Vernengo Lima, se plegó al

movimiento del 17/18 de octubre de 1945, asistido por su jefe de Estado Mayor, el capitán de navío don Pedro V. Ghirimoldi, por el comandante de la nave insignia, rastreador ARA. "Drummond" capitán de fragata Roberto L. Penín, por el jefe de comunicaciones de la Escuadra, capitán de corbeta Andrés Tropea y por todo el personal superior y subalterno de esta importante fuerza naval. De esta manera, tres oficiales almirantes, Vernengo Lima, Basílico y Mc Lean, enarbolaron sus respectivas insignias en defensa de la República ultrajada desde los balcones de la Casa de Gobierno y salvaron el honor de la Armada Nacional.

El Almirante Saadi E. Bonnet

Otro jefe admirable que conocí, fue el señor contraalmirante don Sadi E. Bonnet. Rubio, enjuto, menudo, de ojos azules que se clavaban fijamente en el rostro del interlocutor sin desviar jamás la mirada, sin vacilar nunca en el discurso, sin agregar palabras inútiles a las órdenes o instrucciones que impartía con aguda e inconfundible precisión. Lo tuve de oficial en la Escuela Naval cuando cursaba el primer año en 1924. Era submarinista. En el fatídico octubre de 1945 ejercía el comando del acorazado "Rivadavia". Su voluntad apoyaba firmemente la rebelión encabezada por el vicealmirante Vernengo Lima, lo mismo que el comandante del acorazado "Moreno" capitán de navío don Carlos Saravia y el comandante del crucero "La Argentina", capitán de navío don Alberto San Martín.

Retirado en 1947 por exigencias presidenciales, se dedicó a conspirar con comandos civiles. Triunfante la Revolución Libertadora fue designado en noviembre de 1955 ministro de Transportes, cargo que desempeñó con eficacia y probidad ejemplares hasta 1958.

Un día domingo de 1957 por la mañana, el capitán de fragata Luis J. Prado y el profesor Adolfo Morano circulaban por la avenida Cabildo en el coche del primero y vieron que el almirante Bonnet formaba "cola" para esperar un "colectivo". Se acercaron y le preguntaron si podían servirlo en algo y si disponía de su automóvil oficial. Les agradeció y les respondió: *"Tengo coche oficial, pero es para ir y venir al Ministerio, es decir, en funciones oficiales. Como los domingos no trabajo, el automóvil se queda en el garaje"*. Una profunda amistad nos ligaba. Lo visitaba con frecuencia y departíamos largamente con él y con su señora esposa doña Celina, a la que sigo visitando. El almirante Bonnet descendía de franceses y era un marino cabal, republicano de convicciones, de una conducta intachable y de una lealtad profunda a la Revolución Libertadora.

El Almirante Adolfo Díaz

El contralmirante Díaz y su familia, estaban ligados por sólidos vínculos de amistad con la familia de mi madre desde los años 1915. Mi conocimiento personal de él data del año 1916 cuando ya estaba retirado y yo frisaba los nueve años. Lo recuerdo en su vieja casa de Ramos Mejía, recibiendo el saludo de sus numerosos y calificados amigos en las fechas

de su onomástico y el de su esposa, doña Eugenia Castelli. Con sus muchos hijos formaban una familia ejemplar que vivía con decoro y frugalidad. El almirante les había dado una buena educación y ejemplos de una conducta remarcable.

Poco es lo que podía hablar un hombre de sus años con un chico de nueve, pero siempre sentí admiración por su personalidad austera, ponderada y seria. Mantuvimos la amistad familiar hasta que la naturaleza ha ido cumpliendo su obra inexorable. Mas el recuerdo de ese almirante, tan antiguo y honorable (pertenecía a la 8va. promoción egresada en 1881), nunca se ha borrado de mi mente. El estuvo en comisiones navales en Europa (Austria e Italia) donde se fabricaron los primeros torpedos para nuestra Armada.

El Almirante Gregorio A. Portillo

El contraalmirante aviador naval Gregorio Antonio Portillo era primo hermano de mi madre. Sus respectivas madres eran hermanas, de apellido Araujo López, correntinas. Cuando Portillo cursaba la Escuela Naval allá por los años 1914 a 1918 (promoción 43ª) su familia vivía en Curuzú Cuatiá y mi padre era su apoderado en Buenos Aires. De tal manera que muchos fines de semana los pasaba en mi casa paterna donde yo lo veía llegar de uniforme naval. Los veranos de 1911/12 y 1912/13 me llevó consigo a la estancia que su padre, don Antonio Portillo (mi padrino) poseía en Corrientes. Allí me hablaba de la Marina, de los buques, de la Escuela Naval y trataba de enseñarme a nadar y a andar a caballo, lo que nunca consiguió. Pero sí, el entusiasmarme por la carrera naval. A él pues le debo, fundamentalmente, la elección de mi destino. Y le estoy muy agradecido.

Fue un aviador naval distinguido, especialista en aerofotogrametría, autor de libros sobre la materia y profesor e instructor de numerosas camadas de aviadores navales. Portillo sobrevoló por primera vez el Polo Sur en su avión bastante precario que partió del Continente. Retirado en 1950 fue gobernador eficiente de Tierra del Fuego por un largo período. Durante el Gobierno Provisional fue el precursor del túnel subfluvial Santa Fe-Paraná y luego se dedicó con el mayor ahínco y solvencia técnica y científica a estudiar la construcción de los canales laterales del Bermejo, presidiendo la Comisión Nacional respectiva hasta que el presidente Onganía la disolvió inconsultamente deteniendo estudios y proyectos avanzadísimos, porque no se comprendió la invalorable función geopolítica que están destinadas a cumplir estas obras de comunicación fluvial económica y masiva destinadas a movilizar económica, social y políticamente la enorme zona desértica pero riquísima que abarca el norte de Santiago del Estero, Santa Fe, Córdoba y Formosa. Esta zona, desarrollada, será la placa de unión entre el norte argentino, el norte chileno, el sur boliviano y el sur-oeste brasileño. El almirante Portillo vivía con ejemplar modestia. La Nación Argentina ha contraído una deuda con él que sólo será saldada cuando nuestros gobiernos se decidan a desenterrar sus trabajos arrinconados por el gobierno del general Onganía y siguientes y a poner en

marcha los proyectos que exige el progreso argentino y la existencia decorosa y fecunda de millones de compatriotas, hoy condenados a vegetar sin aliciente alguno.

El Almirante Samuel Toranzo Calderón

Tampoco estuve bajo sus órdenes. Sin embargo, su gesta heroica y sacrificada del 16 de junio de 1955 lo señala como uno de los más eficaces precursores de la Revolución triunfante de septiembre de 1955. Solamente este hecho lo sitúa en un lugar de privilegio entre los argentinos y como Almirante ejemplar de la Armada Nacional. Él fue el jefe de aquella Revolución precursora. Sin su acción arrojada y viril no es fácilmente posible imaginar el estallido de la de septiembre. Su firmeza de espíritu, su fe en el Altísimo y en la justicia de su causa, retemplaron su alma y le permitieron sobrellevar con altivez y dignidad la tremenda prueba de la degradación que se le impuso en agosto de 1955. Su vida austera y recatada es otro de los ejemplos edificantes para la Armada y para todos nuestros compatriotas.

El Almirante Dalmiro Sáenz

En 1936 fui designado ayudante secretario del comandante en jefe de la Escuadra de Ríos, contraalmirante don Dalmiro Sáenz, aquel jefe, subdirector de la Escuela Naval, que me amonestó severamente en 1923. Como yo había manifestado mi deseo de permanecer en el crucero “Almirante Brown”, él estaba informado sobre este particular. Pero tuve que cumplir el cambio de destino. Al presentarme, a bordo del cañonero “Rosario”, me preguntó si me agradaba mi nuevo cargo. “No, señor almirante”, le contesté. Muy bien, me dijo: “Estará un año aquí, y luego regresará a su anterior destino”. La entrevista terminó con el consabido: “Comprendido, señor”. Meses después, en vísperas de casarme, le pedí su venia para hacerle entrega de las invitaciones. Las leyó, me formuló algunas preguntas sobre mi novia y su familia y, calándose los anteojos —que eran lentes sujetos con un cordón de seda negro— me dijo, mirándome fijamente: “Supongo, teniente, que no solicitará licencia especial. Estos pedidos se reservan para casos muy particulares. Por ejemplo, realizar estudios fuera de la Armada, casos de enfermedad propios o de personas de la familia. Pero, no se preocupe. Usted se casará un día viernes: El lunes siguiente irá en comisión a la Isla Martín García para pasar inspección a la colonia de vacaciones para hijos de suboficiales que hemos establecido allí. Podrá ir acompañado de su esposa, y el martes se presentará a tomar servicio y a presentarme el informe”. Un nuevo, “Comprendido, señor” fue la respuesta. Por supuesto, los tres días de licencia y el “viaje de bodas” a la Isla Martín García fueron las únicas comodidades que interfirieron con mi servicio.

El Almirante Aníbal Olivieri

El penúltimo jefe directo fue el entonces ministro de Marina señor contraalmirante don Aníbal O. Olivieri. Fui su defensor en el proceso

militar de la Revolución del 16 de junio de 1955. Vosotros, capitanes ya érais cadetes. Habéis visto esos acontecimientos premonitores. Debo manifestar que jamás recibí de su parte la más leve insinuación en el sentido de deslizar, y mucho menos impartir, en esta Escuela, ningún tipo de ideología política. En todos los establecimientos de enseñanza secundaria del país figuraba en los programas del primer ciclo la llamada “doctrina nacional”. Ustedes, ex cadetes de 1953, saben muy bien que aquí nunca se impartió esa “doctrina” ni ninguna otra perteneciente a partido alguno. Porque la única doctrina que ha tenido y tiene cabida en la Armada Argentina es la que está establecida en su Constitución fundadora, es decir, en la de 1853. Las parcialidades ideológicas, mejor dicho, su difusión, se detienen en el perímetro de nuestra Institución. Es por ello que el señor contraalmirante Olivieri respetó esa tradición y abrigó la esperanza de que siga siendo respetada, particularmente en la Escuela Naval donde se forma el carácter de los cuadros superiores del personal.

El Almirante Teodoro E. Hartung

Mi último jefe fue el señor contraalmirante don Teodoro E. Hartung, ministro de Marina desde el 24 de setiembre de 1955 hasta el 1º de mayo de 1958, es decir, durante todo el transcurso del Gobierno Provisional. Este jefe, ya desaparecido, era otro gran señor. Como los demás, vivía modestamente en su departamento de la avenida Santa Fe. La única comodidad que se tomaba consistía en pasar algunos fines de semana —cada vez que la situación nos lo permitía— en la casa quinta Villa Barilari, frente a Campo de Mayo, donación hecha a la Armada por los herederos del capitán de navío Emilio V. Barilari. Naturalmente, he participado muchas veces de esos breves descansos. Allí, y en el Ministerio y en la Casa de Gobierno hemos conversado largamente con el almirante Hartung acerca de los problemas nacionales y los de la Armada que debíamos resolver. Nos unía una sólida amistad cimentada en comunes convicciones cívicas y en la manera de conducir el proceso gubernamental y la Institución. Entre nosotros reinaba la armonía más perfecta. Jamás disintimos en nada. Un sincero y profundo respeto mutuo nos unía. Subordinado a él en el Ministerio, en la Casa de Gobierno yo ocupaba un escalafón superior. Pero, esta situación tan singular, no turbó en absoluto la coincidencia de nuestros respectivos puntos de vista, que se mantuvo incommovible durante los dos años y medio largos de nuestro gobierno. Por encima de las convergencias ideológicas llegó a unirnos una amistad muy afectuosa de la que conservo un recuerdo imperecedero.

El Capitán Juan José Feilberg

A riesgo de no citar algunos nombres más, pues la lista se prolongaría demasiado, cumpíeme mencionar al teniente de fragata don Juan José Feilberg que falleció no hace mucho tiempo con el grado de capitán de navío. Con él presté servicios en la primera Comisión Hidrográfica de la Isla de los Estados (1933-1934). Excelente oficial de marina, experimentado hidrógrafo, él me inició en los trabajos de campo en la propia isla.

Dormíamos en la misma tienda de campaña. Hicimos largas caminatas de horas y horas por terrenos difíciles, riscosos y desconocidos. Juntos trepamos a la cima del abrupto Cabo San Bartolomé y recorrimos gran parte de la isla para elegir los vértices de la triangulación principal. Era incansable. Siempre marchaba adelante apoyado en una vara. Varias veces hemos dormido él, yo y los demás hombres del campamento, a cielo descubierto, debajo de unas lonas cuando la noche nos sorprendía lejos de la base.

El Capitán Angel Rodríguez

Citaré el nombre del entonces teniente de navío don Angel Rodríguez, jefe de la Comisión Hidrográfica Bahía Verde y Bahía Falsa del año 1931. Era un profesional distinguido y un jefe muy exigente. De muy pocas palabras, sus críticas y consideraciones no tenían nada de amables pero eran siempre acertadas y correctas. El me enseñó la técnica de los sondeos, el aprovechamiento del tiempo disponible y el manejo económico de los medios, siempre escasos. No era hombre de brindarse así nomás. Años después nos unió la amistad y el recuerdo de duras e incómodas jomadas transcurridas en esos lugares detestables próximos a la Bahía Blanca y Puerto Belgrano, cuyas costas llenas de repugnantes cangrejales, invadidas de tábanos y carentes de agua potable, las convierten en zonas donde la vida es muy incómoda y el descanso muy breve.

En cierta ocasión le presenté el plano de sondeos del fondo de la Bahía Falsa, al sur de las islas Embudo y Bermejo, al oeste del Rincón de Bahía Blanca. Eran mis primeras armas en hidrografía y me había excedido en la densidad de los sondeos. Al ver el plano en su gran carpa de Romero Chico exclamó: “¿Quién es el “inteligente” que ha gastado tanta nafta y tiempo llenando de sondeos inútiles esta bahía?”. “Es mi trabajo, señor comandante y me he limitado a cumplir órdenes”. Nada me dijo, después. Lo cierto es que el segundo y él no se entendían, y yo vine a quedar en el medio.

El contraalmirante ingeniero maquinista Ramón Vera

En la Escuela Naval era jefe de máquinas del rastreador asignado a los embarcos semanales y anuales, y era profesor de máquinas y calderas de los cadetes ingenieros maquinistas. Su grado era entonces, el de ingeniero maquinista de segunda (equivalente a alférez de navío). Durante un embarco de verano, yo cursaba 2º año y cubría una guardia en una de las calderas. Era en horas de la tarde y el ingeniero Vera ejercía las funciones de jefe de máquinas. En una de esas y mientras alimentábamos los hornos de las calderas a carbón, escuchamos un fuerte estampido y el compartimiento se llenó de vapor. Nos asustamos y nos agolpamos en la escala de acceso para salir a cubierta. Al llegar a la misma nos esperaba junto a la porta el ingeniero Vera, vestido de fagina y con estopa entre las manos. ¿“Qué hacen ustedes aquí”? nos preguntó en tono de pocos amigos. Sin esperar respuesta nos señaló la escala y nos dijo: “Vuelvan abajo”. Lo que había ocurrido era la rotura de un nivel, que los cadetes

ingenieros maquinistas ya estaban solucionando. Por supuesto, no nos libramos de un castigo. Pero la lección fue buena aunque el susto mayúsculo.

El ingeniero maquinista fue uno de los primeros oficiales de su cuerpo que alcanzó el grado de almirante (contraalmirante) con todo merecimiento por sus relevantes condiciones profesionales y morales. Por la década del cuarenta ocupó con su familia un departamento en el mismo predio de la calle Austria donde yo vivía con la mía. Nos unió una grande y leal amistad hasta su muerte.

Mi compañero y amigo, el capitán de fragata Bernardo N. Rodríguez

Terminaré estas evocaciones recordando a un querido compañero que falleció hace algunos años. Muy inteligente y preparado solicitó su pase a la situación de retiro en el año 1950 ó 1951 por incompatibilidad ética e intrínseca con el régimen político imperante. Lo llamábamos “percha” porque era cuidadoso de su atuendo y siempre lucía impecable. Se dedicó al estudio de la Historia y a coleccionar objetos y muebles, libros, mapas antiguos y muy valiosos. Mereció haber sido designado miembro de número de la Academia Nacional de la Historia.

Acostumbraba a comentar: *“Para nosotros, los cadetes, el Director es una persona que en la escala de valores está situada diez milímetros más abajo de Dios”*. Ciertamente era así. Confío en que esta estimación no haya variado. No encuentro que haya motivo alguno para que esa concepción, casi celestial del Director de la Escuela (Rodríguez era muy creyente) no se mantenga.

El espíritu militar y el militarismo

Todos ellos, tanto civiles como militares, formaron mi carácter dejando huellas indelebles morales y profesionales. Ellos fueron mis maestros y mis amigos. A ellos les debo lo poco que puedo representar y, sobre todo, mi entrañable lealtad a la Armada y mi adhesión irrestricta a las Instituciones de la República. Todos ellos cumplían fielmente con el mandato del creador de esta Escuela, Domingo Faustino Sarmiento. Todos ellos cumplían con los principios de desinterés, de modestia que legó a las Fuerzas Armadas el general San Martín. Todos ellos destacaban ante nuestros ojos el espíritu valeroso y arrojado de nuestros grandes guerreros navales: Brown y sus denodados compañeros.

Muchas veces la actitud silenciosa y circunspecta es el mejor ejemplo para el alumno que observa atentamente cada gesto de su jefe o instructor. Esta era la generalizada conducta de nuestros maestros y oficiales. Fuera de la lección del día, pocas palabras y gestos austeros. De esta manera, bajo esta forma recatada y de disciplina continua, penetró en nuestro subconsciente el respeto reverencial a las Instituciones de la República y la subordinación de la Armada a las mismas. Así aprendimos que el militar

no es nada más que un ciudadano uniformado, al que no lo ampara privilegio alguno que lo distinga de sus compatriotas. Así aprendimos que las Fuerzas Armadas están al servicio de la República y no al revés.

Así llegamos a comprender la diferencia que existe entre “espíritu militar” y “militarismo”. Lo primero es el ferviente deseo de estar lo más cerca posible del enemigo o posible enemigo de la patria para saltar a su cuello en el menor tiempo posible, antes que lo hagan los otros compatriotas. Lo segundo, es decir el “militarismo”, es pretender, para la organización de la sociedad de la patria, un estado igual al de las fuerzas armadas, es decir, autoritario, verticalista, de obediencia y disciplina militar. Existe una gran diferencia entre una cosa y la otra. Todos los integrantes de una organización militar deben poseer “espíritu militar”. Sin él, no hay fuerza armada eficiente. Inclusive, han existido prohombres civiles con gran “espíritu militar”.

Entre nosotros, Manuel Belgrano y Mariano Moreno, que no eran militares, lo poseían en alto grado. Winston S. Churchill, fue también, un gran exponente. Del otro grado, Guillermo II de Alemania, que fue uno de los desencadenantes de la Primera Guerra Mundial, era el cabal ejemplo del “militarista”, lo mismo que los conocidos líderes totalitarios tales como Hitler, Mussolini, los militares nipones de preguerra y la cúpula soviética. También hemos conocido algún otro líder de menores dimensiones, muy “militarista”, que ha causado gravísimos daños y perjuicios perdurables a la sociedad entera de nuestro país. San Martín, por el contrario, era un gran militar, exento de todo espíritu militarista. Sobradamente nos cuenta la Historia de sus renunciamientos, de su desprendimientos y de su respeto por la voluntad de los pueblos a quienes dio la Libertad.

Austeridad de la Armada. El Almirante Abel Renard

¡Bajo el mando de qué almirantes, de qué capitanes, de qué oficiales he tenido el honor y el privilegio de servir a la Armada!. Es verdad que otras eran las épocas. No existía el terrorismo ni la subversión. No se asesinaba a mansalva. La putrefacción de la convivencia ciudadana era desconocida. Los partidos políticos se toleraban mutuamente. Un radical era tan argentino como un socialista o un conservador o un demócrata progresista. Después, en 1943, se impuso la fractura de la sociedad argentina sobre cuyos pormenores no me voy a extender. Hubieron hijos y entenados. Ha sido el crimen de “lesa patria” más espantoso cometido en lo que va del siglo. Y bien. Entonces no era necesario adoptar ciertas precauciones de seguridad.

Aquellos almirantes y altos jefes vivían con una modestia espartana. Nada de automóviles ni de casas lujosas oficiales. Viajaban en los medios de transporte públicos. Tomaban los trenes de Río Santiago a Buenos Aires y de Puerto Belgrano a Buenos Aires, según los horarios ordinarios.

Recuerdo muy bien que el comandante en jefe de la Flota de Mar, contraalmirante don Abel Renard, al partir para su licencia ordinaria cada 45 días, pedía un taxímetro a Punta Alta para que lo llevara a la estación.

La única comodidad que se permitía consistía en hacerse acompañar por su camarero para que le llevase la valija hasta la estación Grumbein, por donde pasaba el nocturno Bahía Blanca-Buenos Aires. Luego, ascendía al tren y se ubicaba solo, en un camarote de dos camas, porque la empresa concedía ese privilegio a los oficiales superiores. Con un pasaje y medio se tenía derecho a un camarote sólo.

Yo, no he conocido otra clase de privilegios. Las casas oficiales de Puerto Belgrano eran muy sencillas y modestas. Solamente había un automóvil oficial destinado al jefe de la Base que lo utilizaba para trasladarse a la Jefatura y recorrer su jurisdicción. El Comandante en Jefe de la Flota no tenía vehículo, como he dicho. Eran tiempos de verdadera austeridad en los que se cuidaba hasta el último centavo y había que rendir cuentas escrupulosamente. Pero teníamos la flota mas poderosa de Sudamérica. La Marina estaba en el mar. El Gobierno no regateaba fondos para el combustible, por lo que se navegaba mucho y las ejercitaciones eran permanentes.

Entiendo que la austeridad de la vida pública y privada del personal superior de la Armada es un bien que hay que cuidar celosamente, el que debe estar incorporado a su conciencia formando parte inseparable de su espíritu militar. No puede existir este espíritu si no se practican, al mismo tiempo, hábitos de vida modesta, de rechazo del fausto y de la comodidad. Todo ello conspira en contra del espíritu de sacrificio y de renunciamento que debe caracterizar al militar.

Los únicos privilegios militares

La República distingue al oficial de sus Fuerzas Armadas con ciertos honores que no les son discernidos a los otros ciudadanos.

La formación de una guardia militar en el portalón, los honores de pito, el gallardete de comandante al tope, la insignia de comandante de fuerza, las salvas que prescribe el Reglamento de Ceremonial Naval, el saludo militar que debe el subalterno al superior, las honras fúnebres, constituyen honras y privilegios que deben colmar con creces nuestras aspiraciones. Estas distinciones expresan el reconocimiento ciudadano a los deberes que la República exige de nosotros por medio de sus leyes y reglamentos.

Yo entiendo que en la Armada, en mi Armada, que es la de ustedes y la de siempre, no se han perdido esas buenas costumbres, y que ustedes pondrán todo su empeño para que se mantengan y consoliden. Nos importa que nuestro país haya sido invadido por una ola de inmoralidad media colectiva, que la corrupción se haya apoderado de vastos estamentos sociales, que las instituciones públicas vacilen en sus fundamentos republicanos y que algunas de ellas se estén derrumbando.

Pero la Armada Argentina siempre ha gozado de un merecido prestigio de honestidad, de recatado accionar puesto al servicio de la Nación sin preguntar qué se le otorgaría en cambio. El mejor premio, el único que debe colmar nuestras aspiraciones, es el respeto y el afecto de la ciudadanía. Pero respeto y afecto hay que ganarlos. Para ello nada hay

mejor que cumplir sin desmayos con las viejas tradiciones de la Armada y no olvidar nunca las sabias máximas del Credo del Oficial de Marina que figura en el Manual del Cadete y que no repetiré porque lo sabéis de memoria.

Ese trabajo infatigable, esos hábitos recatados, ese silencioso accionar, esa existencia marinera cercana al sacrificio y muchas veces confundida con él, ese continuo renunciamiento a la vida continuada en el hogar, esa alta calidad de conocimientos científicos y técnicos en perpetua evolución, esa reconocida ausencia de ambiciones políticas, ese buen nombre patrimonio del oficial de marina que la verdadera y válida tradición ha alejado del escándalo público, bochornoso y degradante, buen nombre que habrá que esmerarse en mantener y en enaltecer.

En fin, estas virtudes y muchas otras le han ganado al oficial de marina ese respeto y ese afecto populares que constituye uno de los pilares fundamentales en que descansa la confianza pública nacional en su Marina de Guerra. Una fuerza militar que no es amada ni respetada por su pueblo, carece de los impulsos vitales para cumplir su grave y trascendente misión de empuñar el estandarte señero de la defensa nacional. Fe y confianza debemos inspirar a nuestros compatriotas. Ellos los abrigarán, si los convencemos de que estamos al servicio de la Nación, si no establecemos diferencias irritantes, si rechazamos toda suerte de privilegios, especialmente los materiales, si nos disponemos de buen grado a acompañarlos en sus privaciones, incomodidades y por supuesto, en los sacrificios que haya que hacer y por último, si depositamos al pie de la República todos nuestros esfuerzos sin reservarnos para nosotros nada más que el orgullo de haber, por ella, renunciado a todo.

Se que para muchos de vosotros, el mantenimiento de vuestro hogar no es cosa fácil. Eso no ocurría en mis tiempos de teniente ni de capitán. El sueldo nos alcanzaba para vivir con modestia pero decorosamente. Pero es que nuestra Patria figuraba entre los siete u ocho países del mundo de primera categoría. Su nombre era conocido y respetado; su voz se escuchaba en los toros internacionales con atención y consideración, su signo monetario gozaba de un altísimo poder adquisitivo y se cotizaba en las principales plazas financieras; el potencial político y económico argentinos equilibraba sobradamente al de todo el resto de la América latina; ningún país nos aventajaba en nada, excepto el Brasil en extensión y población, pero esto venía de tiempo atrás. En 1910 lo dejamos muy lejos. Sentíamos el orgullo legítimo de pertenecer a una nación muy importante. Y esto lo habíamos conseguido sólo con el trabajo tesonero, con la convivencia pacífica fundamentalmente basados en el respeto a los sabios preceptos constitucionales.

Nuestro encuentro en 1953

En el mes de enero de 1953 nos encontramos aquí. Vosotros jóvenes capitanes, erais los bisoños de la promoción 85ª del Cuerpo de Comando Naval y 20ª de Infantería de Marina. Eráis mis cadetes. Y al decir “mis cadetes” lo hago con un sentido exclusivamente afectivo. En realidad lo

érais de la Armada, de la República. Porque en nuestra Institución ningún hombre obedece a su superior por una relación de dependencia personal por más afectuoso que sea el trato entre ambos. Cumple sus órdenes porque se lo exigen las leyes y los reglamentos. Y lo deberá hacer aunque se detesten. No excluyo, desde luego, la confianza y el afecto recíprocos que pueden llegar a establecerse entre superior y subalterno. Mejor si es así. Las órdenes serán acatadas con mejor disposición y el superior hasta podrá ejercer una especie de protección algo paternal. Pero junto a estas situaciones de valor positivo está el real y verdadero sentido del deber militar. Este es, ante todo y por sobre todo, para con la Patria, a través de la Armada, de su buque o de su Fuerza de Tareas.

Os he hablado algunas veces. Creo haberos dicho que el ciudadano que se entrega al servicio naval debía saber que no haría fortuna. Quien piensa que la Armada es campo propicio para los negocios ha errado el camino. La carrera del comercio y de los negocios es muy respetable. Pero no se puede confundir con la carrera de las armas.

Esta es un sacerdocio dedicado a la Patria noche y día. No se es buen militar si se está pensando en hacer dinero, porque esto requiere una dedicación especial que se resta al servicio de la fuerza que exige dedicación exclusiva.

El estudio de la Historia

Y la dedicación tiene que ser permanente. El estudio, jóvenes capitanes, jamás debéis abandonarlo. Formar su propia biblioteca —aunque a veces se quejen las señoras porque restan espacio al hogar— a la que se deberá recurrir con frecuencia. Lo que se aprende en los años mozos queda grabado para siempre. El estudio de la Historia es indispensable. También os lo dije hace 25 años. Leed los clásicos. Herodoto, Cicerón, Aristóteles, Platón, Suetonio, Julio César, Tácito, Quinto Curcio, entre otros. Echádle una hojeada a Santo Tomás de Aquino, por lo menos cuando trata de la guerra y lo comenta a San Agustín. Entre los más modernos tenéis la obligación de conocer a Clausewitz, Spengler, Ratzel, Mahan, Castex, etc. Y, ante todo, la Historia Argentina. Mitre os llevará de la mano; Sarmiento os hará conocer la entraña del ser nacional: Alberdi os iniciará en la filosofía de la libertad política, social y económica; Villegas Basavilbaso, Ratto, Burzio, Albarracín, Arguindeguy, Destéfani, González Lonziéme, etc., os enseñarán la Historia Naval y Fraga, la Geopolítica.

No por ser un escritor británico dejéis de leer a Winston S. Churchill. Su “Crisis Mundial” que es la historia de la Primera Guerra Mundial, su “Historia de la Segunda Guerra Mundial” y su “Historia de Inglaterra y de los Pueblos de Habla Inglesa” os harán conocer el verdadero fondo del espíritu británico. Al enemigo hay que conocerlo muy bien para poder vencerlo mejor y más pronto. Se que no he agotado, mi mucho menos, la relación de libros y de autores. Vuestro buen juicio y preferencias la

completarán. Consultad a vuestros jefes, hurgad en las bibliotecas. Leer no es perder el tiempo. Es aprovechar la experiencia de los sabios que nos han precedido. Y no hacerlo es, realmente, un desperdicio y un pecado.

Meditad sobre las palabras que el mariscal Foch (que el capitán de navío Humberto F. Burzio transcribe en el Tomo I de su "Historia de la Escuela Naval Militar") dirigió en 1920 a los cadetes navales de Francia. Les dijo Foch, entre otras cosas: *"Todos nosotros somos demasiado técnicos; yo mismo soy un técnico puesto que soy politécnico, y este es mi defecto. Muy necesario que haya escuelas donde ustedes aprenden el lado técnico de nuestra carrera, pero ellas no os pueden enseñar más que eso. Y eso no es gran cosa, es apenas el a, b, c de lo que ustedes necesitan"*.

"Estudad la historia, y no tanto la historia de los hechos como la historia de los hombres, porque sólo estudiándola mucho se puede conseguir una migaja de aquello que es esencial: la mentalidad de los jefes. Yo daría mucho por haber podido seguir a Nelson en todos los rodeos de sus pensamientos; por conocer todos los móviles que le agitaron. ¡Cuánto no daría yo! En la Escuela Militar el curso o cátedra de historia debe ocupar el primer sitio, dictado por los mejores oficiales".

Por supuesto, no os estoy diciendo que abandonéis ¿os estudios técnico-profesionales. Nada de eso. Debéis dominar las complejas disciplinas de las armas, cada día más sofisticadas. Pero siempre debéis dedicar alguna hora del día o de la noche para el estudio o la lectura de la Historia. Ella es la maestra de la vida y quien no conoce Historia está obligado a repetir errores que podría evitar.

Por otra parte, en pocos años más, todos o muchos de vosotros seréis oficiales superiores. Os veréis ante la situación de tomar decisiones, muchas de ellas lindando con la política o, decididamente, políticas. O tendréis que asesorar a los poderes políticos. Si no conocéis Historia correréis el riesgo de equivocaros o de brindar un consejo errado. No os esponzáis. Evitadlo con el estudio y la lectura.

Y, al mismo tiempo, enseñad a vuestros hijos la lectura de obras provechosas, lo que les resultará fácil si vosotros les dáis el ejemplo y les váis formando su biblioteca. Menos televisión y más lectura es la norma que se impone. Lo mismo con vuestros oficiales.

Y ahora debo terminar. ¿Qué más puedo deciros que no sea una repetición de mi gratitud por haberos acordado de vuestro primer director?

Setiembre de 1955

Pero olvidaba algo muy importante. Llegó un 16 de Setiembre, hace 28 años, y os di una orden. Vosotros la esperábais. Ni yo os defraudé ni vosotros a mí, y más que a mí, a la Armada y a la República. Nos entendimos sin conspiraciones ni conciliábulos. La disciplina nos unía y un elevado sentimiento moral antes que político señaló el camino que recorrimos juntos en jomadas inolvidables ajenas a todo interés menguado.

No partimos como facciosos insurrectos. No pertenecíamos a un determinado partido político. Vuestro director no había aspirado nunca a cargo alguno gubernamental. Su carrera naval estaba cumplida. Pero un reclamo moral muy hondo le señalaba un rumbo irrenunciable. Era su destino, no buscado, pero fatal. Y allá fuimos, no para matar compatriotas ni para someterlos a capricho alguno. Buscábamos el orden y el restablecimiento de la convivencia pacífica y digna. Me acompañasteis con el ardor, la confianza, la fe y el entusiasmo de vuestros pocos años. Eráis hombres ya. Pero muy jóvenes. Ni yo ni vosotros sabíamos cuál sería el resultado de nuestra común empresa. Pero sabíamos que nuestro deber era abordarla. Y esa noche dejamos nuestra Escuela sin saber —tampoco yo— si alguna vez volveríamos a verla.

Vosotros, que cursábais el tercer año, embarcásteis en los torpederos “La Rioja” y “Cervantes” y partisteis para cumplir el bloqueo del Río de la Plata. Os veo, nítidamente, en las cubiertas, preparando afanosamente las armas antiaéreas mientras ambas naves se deslizaban lentamente por las aguas del Río Santiago pasando frente al mástil del pabellón en momentos en que se izaba el emblema nacional y mi insignia. Poco después comenzó a escucharse el tableteo del fuego de ametralladoras provenientes del río. El combate se había establecido. Soportásteis bravamente las alternativas de una lucha muy desigual. Os ametrallaron desde el aire sin piedad con breves intervalos de sosiego. Fue vuestro bautismo de fuego, lamentablemente realizado entre compatriotas.

Nos mataron a Carlos A. Cejas de cuarto año y a Edgardo L. Guillochon de segundo año; también al teniente de navío Alejandro L. Sahores, al cabo principal maquinista Juan Carlos Berezoski y al marinero primero Raúl H. Machado. Hirieron a vuestros compañeros Washington Bárcena, Héctor Jorge Tagliaferri, Eduardo Avelino Sarmiento y Juan Angel Marañón, además de los cadetes Bellotti, Rubio, Turdera, Castellano, Pieretti, Manfrino, Gómez, Cortéz y Ruiz, junto al capitán de corbeta Horacio Colombo y a quince hombres del personal subalterno.

Vuestro comandante, el señor capitán de fragata don Rafael Palomeque, os condujo una vez más al teatro de la acción, y es por ello que el día 18 tuvisteis el honor de incorporaros a la Marina de Guerra en Operaciones integrando la Flota de Mar que el día 19 asestó, en Mar del Plata, el golpe naval incruento, pero eficaz, que demostró nuestra inquebrantable determinación precipitando la capitulación del día siguiente, el fin de la lucha y el triunfo de nuestros ideales, que son los de la República.

Fuisteis, pues, vosotros y vuestros compañeros y cadetes más antiguos o más modernos, artífices esenciales de la Revolución Libertadora. Jóvenes adolescentes, no defraudásteis a la Institución Armada que os pidió el excepcional sacrificio del quebrantamiento temporario de la subordinación al poder político de la Nación y os ordenó marchar al combate. Lo hicisteis honrando el lema de vuestra promoción: “AD GLORIAM”. Los que perdieron la vida ya alcanzaron esa gloria. Los que fueron heridos pueden mostrar con dignidad sus cicatrices y recordar altivos sus dolores y padecimientos. Todos los que viven no deben, nunca,

sobreestimar su acción equiparándola a una victoria sobre un enemigo exterior que se festeja con sus triunfos y exhibición de trofeos. Lo nuestro fue, sencillamente, una ineludible exigencia de la honra nacional. Un acto de reparación moral, como ya lo he dicho, que nos vimos obligados a cumplir, precisamente, para restaurar el respeto a las verdaderas y tradicionales Instituciones republicanas.

Nuestro compromiso tácito

Por mi parte, creo haberos correspondido y no haberos defraudado, tal como hice comunicar a los jefes y oficiales de la Escuela una fría tarde de fines de julio de 1955 por intermedio del entonces teniente de corbeta Wulf de la Fuente, desde la puerta de la Penitenciaría Nacional de la avenida Las Heras. *“Vaya usted a la Escuela y diga a los jefes y oficiales que no los defraudaré”*. Un seco y vibrante: *“Comprendido, señor”*, selló el pacto de honor entre el director y su Escuela. Mi decisión estaba tomada. Recordad que siempre, lo más grave y difícil en la vida de un ser humano, frente a situaciones trascendentales, es adoptar una decisión en firme, después de la reflexión y el análisis. La conciencia se tranquiliza. Desaparecen las vacilaciones y da comienzo el período de la acción a desarrollar para lograr el objetivo propuesto.

La victoria republicana

El lunes 19, al filo del mediodía, llegó el pedido de conferencia junto con la renuncia presidencial. Estábamos a bordo de “La Argentina”. Habíamos cumplido la misión propuesta y resuelto el gran problema. Os permití expansionaros y participé de vuestro júbilo recorriendo vuestros alojamientos y viviendo a la Patria. Luego, tomamos el puerto de Buenos Aires, el viernes 23. Nos esperaba una multitud impresionante. Los únicos trofeos que portábamos eran el sentimiento del deber cumplido y el dolor de vuestras pérdidas. En realidad lo eran del pueblo argentino. No cobramos revanchas militares. Dejamos que la Justicia cumpliera su labor. No nos ascendimos, excepto los caídos “post mortem”. No cobramos botín alguno. No insultamos al desalojado ni exigimos su vida. Es que los delitos que vinimos a suprimir no eran personales. La agraviada era la Patria. Y ella, en su gloriosa majestad, no juzga a los pueblos sino a quienes lo condujeron con error culpable desde las cumbres del poder.

Adiós a la Escuela Naval

Poco después tuve que dejaros. La razón de Estado reclamó mi presencia para un cargo político que requería actitudes carentes en mí. Pero tuve el invaluable apoyo, confianza y lealtad de toda la Armada. Vosotros, depuestas las armas que esgrimisteis con honor y sin haber quitado la vida a ningún compatriota, volvisteis a vuestros libros sin que la vanagloria agitase vuestros corazones. Pero llevásteis en él un legítimo sentimiento de justicia ejercida en bien de la Patria el que aún debe perdurar. Y como todo eso lo hicimos juntos, codo a codo en jornadas memorables, os estoy eternamente agradecido y siempre os he reconocido,

a toda la Escuela Naval, como a mis subordinados preferidos. No en balde mi servicio activo corrido ha transcurrido en esta Escuela casi en su tercera parte.

La historia de esos días no podemos escribirla nosotros. Otros lo harán. Y las generaciones que nos sucedan nos juzgarán. Pero el pueblo argentino sabrá que en setiembre de 1955 hubo una semana muy particular. Que durante ella la Escuela Naval de Río Santiago, y con ellas las promociones 85ª y 25ª dieron a la República un edificante ejemplo al depositar al pie de sus altares navales la immaculada ofrenda de su abnegación, disciplina, subordinación, arrojo y amor a la patria.

A mis años y avistando ya “la otra orilla”, debo estar siempre preparado como buen creyente para atravesar en cualquier momento el misterioso brazo de mar que se interpone. Mientras llega ese día viviré con el recuerdo imborrable de mis queridos cadetes de los años 1953, 1954 y 1955 en el que vosotros ocupáis lugares de los que brotan destellos de gratitud y de esperanza.

Por último, el 1º de mayo de 1958 muchos de vosotros habréis dado escolta al vehículo que desde la Casa de Gobierno me devolvió a la mía en la calle Austria que no he abandonado desde hace cerca de 45 años. Me acompañasteis a iniciar un período ajeno a mis aspiraciones, obligados por impulsos sustentados en el razonamiento y en lo que entendíamos era nuestro deber. Me acompañasteis, también, a cerrar un ciclo de mi vida pública. Os doy las gracias por haberme ayudado a devolver a la Patria y a la Armada algo de lo que una y otra me dieron cuando ingresé a esta Escuela un día de enero de 1923, tal como vosotros lo hicisteis en 1953.

La Armada y la grandeza argentina

En algunos años más y cuando vuestros actuales superiores os lo permitan, de acuerdo con el juicio moral y profesional que les merezcáis, ellos os entregarán las riendas de la Institución, así como las entregamos nosotros contando, por supuesto, con los debidos e inexcusables permisos constitucionales. Y en ese devenir constante de las promociones no os apartéis nunca del fiel cumplimiento del “Credo del Oficial de Marina”, para así servir a la Armada y continuar edificando siempre hacia arriba, en una labor sin pausas y sin término la grandiosa estructura de la República Argentina que heredamos de nuestros mayores y que tenemos el deber de fortalecer y de embellecer, moral y materialmente, protegiéndola en el mar.

Solamente de esa manera guardaréis las viejas tradiciones navales de la Nación y vuestro pueblo, nuestro pueblo, os respetará, os amará, os ayudará y os admirará merecidamente.

INGENIERIA NAVAL

- Astilleros
- Talleres de reparación
- Proyecto de buques

Oficinas Leandro N. Alem 424 - 8° Piso - (1003) Buenos Aires - ARGENTINA
Técnicas Tel. 311 - 1713 7526/0205 — 312 - 1452 0364 5485
y Computas TELEX 17407 SANYMAR - Dirección Telegráfica SANYMBUE



SEPELIOS

“EMPRESA LA CAPITAL”

S. CAMARA S.R.L.

45 años al servicio de la Armada

San Juan 3590

TE 97 - 0139
93 - 5863



BANCO AVELLANEDA S.A.

Negocios bancarios.
internacionales.

Casa Central: **Sarmiento 546**
Buenos Aires-Argentina

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de navío I.M. Tulio G. Pavón Pereyra, capitán de corbeta I.M. Edgar Wilson Bonanni, capitán de corbeta I.M. Luis G. Welchli, capitán de navío ingeniero Alberto López Escobar, capitán de navío contador Mario Francisco Minno, capitán de fragata Adolfo V. R. Bluthgen, capitán de fragata Ricardo Martín Bledel, capitán de corbeta I.M. Ismael J. Rodrigo y capitán de navío contador Federico Guillermo Schulte.

ALTAS DE SOCIOS

Activos: Guardiamarina Francisco Javier Diamante, guardiamarina Francisco Javier Labate, teniente de navío médico, Héctor Osvaldo Longoni, teniente de fragata bioquímico José Daniel Brandón, teniente de fragata médico Eduardo Alberto Ferrero, guardiamarina Guillermo F. Arredondo, teniente de fragata médico Marcelo E. Domínguez, teniente de fragata médico Carlos F. Sanguinetti, teniente de fragata auditor Enrique O. Bernabé, teniente de fragata ingeniero Leandro A. Di Pascuale, tenientes de fragata Andrés Antonio Almada, Gustavo Alberto Mauvecin y Domingo Pedro José Bosco y guardiamarina Héctor Omar Carrillo.

Adherente: Subteniente Alejandro D. Ibarra.

CONFIRMADOS COMO SOCIOS ADHERENTES

Ex teniente de fragata Miguel Emilio Uberti, ex capitán de corbeta médico Alfredo D. Arias Duval, ex teniente de navío Eduardo H. de Angelis, ex teniente de navío Mario Dávila y ex teniente de navío ingeniero Luis M. Argentieri.

BAJAS DE SOCIOS

Por fallecimiento: Capitán de navío Elbio Castello, capitán de fragata médico Constantino Núñez, capitán de navío médico Luis A. Lacoste, capitán de fragata Arturo Belloni, capitán de navío Sergio Di Fonzo, capitán de navío Héctor D. Loduca y capitán de fragata Mariano I. Queirel y Comodoro Ernesto Tristán Hirte (adherente).

Por renuncia: Capitán de fragata Oscar Casal, teniente de fragata Alberto Casablanca, teniente de navío I.M. Pedro Augusto Hielkema, teniente de fragata Juan Antonio Gullo, teniente de corbeta médico Oscar Jorge Mana, teniente de corbeta Hugo Oscar Guillisasti, teniente de fragata José María Ramallo López, teniente de fragata ingeniero Juan José Enrico, teniente de fragata médico Carlos A. Rodríguez, guardiamarina I.M. Cristián O. E. Solé,

teniente de navío bioquímico Rubén A. Nóbile, teniente de fragata odontólogo Orlando Busconi, capitán de corbeta ingeniero Juan Luis Costa y teniente de navío Rodolfo G. Frumento y comodoro Luis F. Masserini.

Por aplicación del artículo 17, inciso 5º, del Estatuto: Ex tenientes de fragata Juan Eduardo Gatti, Daniel H. Caruso y Martín E. Sgut, ex guardiamarina Alejandro A. Torrontegui, ex teniente de fragata Diego Luis Goñi, ex teniente de fragata Roberto J. R. Lucero, ex teniente de fragata Jorge H. Paccioretti, ex teniente de navío médico Armando F. Rentería Beltrán, ex teniente de navío médico Aldo R. A. Espósito, ex teniente de fragata Eduardo Alberto Archerrizo, ex teniente de fragata Carlos D. Barrios Barón, ex teniente de fragata Gustavo José Doldán, ex teniente de fragata Marcelo Fariás, ex teniente de fragata Pablo Alberto Juncosa, ex teniente de fragata I.M. Daniel Torrecillas, ex teniente de fragata Juan Carlos Vemetti, ex teniente de navío odontólogo Víctor Hugo Iriarte, ex teniente de navío médico Osvaldo Luis Avaro, ex teniente de navío médico José Luis Piñeiro, ex teniente de navío médico Pedro Rodolfo Waehner, ex teniente de navío médico Iván B. Antonelli Matterson, ex teniente de corbeta Miguel Angel Menzella, ex teniente de fragata médico Miguel D. Guardia Clemenceau, ex teniente de fragata ingeniero Edgardo L. Martínez, ex teniente de corbeta Luis Alberto Savoia, ex teniente de fragata auditor Antonio Irigoytía, ex teniente de fragata ingeniero Ricardo E. Ramunno, ex teniente de fragata ingeniero Adolfo Frutos, ex teniente de fragata ingeniero Daniel H. Takeda, ex teniente de fragata ingeniero Horacio A. Tartara, ex teniente de fragata ingeniera Jorge Antonio Frontero, ex teniente de fragata ingeniero Miguel Angel de Gregorio, ex teniente de fragata Jorge Eduardo Puccinelli, ex teniente de fragata ingeniero Néstor Héctor Fernández, ex teniente de fragata médico Rubén Omar Abete, ex teniente de corbeta Rafael Elgorriaga, ex teniente de corbeta Alvaro J. Isla, ex guardiamarina Alfredo H. Achkar, ex teniente de fragata odontólogo Jorge D. Gallo, ex teniente de corbeta I.M. Gustavo Raúl Laghi y ex teniente de corbeta Daniel E. Santo Pietro.

TORNEOS DE BRIDGE

El 13 setiembre de 1983 se llevó a cabo la tradicional pool denominada Copa Ferradas, cuya recaudación es a beneficio del Hogar Naval "Stella Maris" y que este año alcanzó, luego de descontados los gastos de dirección, a la suma de \$a 3.000,00.

El resultado final fue el siguiente:

- 1º Srta. Blanco - Sr. Roldán
- 2º Sr. Miqueles - Sr. Cesani

Durante el mes de noviembre se realizó el Torneo Interfuerzas, que fue ganado en esa ocasión por el Círculo Militar.

El día 8 de noviembre de jugó la pool especial denominada de parejas mixtas, con la concurrencia de 29 parejas, siendo el resultado el siguiente:

- 1º Sra. Raquel Young - Capitán de Fragata Oscar Rousseau
- 2º Sra. María Iturriza - Capitán de fragata Francisco Mallar González.

También durante este mes se realizó el 2º Torneo especial por equipos de asociados, familiares e invitados, del Centro Naval. Se presentaron 7 equipos, jugándose por 6 matches de 12 manos, total 72 manos. El resultado fue el siguiente:

- 1º *Equipo*: Sra. Camila de Fernández - Capitán de fragata Regino Fernández - Capitán de navío Benigno García y Capitán de fragata Raúl Mariano. 88 puntos.
- 2º *Equipo*: Sra. Marilú de Alonso - Sra. B. de Bluthgen - M. de Casinelli - Capitán de navío R. Alonso - Capitán de fragata A. Bluthgen y Sr. Casinelli. 80 puntos.

El 27 de diciembre último se cerró el año bridgístico. Luego de la habitual pool de los martes, se hizo entrega de los premios anuales, que este año fueron los siguientes:

RANKING (Socios):

- 1º Capitán de fragata Raúl Mariano - (60,537)
- 2º Capitán de navío Benigno García - (60,43).
- 3º Capitán de fragata Regino Fernández.
- 4º Sra. María Alonso.
- 5º Capitán de Navío Adolfo Bielsa.

CINTA AZUL:

- 1º Capitán de fragata Adolfo Campos y Capitán de Navío Adolfo Bielsa, con promedio de 72,1.
- 2º Sra. Camila de Fernández y Capitán de fragata Regino Fernández, con promedio de 71,4.

REGULARIDAD (índice de eficiencia):

- 1º Sra. Camila de Fernández y Capitán de fragata Regino Fernández (30,00).
- 2º Sra. Beatriz Bluthgen (29,26).
- 3º Capitán de fragata Raúl Mariano.

SALON DE MODELISMO NAVAL

En un acto realizado el 12 de setiembre de 1983 en la Biblioteca, quedó inaugurado el Salón del Modelismo Naval, con asistencia de la Comisión

Directiva, durante el cual se entregaron los premios correspondientes al concurso realizado en el corriente año.

El Jurado estuvo constituido por el contraalmirante Norman Azcoitia como Presidente, y como vocales por el capitán de navío Enrique González Lonzieme, los capitanes de fragata Isaac Wolberg, Jorge Pérez Perri y Pedro C. Florido, el doctor Héctor Tanzi y el Ing. Devoto.

Los premios fueron los que se mencionan a continuación:

Categoría aficionados

Especialidad: Veleros

- 1^{er} Premio: José Osvaldo Cortés, "Victory".
- 2^{do} Premio: Carlos Baratta, "Endeavour".
- 3^{er} Premio: Aurelio Touriño, "Santa Dorotea".
- Mención especial: Carlos A. Ronco, "Carraca Carolina".
- Premio Estímulo: José Casanovas, "Galeón del Siglo XVII".

Especialidad: Naves Civiles a Propulsión Mecánica

- 1^{er} Premio: Guillermo Berger, "Yapeyú".
- 2^{do} Premio: Vicente Cano, "Remolcador Don Pablo".
- Mención Especial. Roberto Julio Rostein, "Transporte fluvial".

Especialidad: Naves de guerra a propulsión mecánica

- 1^{er} Premio: Ricardo G. Vaccari, "Murature".

Especialidad: Embarcaciones de placer o deportivas

- 1^{er} Premio: Mario Buonoconto, "Conjunto de naves egipcias".
- 2^{do} Premio: Gavino Córdoba, "Nave faraónica".
- Mención Especial: Luis Krompolcas, "Junco Chino".

Especialidad: Miniaturas de barcos encerrados en botellas

- 1^{er} Premio: Jorge H. Medina, "Escuadra del Comodoro Py".
- 2^{do} Premio: Gonzalo E. Rodríguez, "Fragata Sarmiento".
- 3^{er} Premio: Carlos Piedrabuena, "Lady Marina".
- Mención Especial: Eduardo Rafaelli, "Tres miniaturas".

Especialidad: Modelos navegables de competición

- 1^{er} Premio: Luis F. Taravella, "Barco clase Grumete".
- Mención Especial: Alberto Reghito, "Clase G-65".
- Mención Especial: Alfredo Lescano, "Vikingo".

Especialidad: Anejados navales que no sean buques

- 1^{er} Premio: Osvaldo Sturla, "Sección y palo Mayor" "Bote Ballenero".
- Mención Especial: Mario Bonvicini, "Cañón del Siglo XVI".

Especialidad: Armado de modelos en plástico

Veleros:

- 1^{er} Premio: Pablo Florido, "Royal Sovereign".
- Mención Especial: CN. Rodolfo Poletti Formosa, "Royal Sovereign".

Naves de Guerra

1^{er} premio: Horacio Zaratiegui, "Torpedera PT-19".
2^{do} Premio: Carlos Bassani, "Lancha torpedera Perkasa".
Mención Especial: Luis Alberto Caragliano, "Yamato".

Embarcaciones comerciales:

Mención Especial: Carlos Bassani, "Calipso".

Aviones navales:

Mención especial: Alejandro Amendolara, "Phantom".

Especialidad: Curiosidades navales civiles y/o de guerra

1^{er} Premio: Carlos Llosa, "Piragua Dragón".
Mención: Carlos Ronco, "Combate de San Carlos".

Especialidad: Aviones contruidos manualmente

Premio Estímulo: Pablo Florido, "Super Etendard".
Premio Estímulo: Leopoldo Acevedo, "Anfibio Walrus".

Especialidad: Miniaturas fuera de botellas

1^{er} Premio: Ricardo Méndez, "Bergatín Goleta".
2^{do} Premio: Roberto Tavano, "Conjunto de naves".

*Especialidad: Armado de modelos en plástico**Aviones navales:*

Premio Estímulo: Mario Luna, "F4U-1 Corsair".

Especialidad: Curiosidades navales civiles y/o de guerra

Premio Estímulo: Marcelo Reghito, "Searcher".

Categoría profesionales*Especialidad: Miniaturas de barcos encerrados en botellas*

Premio Estímulo: Francisco Vera, "Santa María"

**PLACA CONMEMORATIVA DEL PRIMER VUELO
SIN ETAPAS DESDE EL CONTINENTE AMERICANO
AL CIRCULO POLAR ANTARTICO**

Esta Institución ha recibido una donación de las señoras Nélida Loscalzo de Zavalla y Nélida Zavalla de Stahelin, en carácter de testamentarias de la señora María Esther Loscalzo, viuda del contraalmirante Gregorio A. Portillo, y por expresa voluntad de la misma, una placa de oro que le fuera obsequiada al señor Almirante por sus compañeros, conmemorativa del 1^{er} vuelo sin etapas que se realizara al Círculo Polar Antártico desde el continente americano, el 13 de diciembre de 1947.

INAUGURACION DEL SALON CENTENARIO

Luego de terminadas las tareas de remodelación y recuperación de frescos, llevadas a cabo durante el año próximo pasado, el 13 de diciembre último fue inaugurado el Salón Centenario, 4º piso de la Institución, fecha coincidente con el centenario del arribo del teniente Eduardo O'Connor al lago Nahuel Huapi en la "Modesta Victoria".

Asistieron al acto el señor presidente de la Institución, vicealmirante Humberto J. Barbuzzi, el señor vicepresidente, capitán de navío Enrique G. Martínez, los señores presidente y vicepresidente del Círculo Militar, general Emiliano Flouret y general Luis M. Spiegel, el señor presidente del Círculo de la Fuerza Aérea, brigadier Alberto Baños, el señor Jefe del Departamento de Estudios Históricos Navales, contraalmirante Laurio Destéfani, el señor Director del Museo Naval de la Nación, capitán de navío Enrique González Lonziéme, el señor Presidente del Centro Rionegrino y de la Federación del Centro Patagónico, D. Ovidio O. Amaya, señores representantes de la Sociedad Evocativa Argentina, descendientes del teniente O'Connor y del capitán de navío Albarracin, residentes patagónicos, miembros de la Comisión Directiva y las personas que colaboraron directa o indirectamente en los trabajos de recuperación.

BOLETIN. Designación de Jurado para la adjudicación de premios correspondientes a las colaboraciones publicadas en el bienio 1982-1983.

Integrantes Comisión Interna 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. Ibáñez.
Capitán de Corbeta Héctor A. Tebaldi.

Corresponde otorgar los siguientes premios:

- 1) Premio "Domingo Faustino Sarmiento".
- 2) Premio "Capitán Ratto".
- 3) Premio "Almirante Irizar".
- 4) Premio "Doctor Collo". (Adjudicación no periódica)

ASAMBLEA ORDINARIA

El 26 de abril del corriente año, a las 18 horas, deberá realizarse la Asamblea Ordinaria para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de

la Comisión Revisora de Cuentas, para cubrir los cargos que se han especificado en el N° 737, página 407, de este Boletín.

El temario es el siguiente:

- 1° Consideración de la Memoria, Balance, Inventario e Informe de la Comisión Revisora de Cuentas correspondientes al Ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1983.
- 2° Emisión, recuento y escrutinio de votos para la renovación parcial de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas.
- 3° Proclamación de los nombres de los electos.
- 4° Designación de dos socios para firmar el acta respectiva.

AVISO

A fin de contribuir a solventar los justos del Boletín del Centro Naval, la Comisión Directiva ha dispuesto establecer un cargo mensual equivalente al 3,5 % del monto de la cuota social, a partir del 1° de junio próximo (valor al mes de abril \$a 10.00).

Se solicita a los señores socios que no deseen que se les efectivice dicho descuento, que lo informen por escrito a la Secretaría del Centro Naval.

FE DE ERRATAS

Boletín del Centro Naval N° 73

INDICE DEL TOMO C1

En página 414: Testar el 6° renglón de necrológicas al Cap. de Frag. Audit. GARIBALDI, Osvaldo A.

En página 416: Después de PIUMA Horacio J., agregar:
POLETTI FORMOSA Rodolfo R. —Vernet Fitz Roy— Un encuentro imposible N° 737, pág. 361.

**MARIO ARGENTINO
COPELLO**
Teniente de Navío



El teniente de navío Mario Argentino Copello nació el 25 de mayo de 1910. Ingresó en la Armada el 1 de marzo de 1927, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a ingeniero electricista de 3ª (teniente de corbeta) el 22 de diciembre de 1932 (Promoción 7 de ingenieros electricistas) y a ingeniero electricista de 1ª (teniente de navío) el 31 de diciembre de 1940. Pasó a situación de retiro el 18 de diciembre de 1944.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", Dirección General del Material Naval, "25 de Mayo"; 1ª Región Naval, "Rivadavia", Prefectura General Marítima, Base Naval Río Santiago, Base de Aviación Naval Punta Indio, Escuadra de Mar, Dirección General del Personal Naval, Base Naval Puerto Belgrano y Plana Mayor Activa. Falleció el 11 de febrero de 1983.



JULIAN ECHEVERRIA
Capitán de Navío Médico

El capitán de navío médico Julián Echeverría nació el 27 de marzo de 1897. Ingresó en la Armada el 15 de abril de 1925 como cirujano de primera. Ascendió a cirujano principal el 31 de marzo de 1934 y a capitán de navío médico el 31 de diciembre de 1946.

Pasó a situación de retiro efectivo el 1 de diciembre de 1947 y con fecha 20 de marzo de 1956 es nombrado en el Cuerpo de Retiro

Activo, permaneciendo en esa situación hasta el 1 de junio de 1963.

Sus principales destinos fueron: "Guardia Nacional", "Chaco", Arsenal Naval Buenos Aires, "Belgrano", "San Juan", Base Naval Río Santiago, Base Naval Río de la Plata, "Presidente Sarmiento", "Río Negro", "América", "Rosario", 1ª Región Naval, "Bahía Blanca", "Almirante Brown", "M-2", "Moreno", Escuela de Mecánica de la Armada, Comisión Naval en los EE.UU., Dirección General del Personal Naval, Escuela Naval Militar, Escuadra de Mar, Base Naval Puerto Belgrano e Instituto Médico Naval. Como retirado en servicio: Dirección de Sanidad y Obra Social Naval y Dirección General Naval. Falleció el 16 de febrero de 1983.

RAUL ARMANDO CAGLIERO
Capitán de Fragata I.M.



El capitán de fragata I.M. Raúl Armando Cagliero nació el 8 de marzo de 1931. Ingresó en la Armada el 1 de enero de 1949 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina I.M. el 14 de diciembre de 1953 (Promoción 15) y a capitán de fragata I.M. el 31 de diciembre de 1973.

Sus destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Bahía Thetis", Batallón Comunicaciones N° 1, Escuela de Suboficiales de I.M., Batallón

de Artillería de Campaña N° 1, Dirección General del Personal Naval, Dirección General del Material Naval, Arsenal de Artillería de Marina N° 2, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, Base Naval Puerto Belgrano, Fuerza Aeronaval Puerto Belgrano, Fuerza Aeronaval N° 2, Escuela de Guerra Naval, Dirección de Armas Navales, Agregaduría Naval Argentina en los EE.UU. y Arsenal Aeronaval N° 2. Falleció el 18 de febrero de 1983

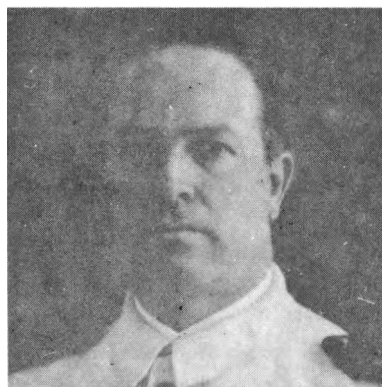


VICENTE ARMANDO FERRER
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Vicente Armando Ferrer nació el 14 de diciembre de 1888. Ingresó en la Armada el 9 de marzo de 1904 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 33) el 9 de diciembre de 1908 y a capitán de fragata el 1 de setiembre de 1926.

Sus destinos fueron: "El Plata", "Patria", "Presidente Sarmiento", "Garibaldi", "9 de Julio", "25 de Mayo", "Patagonia", "Brown", Comisión de Hidrografía, "Jujuy", "Catamarca". Grupo de Rastreadores y Minadores, Estado Mayor General, Base Naval Río de la Plata y Dirección General Administrativa. Falleció el 19 de junio de 1983.

FLORENCIO PASTOR
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Florencio Pastor nació el 4 de marzo de 1890. Ingresó en la Armada el 15 de marzo de 1907, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 37) el 3 de enero de 1912 y a capitán de fragata el 1 de julio de 1930.

Sus destinos fueron: Escuela Naval Militar, Isla Martín García, Escuela de Aplicación para Oficiales, Estado Mayor General, Base Naval Puerto Belgrano, Arsenal Naval Buenos Aires, Secretaría del Ministerio y 1ª Región Naval. Falleció el 30 de julio de 1983.



JUAN CARLOS MORENO
Capitán de Fragata Odontólogo

El capitán de fragata odontólogo Juan Carlos Eduardo Moreno nació el 31 de octubre de 1933. Ingresó en la Armada el 29 de junio de 1962 como teniente de fragata odontólogo en comisión. Ascendió a teniente de navío odontólogo el 31 de diciembre de 1966 y a capitán de fragata odontólogo el 31 de diciembre de 1979.

Sus principales destinos fueron: Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Sanidad de la Armada, Base Naval Ushuaia, Escuela Naval Militar, Centro de Concentración y Formación Río Santiago, "La Argentina" y Hospital Naval Puerto Belgrano. Falleció el 16 de setiembre de 1983.

**RAUL HERIBERTO MOYANO
ARRIGONI**
Capitán de Navío

El capitán de navío Raúl Heriberto Moyano Arrigoni nació el 2 de diciembre de 1929. Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 78) el 1 de diciembre de 1951 ya capitán de navío el 31 de diciembre de 1975. Pasó a situación de retiro voluntario el 1 de abril de 1980.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, Agrupación Anfibia del Plata, "Mendoza", Fuerza Naval Antártica, "Bahía Buen Suceso", "Garay", Escuela de Mecánica



de la Armada, "Ushuaia", "Capitán Cánepa", Isla Martín García, "Cervantes", "Bahía Blanca", "Cabo San Antonio", "Cabo San Bartolomé", "Independencia", "Libertad", Base Aeronaval Punta Indio, Escuela de Guerra Naval, "Madryn", "Sanavirón", Comando de Operaciones Navales, Base Comandante Espora, "Segur, Secretaría General Naval y Jefatura de Operaciones del Estado Mayor General Naval. Falleció el 8 de octubre de 1983.



El vicealmirante Manuel Andrés Pita nació el 30 de noviembre de 1894. Ingresó a la Armada el 16 de febrero de 1911, como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 40), el 4 de noviembre de 1914 y a vicealmirante el 31 de diciembre de 1949. El 31/10/51 pasó a situación de retiro y el 1 de enero de 1953 fue nombrado en el Cuerpo de Servicio Activo, permaneciendo en funciones hasta el 11 de marzo de 1964, en que pasó a situación de retiro definitivo.

MANUEL ANDRES PITA
Vicealmirante

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "25 de Mayo", "Independencia", "Azopardo", "Pueyrredón", "Buenos Aires", "Corrientes", "El Plata", "Alférez Mackinlay", "Chaco", "Ministro Ezcurra", "9 de Julio", "Bahía Blanca", "Belgrano", Tercera Región Naval, "Patria", "A-6", Escuela de Aplicación para Oficiales, "A-9", "Rosario", "Paraná", Arsenal Naval Buenos Aires, "América", "San Luis", "Moreno", Primera Región Naval, "Mataco", "Mendoza", Servicio de Comunicaciones Navales, Escuela de Guerra Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, "Comentes", Taller de Marina Dársena Norte, Escuadra de Ríos, "Almirante Brown", Dirección General de Navegación e Hidrografía, Dirección General del Personal Naval, Estado Mayor General Naval, Dirección General de Administración Naval y Comandante en Jefe de la Flota de Mar. Como retirado en servicio: Subsecretaría de Marina, Tribunal Superior de Honor y Secretario de Estado de Marina Falleció el 4 de noviembre de 1983.

AGUSTIN TOMAS BARRIO
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Agustín Tomás Barrio nació el 29 de diciembre de 1898. Ingresó a la Armada el 10 de marzo de 1914, como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 45) el 3 de julio de 1920 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1946, como retirado en actividad.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "9 de Julio", "San Martín", 1ª Región



Naval, "Alférez Mackinlay", "Corrientes", "Fueguino", "Guarani", "Moreno", "Guardia Nacional", "Libertad", Arsenal Naval Buenos Aires, "Rivadavia", Escuela de Mecánica de la Armada, "Pampa", Servicio de Hidrografía Naval, "Azopardo", "Paraná", "Ministro Ezcurra" y "La Rioja". Como retirado en servicio activo: Ministerio de Marina (archivo) y Servicio de Informaciones Navales. Falleció el 24 de noviembre de 1983.



LUIS BARTOLOME
BERTONI FLORES
Capitán de Navío
Capellán

El capitán de navío capellán Luis Bartolomé Bertoni Flores nació el 19 de junio de 1901. Ingresó en la Armada el 30 de julio de 1926, como capellán. Ascendió a capitán de corbeta capellán el 31 de diciembre de 1945 y a capitán de navío capellán el 31 de diciembre de 1952. Pasó a situación de retiro voluntario el 27 de enero de 1956.

Sus principales destinos fueron: División de Instrucción, "General Belgrano", "Azopardo", "Moreno", Escuela Naval Militar, "Presidente Sarmiento", Arsenal Naval Buenos Aires, 1ª Región Naval, Isla Martín García, Escuela de Mecánica de la Armada, Dirección General del Personal Naval, Base Naval Río Santiago, Base Naval Puerto Belgrano, Escuadra de Ríos, Fuerza Naval Comando, Base Aeronaval Punta Indio y Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval. Falleció el 26 de noviembre de 1983.

FERNANDO SERGIO DI FONZO
Capitán de Navío

El capitán de navío Femando Sergio Di Fonzo nació el 28 de agosto 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 1 de julio de 1945 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1968. El 1 de marzo de 1971, pasó a situación de retiro voluntario.



El capitán de navío Héctor Domingo Loduca nació el 14 de febrero de 1922. Ingresó en la Armada el 1 de febrero de 1938 como cadete de la Escuela Naval Militar. El 1 de noviembre de 1942 ascendió a guardiamarina y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1963. Pasó a situación de retiro voluntario el 1 de mayo de 1968.



Sus principales destinos fueron: "Rivadavia", "Parker", "Ushuaia", "Moreno", "Sanavirón", "Mendoza", "Yamana", "9 de julio", Base Naval Puerto Belgrano, "Presidente Sarmiento", Escuela de Guerra Naval, "25 de Mayo", Dirección General del Personal Naval, "Bouchard", Estado Mayor General Naval, Dirección de Armas Navales, Arsenal de Artillería de Marina Zárate y Dirección de Instalaciones Fijas Navales. Falleció el 25 de enero de 1984.

HECTOR DOMINGO LODUCA
Capitán de Navío

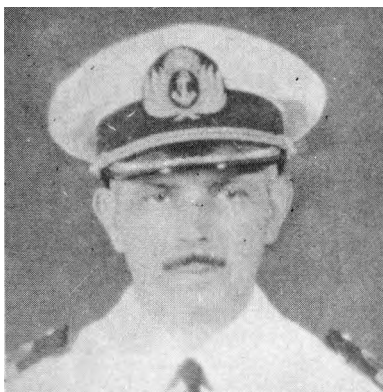
Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "25 de Mayo", "Moreno", Escuadra de Torpederos, Base Naval Río Santiago, Taller de Marina Dársena Norte, Dirección General del Personal Naval, Comisión Naval en los EE.UU., Dirección General Administrativa, "Almirante Brown", Escuela Naval Militar, Dirección General de Instalaciones Fijas, Flota de Mar, Comisión Naval en Europa y Dirección de Casco, Electricidad y Maquinarias Navales. Falleció el 30 de enero de 1984.

ELBIO CASTELLO
Capitán de Navío



El capitán de navío Elbio Castello nació el 5 de junio de 1914. Ingresó en la Armada el 1 de Marzo de 1930 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 61) el 3 de diciembre de 1935 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1954. El 16 de junio de 1956 pasó a situación de retiro voluntario y en la misma fecha fue nombrado como retirado en servicio permaneciendo en esa situación hasta el 1 de enero de 1968.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Moreno", Estado Mayor de la Escuadra de Mar, "Libertad", "Córdoba", "Godoy", "Pueyrredón", "Bouchard", "San Juan", "Santa Cruz", Escuela de Mecánica de la Armada, Escuela de Guerra Naval, Flota de Mar. Comisión Naval en los EE.UU., Fuerza Naval de Instrucción, Estado Mayor General Naval, "Sarandí" y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 30 de enero de 1984.



CONSTANTINO NUÑEZ
Capitán de Fragata Médico

El capitán de fragata médico Constantino Nuñez nació el 13 de diciembre de 1910. Ingresó en la Armada el 14 de junio de 1940, como cirujano de 2°. Ascendió a teniente de navío médico el 31 de diciembre de 1943 y a Capitán de Fragata médico el 31 de diciembre de 1951. Pasó a situación de retiro voluntario el 1 de noviembre de 1963.

Sus principales destinos fueron: "Bahía Blanca", Escuadrilla de Torpederos, Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, Escuela de Mecánica de la Armada, "Presidente Sarmiento", "25 de Mayo", Base Naval Puerto Belgrano, Base Aeronaval Comandante Espora, Base Aeronaval Punta Indio, Subsecretaría de Marina, Dirección General del Personal Naval y Escuela de Guerra Naval. Falleció el 31 de enero de 1984.

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 739

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 cómo y cuándo 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 1984
N° 739
VOL. CII
AÑO CIII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

| | |
|--|-----|
| Operaciones en la Guerra del Atlántico Sur en 1982. | |
| Intervención de la Brigada de Infantería de Marina N° 1 | 117 |
| Por el Capitán de Navío I. M. Miguel Carlos Pita | |
| Terapéutica para amnésicos | 157 |
| Por el Contraalmirante Auditor Ramón L. F. Morell | |
| El problema de las percepciones en política internacional | 173 |
| Por el Capitán de Navío Carlos A. Raimondi | |
| La Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico | |
| Móvil. Campaña Aérea en Malvinas..... | 185 |
| Por el Capitán de Fragata Norberto Ulises Pereyro | |
| Información General | 199 |
| Asuntos Internos | 209 |

**Director: Capitán de Fragata
OSVALDO AGUSTIN GARUTI**

**Secretario Editorial:
Sr. JESUS MARTINEZ**

**DIAGRAMACION:
Sr. JORGE MARIO COLOMBO**

**Corrector:
Sr. FRANCISCO FLAIBAN**

**Publicidad:
Sr. REINALDO J. ELISEI**

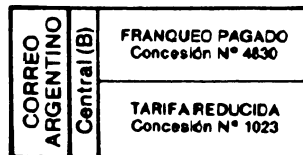
**Dirección y administración:
CORDOBA 354**

**(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.

Se autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval, con la obligatoriedad de mencionar la fuente de origen.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 237.190



**Clasificación Internacional
del Boletín:
AG ISSN
0005-0123**

Fotocomposición, impresión y encuademación:
LA LEY S. A. e E. I.

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Contraalmirante Norman R. AZCOITIA
Vicepresidente 1º: Contraalmirante Héctor A. TERRANOVA
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA
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 Alfredo C. FEBRE
Capitán de Navío Jorge L. TOMASIN
Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. MORENO
Capitán de Navío Hugo L. G. DIETRICH
Capitán de Navío Rodolfo A. FASCE
Capitán de Navío Oscar A. BOUZA
Capitán de Corbeta I. M. Hugo J. SANTILLAN
Capitán de Navío Jacinto V. ZUBILLAGA
Capitán de Fragata Domingo R. GIORSETTI
Teniente de Navío Enrique J. LANGE
Capitán de Fragata i. M. Miguel A. TROITIÑO
Capitán de Navío Jorge H. PACCIORETTI
Capitán de Fragata Jorge M. CZAR
Capitán de Fragata Balvino C. SORIA
Capitán de Fragata Contador Juan C. VARESINI
Capitán de Fragata Pedro L. GALAZI
Capitán de Fragata Ismael D. MOLINA
Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO
Capitán de Corbeta Auditor Juan E. QUICK
Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI

Vocales Suplentes:

Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ
Capitán de Fragata Francisco A. SCALOÑE
Capitán de Navío I. M. Jorge R. SANTO

COMISION REVISORA DE CUENTAS

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador Oscar O. MOREYRA
Capitán de Fragata I. M. Félix B. PLAZA
Capitán de Navío Jorge M. PEREZ PERRI
Capitán de Fragata Contador José L. PAGLIALUNGA

Revisores de Cuentas Suplentes:

Teniente de Fragata I. M. Luis R. CAVOTTA
Capitán de Corbeta Contador Luis A. IZAGUIRRE

- BENGALAS DE MANO
VERDES, ROJAS Y BLANCAS
- COHETES - BENGALAS
CON PARACAIDAS, LUZ ROJA
- CILINDROS DE HUMO ANARANJADO
DE CUATRO MINUTOS
- SEÑALES FLOTANTES HUMOSAS
DE QUINCE MINUTOS
- COHETES ANTIGRANIZO
- MOTORES COHETES
AUTOPROPULSADOS LANZA GUIAS
- CARTUCHOS SEÑALADORES DE IMPACTOS
- SEÑALES HUMOSAS MARINAS
- CILINDROS HUMOSOS
- FOSFOROS AMORFOS
- ELEMENTOS PARA SEGURIDAD NAVAL
- ARTIFICIOS PIROTECNICOS
PARA USO CIVIL Y MILITAR



SOCIEDAD ANONIMA

Lambaré 830 - 3° "A"
(1185) Buenos Aires
TE. 88-4593 y
982-2344

**OPERACIONES EN
LA GUERRA DEL
ATLANTICO SUR
EN 1982**



*Intervención
de la*
**BRIGADA
DE
INFANTERIA
DE MARINA N° 1**

Por el Capitán de Navío I. M.
MIGUEL CARLOS A. PITA

Introducción

Durante el año 1982, la Brigada de I. M. N° 1 participó de variados y diferentes eventos durante la Campaña de Recuperación de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. Siempre tuvo "algo que ver", pero en ningún momento lo hizo en conjunto, con la totalidad de sus efectivos. De ella se desprendieron Subunidades y fracciones que se agregaron a otras Unidades, inclusive a las de otras armas, sirviendo con profesionalismo, eficiencia y abnegación, durante las acciones.

Como Comandante, por conocer su capacidad, aprecio que su empeño en las operaciones podría haber dado óptimos resultados y, sin duda, hubiera sido mi mayor satisfacción conducirla en su integridad.

Es por eso que este relato tiene como destinatarios a todos aquellos componentes de la Brigada, que sin distinción de jerarquías hicieron posible lo

poco o mucho que se pudo lograr en la primera etapa de esta guerra inconclusa.

El comienzo del Planeamiento para el 2 de abril

Hacia fines de enero de 1982, cuando ya se había decidido que es lo que debía preverse y consecuentemente iniciar el planeamiento para la recuperación de las Islas Malvinas, la Brigada de I.M. N° 1, inició su participación muy singular, con la designación del entonces Comandante del Batallón de I. M. N° 2, Capitán de Fragata Alfredo Weinstabl, el cual recibió del Comandante de la Infantería de Marina la Directiva de comenzar el planeamiento de la Operación que debería desarrollarse, en caso de ser necesario el uso de la fuerza para reintegrar las Islas Malvinas al patrimonio nacional.

Juntamente con el Jefe de Operaciones de su Batallón y en vinculación permanente con un muy reducido número de Jefes del Comando Naval, de la Aviación Naval y lógicamente, de la Infantería de Marina, desarrolló un proceso de planeamiento que finalizó a mediados de febrero con una Resolución y a fines de ese mismo mes, contaba ya con el Plan General y con su correspondiente Concepto de la Maniobra en Tierra.

Asumí el Comando de la Brigada de Infantería de Marina N° 1 el día 11 de Febrero de 1982, y el día 15 fui impuesto por el Comandante de la Infantería de Marina, sobre la tarea que debería ir pensando, analizando y desarrollando, indicándome además que si bien había ya un inicio de todo este planeamiento, ocuparía el cargo de Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante durante la eventual y aún no muy probable operación de recuperación de las Islas Malvinas. A partir de esta circunstancia, tomé contacto con los Jefes que estaban ya trabajando en esta tarea —como lo expresé previamente— a fin de interiorizarme del concepto general de la operación

A partir de ese momento, el Cte. de la I. M. me dio una fecha posible y me dijo que su intención era acortar al máximo los plazos en la preparación del material y en el adiestramiento del personal para poder responder, ante cualquier situación imprevista, que obligara a anticipar la Operación. De igual forma, me mencionó el concepto general de lo concebido hasta ese momento y que la ARMADA ejecutaría esta tarea con la Infantería de Marina, con una Fuerza de Desembarco a nivel Batallón, y que también participarían las otras Fuerzas, ante la necesidad de un trabajo conjunto.

En síntesis, la Fuerza de Desembarco debería conquistar y ocupar los objetivos que le correspondían y posteriormente los efectivos de la Infantería de Marina serían relevados por el Ejército para la ocupación de Puerto Stanley y sus zonas de influencia, como así también de los otros lugares de importancia de las Islas, para su control y posterior gobierno.

También me expresó el Comandante de la I. M., que era de especial necesidad, trabajar fundamentalmente en la concepción de todas aquellas

ideas que permitiesen un mejor control y gobierno de la población basado en lo siguiente:

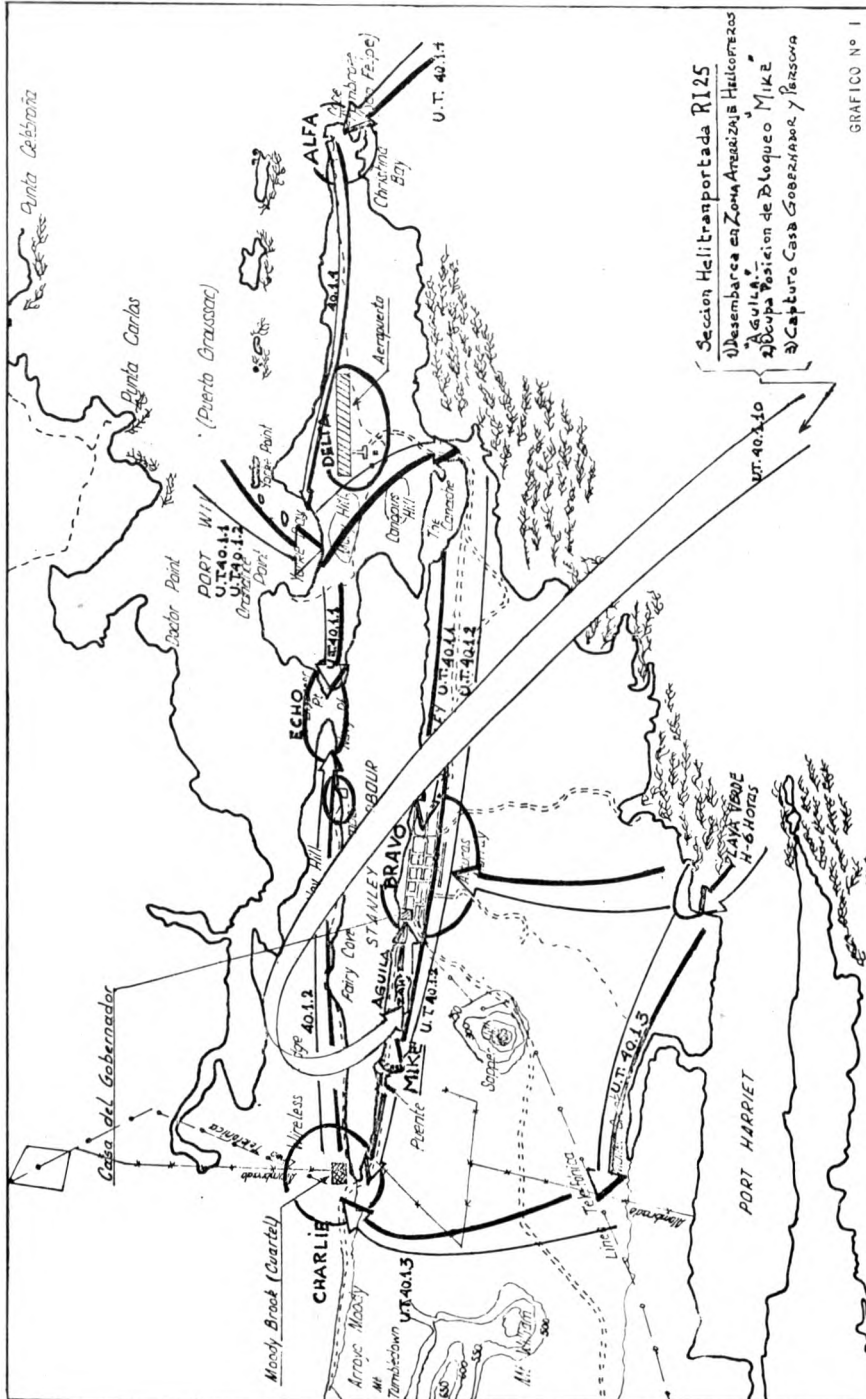
1. El habitante de las Malvinas es un individuo que vive en territorio argentino.
2. El respeto de la propiedad privada, libertad individual, y mantenimiento de sus formas de vida.
3. Mantenimiento de los servicios públicos para que sin ningún inconveniente pudiera desarrollarse normalmente la vida en ese ámbito.
4. Evitar de toda forma que hubiere una agresión por parte nuestra al individuo que vivía en las islas, porque debía ser considerado un habitante más del suelo argentino

Después de esta orientación y recibida la información inicial con una exposición realizada por el Capitán de Fragata de I. M. Alfredo Raúl Weinstabl, entre los días 15 y 20 de febrero, aproximadamente, respecto de lo que estaba definido como Plan General de las Operaciones, continuamos con el planeamiento sin ir más allá del normal desarrollo de todo aquello que ya estaba concebido. El Plan se basaba fundamentalmente en la obtención total de la sorpresa, de modo que todas las previsiones estaban dadas para que las operaciones pre-hora H facilitaran una acción lo más incruenta posible, lo que nos daría posibilidad de un control más estricto de toda la población y de los Royal Marines. En consecuencia, nuestro Movimiento Buque a Costa por superficie, sería nocturno. El Aeropuerto sería capturado por efectivos de la Fuerza Aérea, mediante una acción tipo golpe de mano (personalmente nunca conocí su planeamiento o concepción) para luego permitir el aterrizaje de un C-130, a la hora "H", con efectivos del Regimiento de Infantería 25 del Ejército. Asimismo estaba contemplado un helidesembarco nocturno de una fracción (Sección) del Ejército para establecer una Posición de Bloqueo entre el Cuartel de los Royal Marines y la localidad, a la vez que deberían tomar la Casa del Gobernador, haciendo prisionero a su persona (Gráfico N° 1).

Continúa el Adiestramiento

Cuando comenzaron los períodos normales de Adiestramiento de la Flota de Mar y se emitieron los pertinentes Planes del Comando de Operaciones Navales, Comando Naval y Comando de la Infantería de Marina, el Comando de la Brigada decidió aprovechar las etapas de navegación previstas para ser utilizadas por la Unidad que conformaría el núcleo de la Fuerza de Desembarco.

Efectuadas las coordinaciones del caso con el Comando de la División de Apoyo y Sostén de la Flota de Mar, se conocieron los períodos de navegación dispuestos para el BDT ARA "San Antonio" y en consecuencia la Brigada orientó su tarea al logro del mejor Adiestramiento Anfíbio posible, del Batallón de Infantería de Marina N° 2.



Así fue como en forma sucesiva se fueron impartiendo y desarrollando directivas, que dieron lugar a que dicho Batallón se embarcara en la etapa de mar comprendida entre el 19 y el 26 de marzo, con su Comandante y su Jefe de Operaciones, juntamente con los medios disponibles del Batallón de Vehículos Anfibios, para hacer todas las prácticas necesarias de Movimiento Buque a Costa y para que fundamentalmente adquiriese una capacitación adecuada en la operación con los vehículos anfibios.

La unidad realizó su adiestramiento en la zona de San Román, en Punta Buenos Aires (Península de Valdés), durante toda la etapa indicada y en esas circunstancias ni el Comandante de la División de Apoyo y Sostén, ni el Comandante del BDT ARA "San Antonio" tuvieron conocimiento de lo que estaba en desarrollo. De igual forma, el personal del Batallón de Vehículos Anfibios desconocía que podría empeñarse en algún momento en una operación como la de recuperación de las Islas Malvinas.

Cabe aclarar que ese Batallón era el que disponía de un mejor nivel de Adiestramiento Anfibio por haber participado durante el año 1981 en ejercitaciones anfibias durante la realización del operativo UNITAS XXIII. Al embarcarse el Jefe que había desempeñado el cargo de Jefe de Operaciones durante la primera etapa del planeamiento, el 2º Comandante de ese Batallón. Capitán de Corbeta I. M. Hugo Santillán, quedó para continuar con todo lo que fuera necesario completar, en lo concerniente al Batallón 2, Unidad ésta que sería el Núcleo de la Fuerza de Desembarco.

Durante todo ese tiempo, lo que se hizo en el listado Mayor fue desarrollar, analizar y medir algunos aspectos de Asuntos Civiles, para lo cual se incorporó el Capitán de Corbeta I. M. Martín Arrillaga, Desarrollamos un poco más el concepto general de la operación y se llegó a definir la forma en que el Batallón de Infantería de Marina N° 2 ocuparía Puerto Stanley, sobre una ampliación de la carta de la localidad confeccionada al efecto, asignándose la Zona de Responsabilidad Táctica de la Unidad, con la demarcación de fajas a las subunidades y fracciones menores.

El Comando de la Infantería de Marina ordenó al Batallón de Vehículos Anfibios que dispusiese el alistamiento completo de la mayor cantidad de medios; así fue como pudimos contar con 20 vehículos anfibios o sea, 1 vehículo recuperador, 1 vehículo comando y 18 vehículos de transporte de personal.

Se acelera el Planeamiento

En ese ínterin y cuando estaba analizando y resumiendo un Cuadro de Planeamiento, en el que personalmente había fijado como límite más próximo para estar en condiciones de operar el día 15 de Abril, se produjo el hecho de las Islas Georgias. El conocimiento de lo acontecido en Grytviken, que recuerdo fue alrededor del 19 de marzo, nos alertó a todos, incitándonos a

compenetramos en el Plan de desarrollo y acorde con directivas impartidas, debimos acelerar el planeamiento de detalle.

El 22 de marzo le solicité al Comandante de la I. M. que me permitiera incorporar como N-3, Operaciones, al Capitán de Fragata de I. M. Alfredo Carbajal, Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 1 por cuanto el Capitán Weinstabl se encontraba embarcado y además, si se concretaba la operación prevista él mismo debería conducir su Unidad.

En consecuencia, para esa fecha, el Comando y el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco se conformaba del siguiente modo: el Comandante de la Fuerza de Desembarco era el Comandante de la Infantería de Marina, el Jefe de Estado Mayor y Segundo comandante era el suscripto, el Jefe de Personal estaba sin designar, el Jefe de Inteligencia era el Capitán Botto, el Jefe de Operaciones era el Capitán Carbajal y el Jefe de Logística estaba todavía sin designar.

La orden era mantener informada sobre lo que se planeaba a la menor cantidad de oficiales, por razones de secreto. Todos los conocedores del tema pasaban a un listado para mejor control.

El día 23 de marzo, en oportunidad de estar analizando los aspectos que faltaban, tales como las correspondientes apreciaciones de situación e inclusive la determinación final de las Unidades de Tarea que desarrollarían las Operaciones componentes, se apersonó el Comandante de la Infantería de Marina en la media mañana y nos dijo que todo se aceleraba y que debíamos finalizar el planeamiento para estar listos en 48/72 horas. Como Jefe de Estado Mayor debí pensar en la designación de los oficiales de Personal y de Logística, los Servicios para Apoyo de Combate y los contactos con las otras Unidades de Tarea para definir sus misiones y requerimientos.

El día lunes 22, el Comandante de la Fuerza de Desembarco llamó al Capitán de Corbeta I.M. Guillermo Andrés Sánchez Sabarots, Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, lo impuso de la situación y comenzó a trabajar con nosotros, interiorizándose de lo planificado y cuál era la tarea para su Agrupación. A partir de ese momento el Capitán Sánchez Sabarots comenzó a analizar cuáles eran sus requerimientos, sus problemas y sus necesidades, de los cuales surgieron algunos detalles en el ámbito de las operaciones pre-hora H y en el de otras operaciones componentes para objetivos específicos que ya estaban decididos. Se determinaron los efectivos que dispondría la Agrupación de Comandos Anfibios, sobre cuya base se hizo una primera Apreciación de la Situación, que comprendió el Plan inicialmente gestado y me planteó la necesidad de disponer de su Jefe de Operaciones y de su Segundo Comandante los Tenientes de Navío de I. M. Sergio Gustavo Robles y Jorge Horacio Bardi.

Posiblemente el Comandante de la Infantería de Marina había alertado al

Capitán Sánchez Sabarots, antes de la fecha que menciono precedentemente, sobre plazos más largos para estar en condiciones de operar. Ocorre entonces que se le comunicó que el proceso se aceleraba. Realizado el análisis integral del problema, regresó a Mar del Plata para preparar su Unidad. El Capitán Sánchez Sabarots requirió, genéricamente, medios tales como: 21 botes Zodiac, visores nocturnos, pistolas ametralladoras Sterling con silenciador, elementos de sanidad y equipo individual especial para 96 hombres.

En razón de los objetivos puntuales y particulares a lograr en el ámbito urbano, pre-hora H, resultó necesaria la designación de una nueva Unidad de Tarea, por lo cual en el Estado Mayor se analizó y verificó cuáles eran los Jefes y Oficiales con la capacitación de “Comando Anfibio” que revistaban en Unidades y Escuelas y que no se encontraban empeñados. Seleccioné para esa responsabilidad a) Segundo Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 1, Capitán de Corbeta de I. M. Pedro Edgardo Giachino.

Se lo propuse al Comandante de la Infantería de Marina, quien aceptó, pero no fue llamado de inmediato a recibir su orden. En la tarde del 25 de marzo se lo impuso de su misión. Se le agregó personal de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos ya que ocuparía objetivos que eran Servicios Públicos y éstos debían continuar con su normal funcionamiento.

Completamiento del Estado Mayor, el Planeamiento Logístico, la Carga y el Embarco

El Estado Mayor necesitaba ser integrado en su totalidad; en consecuencia el día 24 de marzo fue designado el Capitán de Fragata I. M. Hernán Lorenzo Payba como oficial de Personal y de Logística. En esa oportunidad este Jefe se desempeñaba como Jefe de Logística del Comando de la Infantería de Marina.

Comenzó el planeamiento logístico sobre la base de una permanencia prevista de pocas horas en Puerto Stanley, para la Fuerza de Desembarco. Posteriormente y a pesar de aquella previsión, se planificó para disponer de abastecimientos para siete (7) días. Es decir, pensábamos estar pocas horas, pero llevaríamos abastecimientos para siete días. El Jefe de Logística incorporó a requerimiento, al Teniente de Navío de I. M. Raúl Héctor Tamoski y dispuso de los medios del Batallón de Apoyo Logístico de la Brigada de I. M. N° 1 para los movimientos necesarios con los vehículos (Compañía de Camiones) y para la obtención y carga de todos los abastecimientos necesarios. Inicialmente desarrolló esta actividad con el apoyo del Segundo Comandante del Batallón de Apoyo Logístico, Capitán de Corbeta de I. M. Aristóbulo Nicanor Moreira.

Merece destacarse especialmente la actividad tendiente a dar satisfacción a los problemas logísticos y a los preparativos y planes para la Carga y

Embarco. Las coordinaciones efectuadas con “Arsenal” y “Abastecimientos” del Area Puerto Belgrano permitieron disponer de los polvorines día y noche para poder facilitar y completar a las Unidades sus dos (2) días de abastecimiento Clase V (Munición) y para que el remanente, igual a siete (7) días fuera cargado en el BDT ARA “Cabo San Antonio” y el resto estuviera disponible para su carga en el Rompehielos ARA “Almirante Irizar”. En cuanto a Clase I (Viveres) con la carga efectuada por los transportes disponíamos más de lo necesario. Las raciones “C” individuales entregadas al personal y las transportadas en los bagajes de Unidad, permitirían satisfacer ampliamente las primeras necesidades hasta dos (2) días de abastecimiento. En los otros ítems, los transportes satisfacieron nuestras necesidades, en especial Clase III (combustible).

Asimismo y teniendo en cuenta los medios y el personal incorporado del Batallón de Apoyo Logístico, designé como Jefe de los SPAC (Servicios para Apoyo de Combate), al Comandante de la Unidad Capitán de Fragata I. M. Víctor Hugo Theaux.

Corresponde mencionar que en este momento del planeamiento teníamos asignado al BDT ARA “Cabo San Antonio”, en el cual embarcarían las Unidades de Tarea que desembarcarían por superficie a la hora “H” y los medios y personal que lo harían posteriormente en descarga general, en el muelle de Puerto Stanley.

Con respecto al otro transporte necesario, el 25 de marzo se tuvo conocimiento que sería el Rompehielos ARA “Almirante Irizar”, pero que por la actividad que estaba desarrollando y por sus restricciones en cuanto a calado, entraría a Puerto Belgrano en la mañana del día domingo 28 y que a partir de las 08.30 horas aproximadamente, se podría proceder a la carga y embarco del personal.

En cuanto al BDT ARA “Cabo San Antonio”, se encontraba en navegación y próximo a entrar a puerto ya que su etapa de mar finalizaba el viernes 26 de marzo.

En consecuencia de lo expuesto precedentemente, se determinó que el BDT estaría disponible para su carga a partir de la noche del viernes 26 de marzo y el Rompehielos a partir del domingo 28 a las 08.30 hs. aproximadamente.

La Fuerza de Desembarco dispuso del Destructor ARA “Santísima Trinidad” como transporte para las unidades de Tarea 40.1.3 y 40.1.5. que eran la Agrupación Comandos Anfíbios (-) y el Grupo de Comandos Anfíbios y Buzos Tácticos, que desembarcarían en Playa “Verde”.

De igual forma en que se completó el Estado Mayor, se incorporó como Oficial de Comunicaciones de la Fuerza de Desembarco al Comandante del Batallón de Comunicaciones N° 1, Capitán de Corbeta I. M. Roberto Roscoe.

Continúa el Planeamiento Operativo

El 25 de marzo desembarcó el Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 2, quien pasó a desempeñarse como Comandante de la U. T.

40.1.1. ya preparar todo lo necesario para capturar sus objetivos y puerto adyacente. (“Delta” y “Bravo”).

Durante la tarde del día jueves 25 el Comandante de la Agrupación Comandos Anfibios completó su planeamiento con la información disponible, entregó su plan y regresó a Mar del Plata con la directiva de informar cuando estuviera listo, y se le ordenó que en la madrugada del sábado 27 se desplazase por tierra desde su asiento natural, en Mar del Plata, hasta el cuartel del Batallón de Infantería de Marina N° 2 en Baterías.

En esta fecha se incorporó e inició su planeamiento de detalle el Comandante de la U. T. 40.1.5., Capitán de Corbeta de I. M. Pedro, Edgardo Giachino. Se le agregó ese día al Teniente de Fragata I. M. Gustavo Lugo del Batallón Comando y al Teniente de Fragata I. M. Eduardo Alvarez de la Escuela de Oficiales de la Armada, el día 27 de marzo. Realizó sus primeros enlaces y coordinaciones con el Capitán Sánchez Sabarots y concretó su plan, el que fue perfeccionándose en navegación.

En realidad la tarea a realizar por esta Unidad había sido bien estudiada y contábamos con buena información, de modo que él sólo debía preparar el planeamiento detallado para cada objetivo.

Durante la noche de este día 25, concurren al Cuarto de Guerra del Batallón de Infantería de Marina N° 2 el Comandante de la Infantería de Marina y el Comandante de la Brigada IX de Infantería del Ejército Argentino General de Brigada Américo Daher. Este último recibió una exposición general sobre Concepto de la Maniobra en Tierra pero fundamentalmente y con mucho detalle, sobre la ocupación de la localidad.

Corresponde aclarar en esta oportunidad, que en los primeros momentos estaba previsto que una fracción del Ejército desembarcaría por helitransporte en proximidades de la casa del Gobernador para su captura y conformar una posición de bloqueo entre la localidad y el cuartel de los Royal Marines. Asimismo debía estar en condiciones, en caso necesario, de concurrir en apoyo de la U. T. 40.1.3. (Comando Anfibios). Esto se modificó, anulándose el helitransporte.

Como consecuencia de esta modificación, se incorporó una fracción que desembarcaría por superficie en un vehículo anfibio (VAO).

El día viernes 26 de marzo se aceleraron los preparativos. Una vez de regreso de su ejercitación y desembarcado el Batallón de Infantería de Marina N° 2, comenzó el completamiento de sus medios y material para embarcar nuevamente el día 28. Para esta Unidad de Tarea se contempló, desde el principio, que uno de sus objetivos sería “DELTA”, el Aeropuerto, por

cuanto la Fuerza de desembarco sería la que debería asegurar su condición de operatividad, en concordancia con las operaciones posteriores. No existía confianza de que ese objetivo se alcanzara por otros medios.

A últimas horas del día 26 se apersonaron Oficiales Jefes del Ejército para coordinar su oportunidad de embarco y posterior empleo de las Unidades que representaban. Los enlaces efectuados tendían a acordar también el momento en que los cuadros del Regimiento de Infantería Mot. 25 se enlazarían con los efectivos propios de la Fuerza de Desembarco para su relevo, en la ocupación de Puerto Stanley.

Durante la noche del viernes 26 y todo el sábado 27 se completaron los planes, en la intención de emitir la orden en la noche del 27 cosa que fue parcialmente posible, ya que no hubo tiempo material para lograrlo. Las últimas órdenes fueron impartidas el domingo 28 por la mañana.

A media mañana del día 27 se apersonó el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, Comandante del V Cuerpo de Ejército, General de División Osvaldo J. García y miembros de su Estado Mayor, como así también los Jefes que se harían cargo de los Asuntos Civiles y Gobierno Militar en las Islas Malvinas.

Se le efectuó una exposición total del Plan de Operaciones y se comenzaron los primeros trabajos conjuntos sobre el tema Asuntos Civiles que continuaron durante todo el día 27 y 28 en Baterías y finalizaron prácticamente el día anterior al desembarco, D-1, con la producción de los bandos y comunicados, que posteriormente se irradiaron en la localidad.





A partir de las 1400 Hs. del día 27, arribó la totalidad del personal y medios de los Comandos Anfibios desde Mar del Plata y se alojaron en el Batallón de I. M. N° 2.

Durante la mañana del día 28, a partir de las 07.30 hs., impartí la orden y se entregó un ejemplar a cada Unidad de Tarea.

Para esta oportunidad, ya teníamos incluida la U. T. 40.1.10., compuesta por 25 hombres del Regimiento 25 de Ejército, que se incorporaría a la Fuerza de Desembarco y se embarcaría en el BDT ARA “Cabo San Antonio”.

El Embarco se inició a partir de las 09.00 hs. del día 28/11/82. La intención —que se cumplió— era zarpar con el “Cabo San Antonio” al mediodía y el resto según lo previsto en razón a la conformación del convoy.

El Plan de Operaciones.

La Organización de la Fuerza de Desembarco y su Párrafo 3. EJECUCION

El Plan de Operaciones que se desarrolló y con el que la Fuerza de Desembarco procedió a embarcar el día 28 de marzo de 1982, respondió a la graficación que está agregada como Gráfico N° 2, en el cual se puede observar la concepción de la operación y su Organización de Tarea, la que detallo en el siguiente acápite:

Con la intención de brindar la mayor claridad, a todo lo que se indica,

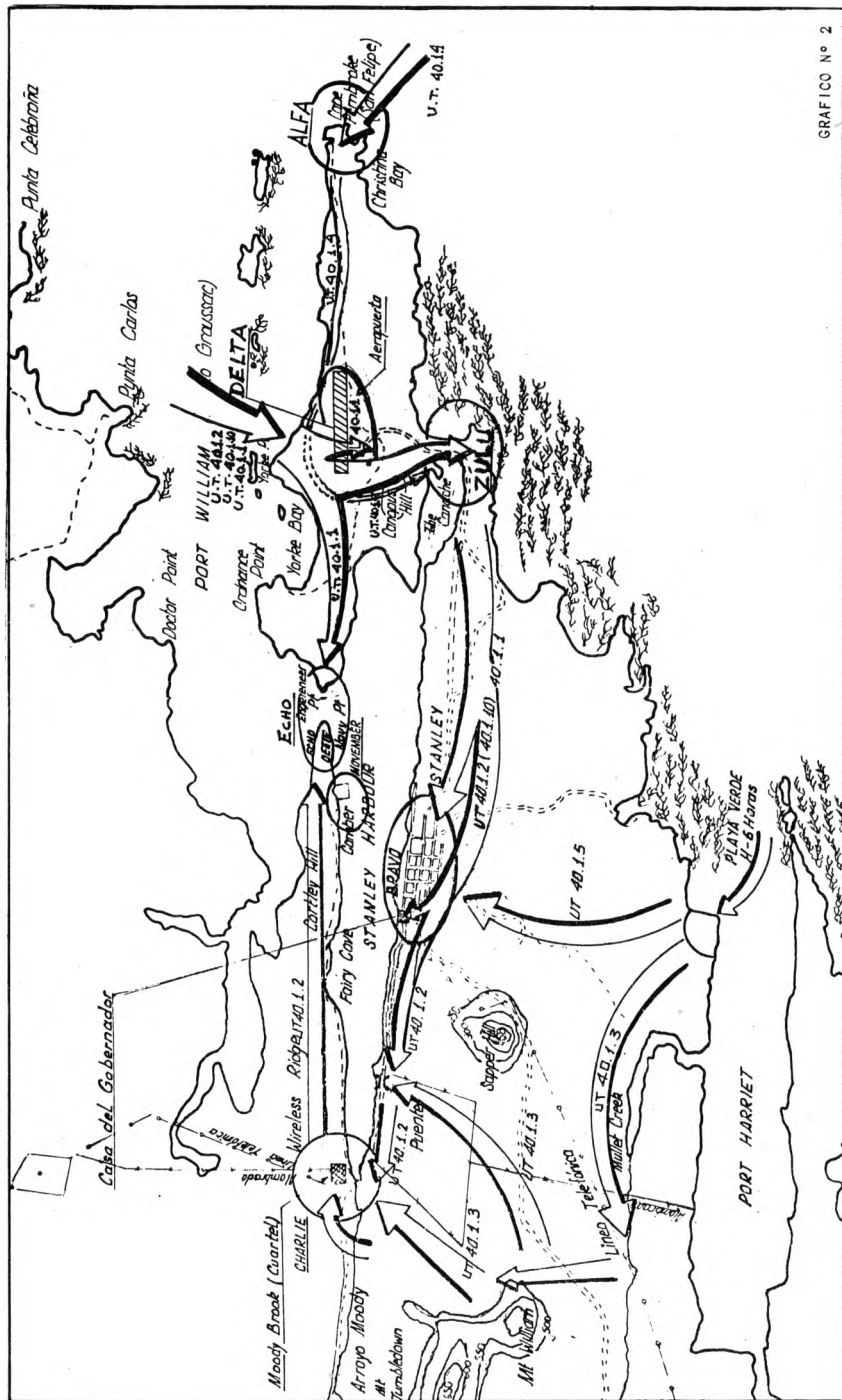


GRAFICO Nº 2

considero conveniente expresar a qué corresponde cada uno de los números y nombres con que fueron denominados los Objetivos y las Playas:

- Playa AZUL: Playa próxima al Faro “SAN FELIPE” (Cabo “Pembroke”).
- Playa VERDE: Playa en la entrada Norte de Puerto “ENRIQUETA” (Port “HARRIET”).
- Playa ROJO: Playas próximas a Punta YORKE, en Puerto GROUSSAC.
(ROJO ESTE: Al Este de Punta YORKE)
(ROJO OESTE: En el interior de Bahía YORKE)
- Objetivo ALFA: Faro “SAN FELIPE”.
- Objetivo BRAVO: Localidad de Puerto STANLEY y su Puerto adyacente
- Objetivo CHARLIE: Cuartel de los Royas Marines (MOODY BROOK).
- Objetivo DELTA: Aeródromo de Puerto Stanley y sus instalaciones.
- Objetivo ECHO: Acceso de Puerto Groussac a Puerto Stanley.
- Objetivo NOVEMBER: Puerto e instalaciones de la Royal Navy.
- Objetivo ZULU: Itsmo entre la zona del Aeropuerto y la localidad.
- Objetivo 37: Casa del Gobernador.
- Objetivos 39 y 40: Usina y depósitos de combustible.
- Objetivos 42 y 43: Zona de Antenas de la Radio.
- Objetivo 16: Estación de Policía.
- Objetivo 19: Central Telefónica.
- Objetivo 30: Estación de Radio.

La Organización de la Fuerza de Desembarco

La Organización de Tarea de la Fuerza fue prácticamente la misma, desde que se inició el Planeamiento. Ella se fue adaptando a las verdaderas necesidades, así como también a la mejor forma en que se daría cumplimiento a la MISION. Tuvimos algunos condicionamientos, producto de la participación de efectivos de las otras Armas en función de que esta Operación tuviera una realización conjunta.

Esos aspectos se fueron puliendo, dejándose de lado por ejemplo, un helitransporte con su consecuente helidesembarco nocturno, por lo riesgoso del caso sin una adecuada seguridad y fundamentalmente sin un Control y Coordinación del movimiento. Esto fue suplido por un desembarco por superficie de un VAO (Vehículo Anfibia a Oruga) de una fracción del Regimiento de Infantería 25, con su Jefe al mando, Teniente Coronel Mohamed Ali Seineldin, el cual se desempeñó brillantemente.

En otro lugar ya me he referido a ese posible evento que consistía en la captura del Aeródromo y sus instalaciones por parte de efectivos de la Fuerza Aérea, en forma subrepticia (Golpe de Mano), y posteriormente al aterrizaje

de un Hércules C-130 a la Hora "H" Sobre este particular no puedo emitir juicio, por cuanto la actividad subrepticia nunca estuvo considerada en mi nivel como una Operación pre-Hora "H" como hubiera correspondido. Por lo tanto el aterrizaje a la Hora "H" se hacía imposible sin un control previo del Aeropuerto en condiciones de operatividad.

La Organización fue la siguiente:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| a. U.T.40.1.1. | CFIM Alfredo Weinstanbl |
| BIM2 (-) Ref. | |
| b. U.T.40.1.2. | CCIM Hugo Santillán |
| Sec Tir (Ref)/BIM2 | |
| c. U.T.40.1.3. | CCIM Guillermo Sánchez Sabarots |
| Agrupación Comandos Anfibios (-) | |
| d. U.T.40.1.4. | CCCN Alfredo Raúl Cufre |
| Sec. Buzos Tácticos (-) | |
| e. U.T.40.1.5. | CCIM Pedro Edgardo Giachino |
| Gpo. Cdos. Anfibios. (-) | |
| Gpo. Buzos Tácticos (-) | |
| f. U.T.40.1.6. | TNIM Mario Francisco Perez |
| Ba A (-) / B.A. Camp. N° 1 | |
| g. U.T.40.1.7. | TNIM Oscar Oulton |
| Sec. Tir (Ref) / BIM1 | |
| (RESERVA FD) | |
| h. U.T.40.1.8. | CFIM Víctor Hugo Theaux |
| Servicios para Apoyo de Combate | |
| i. U.T.40.1.9. | CCIM Martín Arrillaga |
| Equipo de Asuntos Civiles | |
| j. U.T.40.1.10 | Ttc. Cncl. Mohamed Ali Scineldin |
| Sec. Tir. (-) / Ejército Argentino | |

Teniendo esta exacta relación de la Organización de Tarea de la Fuerza de Desembarco, considero que la textual transcripción del Párrafo 3 del Plan permitirá a los lectores una más acabada comprensión de toda la Operación y una mejor visualización de sus variantes.

El Párrafo 3. EJECUCION

Concepto de la Operación

Esta Fuerza desembarcará el día D en las playas ROJO, VERDE y AZUL mediante VAO'S, embarcaciones de desembarco neumáticas y helicópteros, para conquistar los objetivos A, B, C, D, E, N, Z y 37.

Mantendrá su ocupación hasta ser relevada y facilitará el desembarco por modo aéreo y marítimo de Fuerzas del Ejército.

La operación se desarrollará en la siguiente secuencia:

- U.T.40.1.3 Agrupación Comandos Anfibios (-)
Desembarca en Playa VERDE a H-6 horas para ocupar posiciones relativas favorables y cercar CHARLIE a más tardar a 11-2.
- U.T.40.1.5 (Grupo de Comandos Anfibios ref)
Desembarca en playa VERDE A H-6 horas, alcanza B a H-2 para conquistar los objetivos 39, 40, 42, 43, 16, 19 y 30 a H-15 minutos.
- U.T.40.1.4 (Grupo de Buzos Tácticos)
Desembarca en playa AZUL a H-3 horas para conquistar el objetivo ALFA a H-2 horas, marcar playa ROJO a H-45 minutos y simultáneamente ocupar ZULU.
- U.T.40.1.2 (Sec. Tir. Ref;BIM 2), Conexion-Vanguardia
Desembarca en playa ROJO a la Hora H y mecanizada en VAO'S alcanza CHARLIE, refuerza a requerimiento la U.T.40.1.3 y destaca efectivos menores para el control de NOVEMBER y ECHO OESTE. Incorpora en su desplazamiento a la U.T.40.1.10 hasta proximidades del objetivo 37.
- U.T.40.1.10 (Sec. Tir. (-)/R.I.25)
Desembarca a la Hora H en playa ROJO sobre VAO integrando la columna de la U.T.40.1.2 y ocupa objetivo 37.
- U.T.40.1.1 (Batallón IM N° 2 (-) ref)
Desembarca en playa ROJO a la Hora H en VAO'S y EDPV. Mecanizada en VAO'S conquista y ocupa DELTA y BRAVO. Por superficie a pie conquista ECHO ESTE.
- U.T.40.1.7 (Sec. Tir Ref/BIM 1) Reserva FD.
Desembarca a pedido por helicóptero ocupando una Zona de Reunión en BRAVO.
- U.T.40.1.8 (Servicios para Apoyo de Combate)
Desembarca como Unidad fuera de horario en BRAVO.
- U.T.40.1.9 (Equipo de Asuntos Civiles).
Desembarca como Unidad fuera de horario en BRAVO. Iniciará temprano y paulatinamente el control político y económico de la Zona de Responsabilidad.
- U.T.40.1.6 (Batería Obuses 105)
Desembarca en la descarga general precargada en VAR previendo su empleo desde inmediaciones de ROJO para el control de acceso a PUERTO STANLEY desde el mar.
- a. U.T.40.1.3 Agrupación Comandos Anfibios (-)
 - 1) Desembarca desde buque de Superficie en forma encubierta el día D a H-6 horas en Playa VERDE.

- 2) Se aproxima al objetivo CHARLIE y ocupa posiciones relativas favorables para el cerco a más tardar a H-2 horas.
 - 3) A partir de H-45 minutos inicia la conquista de CHARLIE.
 - 4) Conquistado el objetivo CHARLIE lo consolida y defiende en espera de órdenes.
 - 5) Estará en condiciones de recibir a la U.T.40.1.2. (Conexión).
- b. U.T.40.1.5 Grupo Comandos Anfibios (Ref)
- 1) Desembarca desde buques de Superficie en forma encubierta el día D a las H-6 horas en playa VERDE.
 - 2) Se aproxima al objetivo BRAVO para ocupar posiciones relativas favorables hacia los objetivos 39, 40, 42, 43, 16, 19 y 30 a más tardar a H-2 horas.
 - 3) Conquista los objetivos asignados a H-15 minutos.
 - 4) Conquistados los objetivos procederá a su consolidación y defensa transitoria, debiendo preservar la integridad y funcionamiento de los mismos.
 - 5) A partir de H + 20 minutos estará en condiciones de recibir a la U.T.40.1.1 y transferir el control de los objetivos bajo su responsabilidad.
 - 6) Transferido el control se agrega a la U.T.40.1.9 previa señalización del lugar de aterrizaje de helicópteros.
- c. U.T.40.1.4 Grupo de Buzos Tácticos
- 1) Desembarca desde Submarino en embarcaciones neumáticas el día D a la Hora H-3 en playa AZUL.
 - 2) Conquista y consolida objetivo ALFA a partir de H-2 horas.
 - 3) Se aproxima y señala playa ROJO a H-45 minutos.
 - 4) Simultáneamente se aproxima y ocupa ZULU, asegurando su utilización por fuerzas propias.
- d. U.T.40.1.2 Sección Tiradores (-) Ref. - Conexión
- 1) Desembarca por Superficie en VAO'S el día D a la hora H en playa ROJO.
 - 2) Proyecta su movimiento hacia el interior sobre VAO'S prece- diendo a la U.T.40.1.1.
 - 3) Alcanzado el objetivo CHARLIE efectúa la conexión con la U.T.40.1.3 y refuerza su posición a requerimiento.
 - 4) Destaca efectivos menores para ocupar NOVEMBER y ECHO OESTE.

e. U.T.40.1.10.Sec. Tir (-)/R.I.25

- 1) Desembarca por Superficie en VAO'S el día D a la hora H en playa ROJO encolumnado con la U.T.40.1.2.
- 2) Proyecta su movimiento hacia el interior a retaguardia de la misma.
- 3) Al sobrepasar BRAVO se desprende de la columna y se dirige a objetivo 37.
- 4) Conquista objetivo 37 y espera órdenes.

f. U.T.40.1.1 Batallón IM N° 2 (-)

- 1) Desembarca por Superficie en VAO'S y EDPV el día D a la hora H en playa ROJO.
- 2) Conquista y consolida objetivos DELTA y ECHO ESTE.
- 3) Proyecta su movimiento hacia el interior sobre VAO'S y conquista y ocupa BRAVO a partir de H + 20 minutos.
- 4) Conquista y controla los buques surtos en BRAVO.
- 5) Releva a la U.T.40.1.5 en los objetivos asignados.
- 6) Ocupa y protege los objetivos vitales en BRAVO ejecutando operaciones de control de población.

g. U.T.40.1.7 Reserva FD

- 1) Desembarca en helicópteros a pedido con prioridad de empleo sobre BRAVO en Zona de Aterrizaje de Helicópteros.
- 2) Estará en condiciones de reforzar CHARLIE en segunda prioridad.

h. U.T.40.1.6 (Ba B (-)/B-A. Camp. N° 1)

- 1) Desembarca en la descarga general precargada en VAR en el muelle de BRAVO.
- 2) Ocupa posición en proximidades de ROJO con previsión de empleo sobre el canal de acceso a Puerto Stanley.

i. U.T.40.1.8

- 1) Desembarcará como Unidad fuera de horario con el grueso de sus efectivos sobre BRAVO. El resto lo hará con la descarga general sobre el muelle.
- 2) Proveerá sostén logístico a la FD durante su permanencia y a los efectivos de Ejército asignados para el transporte durante el día D.

j. U.T.40.1.9 Equipo de Asuntos Civiles

- 1) Apoyará las Operaciones Militares para garantizar el orden, mantener los servicios públicos esenciales y asumir paulatinamente el control de la Zona de Responsabilidad.
- 2) Recibirá como refuerzo los efectivos de la U T.40.1.5 a partir de que ésta es relevada por la U.T.40.1.1.
- 3) Estará en condiciones de transferir sus funciones en forma sucesiva a los elementos de Asuntos Civiles y Gobierno Militar del Ejército Argentino.

x. Instrucciones de Coordinación

- 1) Día D: Se comunicará oportunamente.
- 2) Hora H Tentativa: 0600 horas.
- 3) Nombre Código de la Operación: Carlos
- 4) Es deseable que la operación sea limpia e incruenta y se ejerza el mínimo de violencia, a la que sólo se recurrirá como recurso extremo.
- 5) Durante el día D todas las U.T. estarán en condiciones de transferir el control de su Zona de Responsabilidad al Ejército Argentino a orden de este Comando y previas coordinaciones de detalle.
- 6) A partir de la hora H y luego de la ocupación de DELTA se habilitará el uso del aeródromo para aeronaves propias.
- 7) Ante la pérdida de la sorpresa en el objetivo BRAVO antes de hora H, se anula la misión de la U.T.40.1.5 y ésta se agrega a la U.T.40.1.4.
- 8) Se prevé el desembarco helitransportado en proximidades del objetivo 37 antes de H + 1 del Comandante del T.O.S. para asumir la representación del Gobierno Militar.
- 9) Plan de Desembarco:
Ver Anexo CHARLIE - PLAN DE DESEMBARCO.
- 10) Plan de Embarco
Ver Anexo DELTA - PLAN DE EMBARCO.

La Travesía.**El completamiento del Plan y su cumplimiento.****Las modificaciones**

Zarpamos a 1230 horas del día 28 de marzo. El BDT ARA "Cabo San Antonio", el Rompehielos ARA "Almirante Irizar" y el Destructor ARA

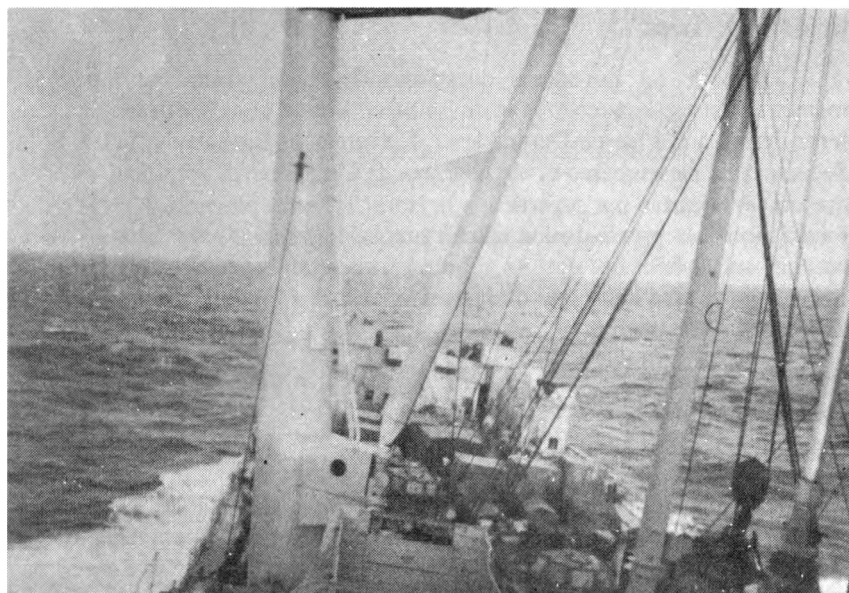
"Santísima Trinidad", fueron nuestros Transportes. El BDT se encontraba cargado en demasía. Habíamos superado en más de 200 hombres su capacidad de transporte de personal y además su carga oscilaba en las 8000 toneladas.

No deseo que quede en el olvido que el Submarino ARA "Santa Fe", fue otro de nuestros Transportes, ya que llevaba a bordo a la Unidad de Tarea 40.1.4, el Grupo de Buzos Tácticos los que en razón de su misión eran parte constitutiva de la Fuerza de Desembarco.

Embarcados en el ARA "San Antonio" todos aquellos que desembarcarían por superficie y a la Hora "H", comenzamos nuestra travesía con rumbo aproximado al 180°, hasta el mediodía del día 31 de marzo, en que pusimos rumbo hacia las Islas Malvinas.

Durante la mayor parte de la navegación, nos acompañó un estado del mar nada condescendiente con todos nosotros. Desde nuestro buque veíamos a las corbetas de la Escolta que aparecían y desaparecían en el horizonte, a la vez que la mole del rompehielos, se zarandeaba para todos lados. Me imagino lo que pensarían de nosotros los que en sentido inverso nos contemplaban. Después lo supimos, y también lo llegaron a pensar. Sin duda alguna, tuvimos un mar poco amistoso, pero hubo el consabido acostumbramiento.

El hecho más extraordinario que ocurrió, fue que luego de cambiarle el nombre a la Operación Carlos por Operación Rosario, Neptuno cambió su humor y desde que desembarcamos y hasta las últimas horas de luz del 2 de abril, tuvimos un día casi primaveral.



De todo lo expresado merece un comentario aparte el nombre de esta Operación. Efectivamente, como todos podrán ver, en la transcripción que efectúo del Párrafo 3. EJECUCION del Cuerpo del Plan figura en las Instrucciones de Coordinación, el nombre clave de la Operación: "Carlos". Lo dejé especialmente para referirles que su cambio, por Operación "ROSARIO", se debió a la oportuna sugerencia del Teniente Coronel Moahmed A. Seineldin al Comandante de la Fuerza de Desembarco quien, luego de proponerlo a quienes correspondía, recibió la aceptación. Sin duda la razón estribaba en que, así como las Operaciones de la Reconquista protagonizadas por LINIERS se realizaron bajo la advocación de la Virgen del Rosario, esta circunstancia no debía ser distinta.

A pesar de todo lo indicado, durante la Travesía se desarrollaron todas las tareas faltantes. Se completaron los planes en todos los niveles, ya que desde Jefes de Compañía para abajo, se fue informando sucesivamente la Misión que debíamos cumplir. De la misma manera se efectuaron zafarranchos, hubo pruebas del armamento, etcétera.

El Estado Mayor instaló su "Cuarto de Operaciones" en un pañol a babor y en la popa del BDT. Inmediatamente al lado y en otro pañol más pequeño se ubicó el Jefe de Operaciones del Batallón I.M. N° 2. Había fluidez en las comunicaciones ya que nos separaban escasos metros y cuando estos últimos finalizaron lo suyo y nosotros recibimos el mosaico fotográfico, los tuvimos permanentemente al lado nuestro.

En homenaje a la brevedad, me referiré solamente a los aspectos que considero fundamentales, por cuanto permitieron adecuar los Planes, completarlos, así como también cambiarle las Misiones a algunas de las Unidades de Tarea.

Dentro de las novedosas cuestiones de este Planeamiento Anfibio, merece acotarse que nuestro Plan de Embarco lo habíamos finalizado antes de tener definido el Plan de Desembarco. Embarcamos sin haber concretado la Secuencia de Desembarco ni el Diagrama de Desembarco, para las Unidades que desembarcarían por superficie a la Hora "H" en la playa ROJO. De igual forma, no debía preocuparnos mucho porque lo haríamos "encolumnados y en una sola ola". Lo que se requirió concretar específicamente fue la Secuencia, ya que hubo que otorgarles prioridad a los requerimientos de la Fuerza de Desembarco.

El Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia aceptó todas las proposiciones de la Fuerza de Desembarco, toda vez que el problema fundamental lo creaba el helitransporte.

De la misma manera, la certeza de la pérdida de la "SORPRESA" nos condicionaba tanto en la necesidad de cambiar la Hora "H" para disponer en el más breve tiempo la mayor luz posible, como para contar con la Reserva en

el momento y lugar oportuno por medio del único helicóptero disponible, ya que las malas condiciones de mar imperantes, ocasionaron que un helicóptero "PUMA" del Ejército se inutilizara al desprenderse de sus trincas.

Esa pérdida de la "SORPRESA", en mi opinión, era anterior a nuestra llegada a la Zona del Objetivo. Las publicaciones periodísticas, así como también filtraciones que sólo podían provenir de fuentes de decisión y de acceso a información indubitable, nos crearon una situación que no era la esperada.

En síntesis, quedó definido que una vez ocupado "DELTA", desembarcarían en primera prioridad los siguientes efectivos:

- Reserva de la Fuerza de Dco.
- Dotación de la Batería de Artillería.
- Destacamento de Aviación Naval (Para operar el Aeropuerto).
- Fracción de Asuntos Civiles y Apostadero Naval.

Deseo ampliar lo referido a la pérdida de la "SORPRESA" y sus consecuencias. Va he indicado que todo lo que cambió nuestra condición de hacer uso del factor "SORPRESA" proviene de mucho antes a nuestra llegada.

Creo que todos los lectores recordarán que el 23 de marzo un avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea había aterrizado en Malvinas con un pretexto que no conozco. No obstante, cualquiera fuera la razón, ése fue el día en que debimos acelerar el Planeamiento para finalizarlo en 48/72 horas para embarcar. Si bien tuvimos 96 horas y lo completamos a bordo, el problema no cambió.

Algunos artículos periodísticos publicados en ese tiempo, propendían en general a que se adoptara una actitud de fuerza en la situación Malvinas. Estos artículos tenían también su asidero en declaraciones de distintas personalidades que se expresaron en similares términos.

Por último, en varias publicaciones de origen británico se menciona que con anterioridad al 2 de abril, su país ya había tomado medidas para destacar buques de guerra hacia el Atlántico Sur.

Así fue que llegamos al 1 de abril y luego de una reunión del Comandante de la Fuerza de Desembarco con el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia, a su regreso al ARA "Cabo San Antonio", nos comunicó que, a sus requerimientos y de la sumatoria de la información disponible surgió lo siguiente:

- Hora "H": 0630
- La situación enemiga ha variado, previéndose que ALFA y DELTA han sido ocupados. Asimismo existe control de playas. Por ello ha dispuesto:

1 — Anular la Misión de la U.T.40.1.4 sobre ALFA y ZULU. Deberán marcar solamente la Playa ROJO OESTE, en su salida de más al Oeste, dentro de Bahía YORKE.

2 — Adelantar el ataque a CHARLIE a H- 1 hora.

3 — Cambiar la misión de la U.T.40.1.10, la que deberá ocupar el Aeropuerto.

4 — Cambiar la misión de la U.T.40.1.5, la que capturará el Objetivo 37, Casa del Gobernador y a su persona, dejando de lado a los Objetivos particulares que tenía asignados.

Los cambios mencionados precedentemente, ponen de relieve la influencia de la pérdida del factor sorpresa.

Retomando el relato de las Operaciones, me referiré al desempeño de cada una de las Unidades de Tarea, expresando sintéticamente los aspectos más salientes de las acciones de las mismas y los puntos que se variaron en sus tareas específicas enunciadas en el párrafo 3, al cual mencioné anteriormente. (Gráfico N° 3).

Unidad de Tarea 40.1.1

Cumplió sus tareas asignadas. Ocupó la localidad de Pto. STANLEY, de acuerdo con lo planeado. Distribuyó sus efectivos cubriendo la Zona de Responsabilidad Táctica, sin variantes en sus planes. Su accionar en la Zona del Aeropuerto facilitó la tarea encomendada a la U.T.40.1.10. Sus efectivos cooperaron en el rechazo de la resistencia que se presentó en el linde Este de la localidad, próximo a la zona de antenas. Participó en el rodeo final de la casa del Gobernador (Obj. 37), donde se empeñó en combate la U.T.40.1.5. Fue relevada por efectivos del RI 25 del Ejército a partir de la media tarde del 2 de abril. Ese mismo día, un primer escalón de la Unidad comenzó el repliegue al continente.

Unidad de Tarea 40.1.2

Desembarcó como Vanguardia-Conexión. Se le desprendió la U.T.40.1.10 para la captura del Aeropuerto. Se proyectó rápidamente para asegurar el pasaje propio y del resto de los efectivos, conquistando ZULU. Fue detenido por fuego de armas automáticas y antitanques en el linde Este de la localidad. Se batió por el fuego por medio del uso de las armas de dotación de los VAO'S, cañones sin retroceso de 75 mm y morteros de 81 mm, obligó al repliegue del enemigo. La eficacia de su fuego y la buena dirección del mismo, posibilitó y obligó al repliegue del oponente, sin bajas. Su vehículo cabeza recibió 97 impactos.

A partir de esa situación y con apoyo de los efectivos de la U.T.40.1.1 que habían ingresado a la localidad, reembarcó y prosiguió con el cumplimiento de sus tareas, logrando la Conexión con la U.T.40.1.3 una vez

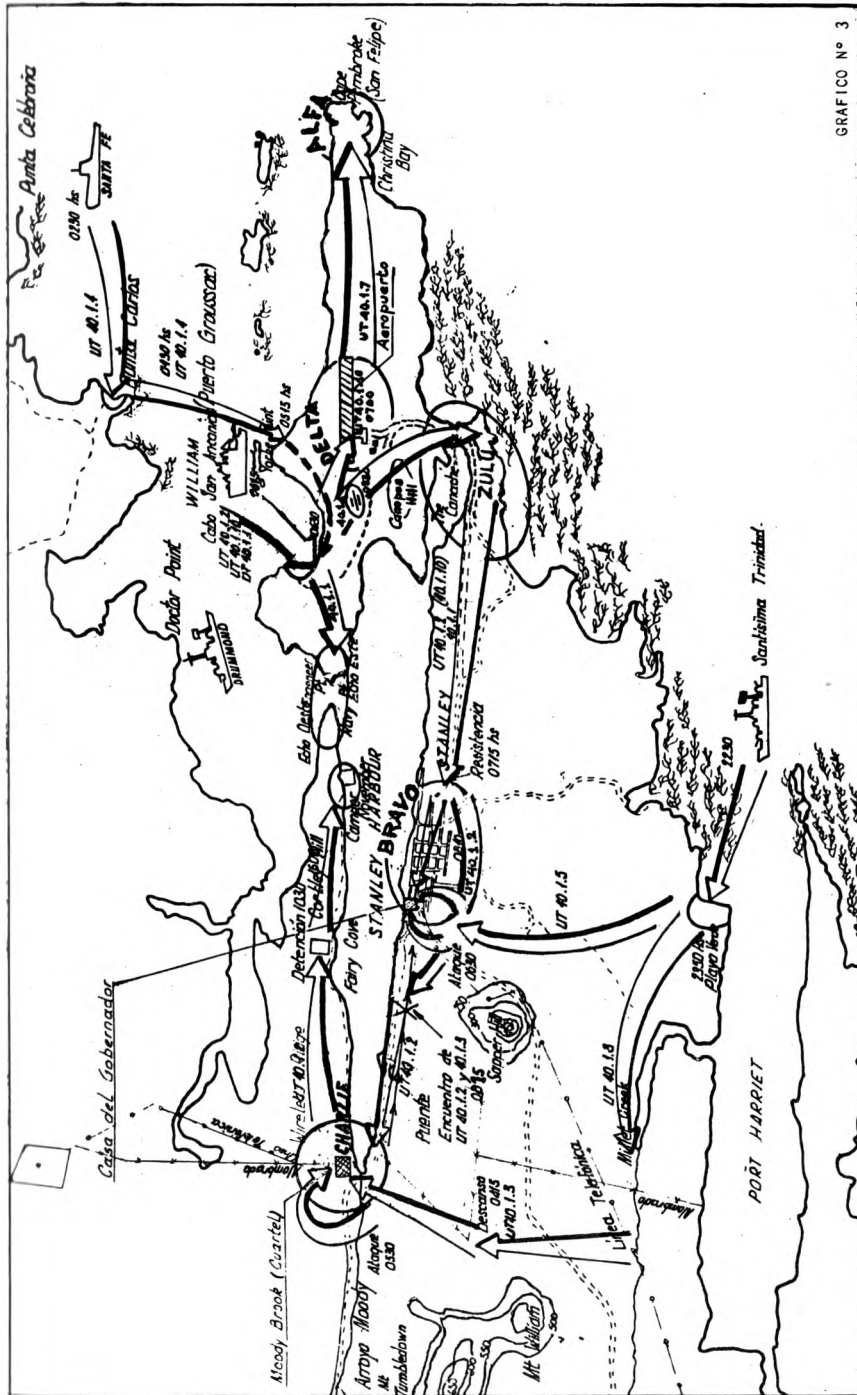


GRAFICO Nº 3

sobrepasadas las últimas casas de Puerto STANLEY. Continuó con sus movimientos hasta sobrepasar el Cuartel de los Royal Marines (Moody Brook), objetivo CHARLIE, en dirección al Puerto de la Royal Navy, Objetivo NOVEMBER y finalizó su desplazamiento al ocupar el Objetivo ECHO OESTE. En la noche del 2 de abril, regresó con sus efectivos a la localidad y a partir de las 07.00 del día 3, emprendió su regreso al continente.

Unidad de Tarea 40.1.3

Desembarcó por superficie desde el Destructor ARA “Santísima Trinidad” en embarcaciones neumáticas, comenzando su Movimiento Bucle a Costa entre las 21.30 y las 22.30hs. aproximadamente, del 1 de abril. Arribó a Playa VERDE en completa oscuridad, juntamente con la U.T. 40.1.5. Se separó de esta última y se desplazó en dirección Oeste cumpliendo el recorrido prefijado, hasta encontrar el cruce de la línea telefónica con el arroyo Mullet Creek. A partir de ese lugar se orientó en dirección Norte, bordeando el Monte Williams. Por accidente de uno de sus integrantes, el Grupo encargado de conformar la posición de bloqueo en proximidades del puente sobre el camino que une la localidad con el Cuartel de los Royal Marines, no la ejecutó y su personal se integró al equipo que tomaría el Cuartel.

Alcanzó el punto previsto en proximidades del Objetivo CHARLIE y a 05.30 hs inició el ataque al Cuartel, no encontrando enemigo en el mismo. En consecuencia luego de verificarlo en detalle, comenzó su desplazamiento hacia Puerto STANLEY, conectándose con la U.T. 40.1.2, a las 08.15 aproximadamente.

En su desplazamiento hacia la zona poblada y ya accediendo a ésta, tomó prisioneros a integrantes de la F.I.D.F. (Falkland Island Defense Force) y capturó armamento. Continuó para apoyar la acción en la casa del Gobernador que mantenía la U.T.40.1.5 del Capitán Giachino. Cuando comenzó un movimiento de rodeo, observó la rendición de las tropas británicas. Esta Unidad fue la que juntamente con el remanente de la U.T.40.1.5, comenzó a controlar la rendición de los Royal Marines. Al mediodía transfirió a la U.T.40.1.7 (Reserva de la FD), la responsabilidad de todo el manejo de los prisioneros. A partir de las 18.00 hs del 2 de abril inició su desplazamiento hacia el Aeropuerto y su regreso al continente.

Unidad de Tarea 40.1.4

De acuerdo con lo expresado en el párrafo 3 EJECUCION del Plan, lo cual se encuentra graficado en el Gráfico N° 2, esta Unidad de Tarea varió fundamentalmente su Misión.

Tan es así que, de acuerdo con los cambios producidos, desembarcó desde el Submarino ARA “Santa Fe” en la margen Norte de Puerto GROUSSAC (Port WILLAMS) en proximidades de Punta CARLOS, cruzó el espejo de agua en embarcaciones neumáticas y arribó completa a la Playa

ROJO ESTE, verificando en ella la existencia de obstáculos artificiales preparados por el enemigo; se dirigió al interior de la Bahía YORKE donde marcó la nueva playa que se le había asignado y dio seguridad a la zona inmediata, esperando el desembarco de los VAO'S.

Este relato que por su brevedad aparenta simpleza, denota un profesionalismo encomiable. La Unidad de Tarea recibió el día anterior las modificaciones a su misión y a pesar de estar impedida de comunicarse con el Comando, ejecutó con total precisión las nuevas órdenes.

Posteriormente contribuyó a la seguridad del Aeropuerto, hasta que relevada regresó al continente como control de los prisioneros y del personal civil evacuado de las Islas. El día 2 de abril por la noche arribó a su asiento natural en Mar del Plata.

Unidad de Tarea 40.1.5

Esta Unidad de Tarea también sufrió una modificación fundamental en su misión. La asignación de objetivos particulares y puntuales tenía como efecto deseado, evitar que los servicios públicos no se viesen interrumpidos en su provisión a la población y a la vez, que aquéllos tan particulares como la Estación de Policía o la Central Telefónica, pudiesen dar una alarma que dificultase las operaciones por sorpresa, motivando una acción cruenta como la que se había ordenado evitar, en todo lo posible.

El desembarco de esta Unidad se produjo en el mismo lugar y en las mismas circunstancias que la Unidad de Tarea 40.1.3. Alcanzó Playa VERDE, se separó de esta última y continuó su avance prácticamente en



dirección Norte. Después de aproximarse al Objetivo 37, intimaron la rendición a los efectivos existentes y al Gobernador los cuales no lo acataron, comenzando de esa forma el combate por el fuego.

Lo que aquí ocurrió ya ha sido narrado por muchos medios y por muchas personas. Considero innecesario relatar lo que otros participantes ya hicieron. No obstante deseo recordar especialmente al entonces Segundo Comandante del Batallón de I.M. N° 1, Capitán de Corbeta I.M. D. Pedro Edgardo Giachino, quien al decir de un periodista de un prestigioso diario de nuestro país, es "...el primer argentino caído en este siglo en el curso de una guerra extranjera". También en esta oportunidad fueron heridos de gravedad el Teniente de Navio (Tte. de Frag. en ese momento) Diego Fernando García Quiroga que acompañaba a su Comandante y el Cabo Segundo Enfermero Ernesto Urbina al acudir en auxilio de sus superiores.

Unidad de Tarea 40.1.6

La Batería de Obuses 105 mm, organizada con cuatro piezas y que embarcó precargada en VAR (Vehículos Anfibios a Rueda), fue puesta en el agua por medio de la pluma del ARA "San Antonio", inmediatamente que lo permitieron las condiciones para la maniobra. Esto había sido solicitado al Comandante del buque y al Comandante del Grupo Transporte antes de desembarcar previendo la posibilidad de tener que disponer de la Artillería, con anterioridad a la descarga general, como estaba contemplado en el Plan. Así fue como se ordenó su desembarco a las 0715 hs., en oportunidad de producirse el enfrentamiento de la U.T.40.1.2 en el acceso Este a la localidad y si bien hubo un momento en que se suspendió su arriado al agua por recibir el BDT fuego desde la margen Norte de Puerto GROUSSAC (Arrow Point), en cuanto dispuso de sus dos primeras piezas se dirigió a la Playa, donde se reunió con el resto del personal desembarcado por helicóptero. Ocupó posición en la zona hacia el Oeste de la pista del Aeropuerto, en posibilidades de batir con sus piezas hasta el Cuartel de los Royal Marines y más hacia el Oeste.

El mismo 2 de abril se replegó al continente permaneciendo la noche de ese día en Río Gallegos, reintegrándose a su asiento el 3 de abril.

Unidad de Tarea 40.1.7

El desembarco de la Reserva fue realizado por helitransporte y varió sus previsiones, ya que su lugar de desembarco fue el Aeropuerto teniendo en cuenta que por los enfrentamientos habidos y por tenerse la certeza que desde ese lugar podía ser empleada hacia donde se la necesitara, la ubicación seleccionada satisfacía a las necesidades del Comando.

Efectuó rastillaje desde el Aeropuerto hasta el Faro "SAN FELIPE" y posteriormente se le incorporaron para su transporte dos VAO'S de la Unidad 40.1.1 para acceder a la localidad. Recibió como tarea especial el control de



los prisioneros hasta que fueron embarcados en el avión que los evacuó. Se replegó al continente en las primeras horas del día 3 de abril, permaneciendo en Río Gallegos durante todo este día, regresando a su cuartel de origen en Baterías, el 4 de abril.

Unidad de Tarea 40.1.8

Los efectivos de esta Unidad permanecieron a bordo del BDT ARA “San Antonio” y del rompehielos ARA “Almirante Irizar”, apoyando desde ellos las necesidades de la Fuerza de Desembarco.

La breve permanencia de las tropas de Infantería de Marina en Malvinas durante la Operación, hizo innecesario el desarrollo de instalaciones logísticas en tierra.

Durante la noche del 2 de abril y desde el ARA “San Antonio”, que se hallaba fondeado fuera del Puerto, los efectivos de la Unidad proveyeron comida caliente a todas las tropas utilizando para su transporte a los camiones anfibios desde y hacia la playa.

Fueron los responsables del helitransporte de personal y carga, de la evacuación de heridos y de la carga y descarga de medios propios y del Ejército. Regresaron por medio de sus respectivos Transportes, desembarcando su mayor parte en Puerto Madryn y el resto en Puerto Belgrano; una fracción menor debió regresar a Malvinas para la descarga de abastecimientos

del Rompehielos ARA "Alte. Irizar". La Unidad se reencontró completa nuevamente el 12 de abril en su asiento natural en Baterías.

Unidad de Tarea 40.1.9

Correspondió a esta Unidad desarrollar todos los aspectos tendientes a dar satisfacción a la necesidades de Asuntos Civiles. Comenzó desde los primeros momentos del Planeamiento a concebir todas las Tareas imprescindibles para permitir la continuidad de los Servicios Públicos y otras actividades normales de la población.

Se integró con los responsables a nivel Teatro de Operaciones, brindando un asesoramiento invaluable.

Esta Tarea que escapaba doctrinariamente a las responsabilidades de la Fuerza de Desembarco, fue encarada y asumida por la Unidad hasta que se evacuó la totalidad de sus propios efectivos, lo cual se realizó por vías aérea y marítima hacia el continente a partir del día 3 de abril, finalizando el día 7 del mismo mes.

Unidad de Tarea 40.1.10

Como ha sido expresado previamente, esta Unidad se conformó con efectivos del Ejército, pertenecientes al Regimiento de Infantería 25.

Con el cambio en su Misión, su responsabilidad radicaba en ocupar el Aeropuerto. La tarea fue cumplida con el apoyo de la Vanguardia y de la U.T.

40.1.1. especialmente. Su desempeño e integración al conjunto fue sobresaliente.



Una vez arribado a Malvinas en aviones C-130 el Regimiento de Infantería N° 25, esta Unidad de Tarea se reincorporó, permaneciendo en las Islas Malvinas hasta el final del conflicto.

La Agrupación de Infantería de Marina “MALVINAS”

El día en que teníamos que dejar las Islas, se dispuso que el Apostadero Naval Malvinas quedara en funciones con el Capitán de Fragata Adolfo A. Gaffoglio como Jefe del mismo, y se organizó un Destacamento con efectivos del Batallón I.M. N° 2, a cargo del Teniente de Corbeta I.M. Edgardo GAZZOLO con 39 hombres en total. Disponía de un Guardiamarina como Segundo Jefe y fundamentalmente por su habilitación como Spotter de Fuego Naval y Control Aéreo Adelantado.

Este personal participo de la defensa de Puerto Argentino y combatió eficientemente junto a otros efectivos, repeliendo un intento de desembarco del S.B.S. (Special Boat Squadron) en la Zona norte de la localidad.

Su reintegro a BIM 2 ocurrió en la primera oportunidad en que se recibieron prisioneros propios, luego del 14 de junio.

El final de la Operación “ROSARIO”

De lo relatado hasta el presente, y que corresponde a todo lo vivido con motivo del Planeamiento y de la ejecución de la Operación "ROSARIO", puedo expresar que la participación que le cupo a la Brigada de I.M.N° 1, fue muy importante, toda vez que actuaron prácticamente, todas las Unidades que la componían, algunas con mayores efectivos que otras, pero todas ellas tuvieron por lo menos representación de sus cuadros de Oficiales y Suboficiales en la Operación.

Lo expuesto no tiene por finalidad dejar en el olvido a todos los que hicieron posible el 2 de abril. Muy por el contrario. La Armada toda participó en la Operación. La hizo posible.

Así fue como el Grupo Transporte nos embarcó y nos puso en el lugar correspondiente. El Grupo Escolta, no sólo nos brindó la seguridad en el convoy sino que el destructor ARA “Santísima Trinidad”, accedió a aguas sumamente restringidas sin una cartografía adecuada para posibilitar el desembarco de los efectivos correspondientes a los Comandos Anfibios. En síntesis ellos hicieron posible que se “proyectara el Poder Naval desde el Mar” en una acción típica y característica de la Infantería de Marina.

En lo que respecta a otras Unidades que también formaron parte de las tropas que desembarcaron, y que sin ser integrantes orgánicos de la Brigada también se empeñaron en combate, es menester recordarlos porque llevaron la parte más pesada de las acciones. Estas Unidades fueron los Comandos Anfibios y la Agrupación de Buzos Tácticos. Para ellos y en nombre de los que constituimos la Brigada de I.M. N° 1, nuestro reconocimiento y la certeza de que siempre nos veríamos honrados de operar juntos.

La Toma de las Georgias del Sur GRYTVIKEN

Durante esa febril etapa de Planeamiento en el periodo comprendido entre el 23 y el 28 de marzo de 1982, teníamos incorporados, del Batallón de I.M.N° 1 a su Comandante como N-3 Operaciones, a su Segundo Comandante como responsable de la Unidad de Tarea 40.1.5., a un Jefe de Compañía a cargo de una Sección reforzada para desempeñarse como Reserva de la Fuerza de Desembarco y a un Grupo de Tiradores que había sido agregado al Batallón I.M. N° 2, para su completamiento.

Como podrá apreciar el lector, de las dos Unidades de Infantería de la Brigada el BIM N° 1 y el BIM N° 2, una de ellas participaba en su totalidad, pero la otra lo hacía con significativos efectivos y para importantes tareas.

Corresponde ahora tratar el tema GRYTVIKEN.

Estando enfrascado en el Planeamiento, aproximadamente el día 26 de marzo, se apersonó al Cuarto de Guerra el Comandante de la I.M., y me ordenó que se debía preparar una Sección de Tiradores reforzada que no superara 40 hombres, para ser subordinada al Comandante de la Corbeta ARA “Guerrico”, para una misión que no tenía relación con la que nos encontrábamos desarrollando.

Nuevamente hubo que echar mano al Batallón de IM N° 1. — La Sección reforzada tuvo una orgánica que le permitió llevar como apoyos 3 Morteros 60 mm y 2 Ametralladoras MAG 7.62 mm y teniendo en cuenta que por las características de la orden, esta fracción tendría una posible actuación independiente, se destinó al mando de ella a un Teniente de Navío I.M., además del correspondiente Jefe de Sección un Teniente de Corbeta I.M. Todo lo ocurrido en la toma de Grytviken ya fue relatado en el Boletín del Centro Naval N° 735 de abril-junio de 1983.

En cuanto a la actuación que le cupo a todos sus integrantes, considero que fue debidamente analizada y valorada por quienes les correspondió efectuarlo. En ningún caso sus conscriptos tuvieron un tiempo menor a los 6 meses de incorporados y disponían de un adiestramiento adecuado.

La fuerza efectiva estuvo compuesta por 2 (dos) Oficiales, 4 (cuatro) Cabos y 34 (treinta y cuatro) Conscriptos.

Esta Sección tomó Grytviken cumpliendo la orden de no causar bajas al adversario y tuvo dos muertos y tres heridos. En el mismo evento perdió la vida un Cabo de la Corbeta ARA “Guerrico”.

En síntesis ella cumplió con su Misión y el 3 de abril, tuvo la Armada “el segundo, tercero y cuarto muerto argentino, en este siglo, en el curso de una guerra extranjera”.

Las Operaciones posteriores
Participación en la Defensa de Puerto Argentino
La Batería “BRAVO” de Obuses de 105 mm

La Brigada debe participar en la defensa de Puerto Argentino y lo hace proveyendo subunidades en apoyo a las tropas que han sido asignadas para esa misión.

El Batallón de Artillería de Campaña N° 1 destacó la Batería “Bravo” con 6 piezas de Obuses “OTTO MELARA” de 105 mm, la cual se desplaza el 17 de abril haciendo escala en Comodoro Rivadavia, desde donde fue transportada por modo aéreo a Malvinas. Su misión fue agregarse al Batallón de I.M. N° 5 para apoyar con su fuego, su zona defensiva.

Ejecutó todas las tareas inherentes a la misión expresada, desarrollando otras tales como:

— Confeccionó un procedimiento de Tiro de Costas para Artillería de 155 mm del Ejército.

— Reconoció una posición para el emplazamiento de un lanzador de misiles EXOCET MM 39 que sería empleado desde tierra y su Jefe de Batería y otro personal colaboró en la operación del sistema EXOCET.

Combatió por el fuego con su Batería en tal forma que sus piezas se inutilizaron en un 66% por el intensivo empleo a que fueron sometidas. Agotó su munición y destruyó las piezas antes de abandonar la posición de tiro y reorganizó a su personal como infantería para continuar el combate, hasta el repliegue del BIM N° 5.

La Compañía de Ametralladoras pesadas de 12,7 mm

Esta Subunidad no era orgánica de la Brigada. Se la conformó con los efectivos de la Policía Militar del Batallón Comando de la Brigada.

El armamento provino del Taller de Armas de Puerto Belgrano, con material reparado y puesto en servicio, pero que no tenían asignación a Unidades específicas.

Durante un lapso relativamente breve, sus efectivos se familiarizaron con sus armas y se ordenó su desplazamiento a Malvinas.

Las 27 ametralladoras organizadas en tres Secciones de nueve piezas cada una, fueron distribuidas en las Islas para cumplir misiones con diferentes Unidades. Una sección se incorporó al Regimiento 25 en la zona del Aeropuerto, otra al Batallón de I.M. N° 5 y la tercera al Regimiento 7 de Infantería, siendo liderada por su Jefe de Compañía.

En principio, esta Compañía de Ametralladoras estuvo concebida como una Subunidad que reforzaría al Batallón I.M. N° 5, pero la Conducción de la defensa de Puerto Argentino dispuso la distribución indicada precedentemente.

Su desempeño fue diferente según la sección a que nos referimos, no obstante todas ellas fueron merecedoras de encomio, a pesar de su poco adiestramiento con este material. Esta Compañía nació porque así lo consideró conveniente el Comando Superior Naval. Estimo que su rendimiento general fue altamente eficiente y que las armas y las dotaciones que estuvieron en Monte LONGDON con el RI 7 al igual que las que fueron agregadas al BIM N° 5, tuvieron ante sí los momentos más riesgosos y donde demostraron todo su valor.

La Brigada de I.M. N° 1, a partir del 2 de abril de 1982

Finalizada esta etapa tan trascendente, la Brigada se reencontró en su asiento natural, con excepción de las fracciones que permanecieron en Puerto Argentino formando parte del Apostadero Naval Malvinas, pertenecientes al Batallón de I.M. N° 2 y las que ocuparon Grytviken que pertenecían al Batallón de I.M. N° 1.

Como un deseo muy especial, necesito expresar aquí algo que alguna vez comenté con superiores y subalternos referido a estas dos Unidades de la Brigada. Las dos participaron con un diferente grado de notabilidad. La Fuerza de Desembarco tuvo como Núcleo de sus tropas al BIM N° 2. Todo esto fue en mayor o menor medida publicitado, lo que es totalmente válido. No obstante, como bien fue aclarado en la parte anterior del relato, el BIM N° 1, hizo un importante aporte en la recuperación de las Islas. Con un poco de crudeza, dentro de lo que deseo manifestar, me atrevo a decir que, al saber de la mayoría, el BIM N° 2 “tuvo la Gloria”, pero yo agrego sin temor a errar ni a exagerar, que el BIM N° 1 “tuvo los Muertos”.

De inmediato a nuestro regreso comenzamos a analizar y a preparar un estudio que me ordenó desarrollar el Comandante de la I.M., juntamente con el Estado Mayor —el mismo que se conformó para la Operación Rosario—, para ser utilizado en las relaciones que surgirían con el Comandante de Operaciones Navales, ya que el Comité Militar había dispuesto la creación del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y a esta Autoridad Naval le asignaron su titularidad.

A continuación de lo indicado precedentemente, todos los que compusimos “el Equipo” de la primera y exitosa etapa, regresamos a nuestro ámbito específico, siempre con la necesidad de incrementar el Adiestramiento, acelerar la ejecución de los Tiros y Ejercitaciones y fundamentalmente, lograr a la brevedad posible los máximos niveles, compatibles con el tiempo disponible.

Paralelamente con el adiestramiento, existía la certeza, en el ámbito del Comando de la Brigada, que nuestra participación debía ser un hecho indiscutible. Se realizó una primera apreciación sobre la conveniencia de empeñar los efectivos de la Brigada en la Isla Gran Malvina arribándose a la conclusión de que este modo de acción no cumplía las condiciones de Aptitud y de Aceptabilidad.

Por la vinculación continua con el Comando de la I.M., se comenzó a analizar la posible utilización de *TODA* la Brigada como Reserva, a nivel Teatro de Operaciones.

El 10 de abril se dieron las órdenes para que se organizase sobre la base de la Compañía de Policía Militar del Batallón Comando, la Compañía de Ametralladoras Pesadas 12.7 mm. De igual forma nace la necesidad de agregar una Batería de Obuses 105 mm al Batallón I.M. N° 5, que había sido destacado a las Islas Malvinas.

Estas Subunidades se desplazaron a Malvinas, haciéndolo en los días 15 y 16 de abril la Compañía de Ametralladoras y entre el 12 y el 17, la Batería de Obuses.

Con fecha 14 de abril de 1982, el Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, produce la Directiva N° de referencia MTQ-68 en la cual se expresa, en su punto 3.g.: “La Reserva Estratégica Operacional del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) estará conformada por Unidades de la BRIGADA DE I.M. N° 1”.

Acorde con lo indicado en el párrafo anterior y con las coordinaciones efectuadas se destacaron a Río Grande en Tierra del Fuego y a Río Gallegos, comisiones del Comando de la Brigada con la finalidad de determinar las facilidades de alojamiento de los efectivos.

Al recibirse las directivas del Comando Superior, se estipuló que la Reserva Estratégica Operacional Terrestre del Teatro, debería estar organizada sobre la base de:

- 2 (dos) Elementos de Maniobra (BIM1/B1M2).
- 1 (un) Elemento de Apoyo de Fuego.
- 1 (un) Elemento de Comando y Apoyo Logístico.

De todo lo expresado hasta ahora, se infiere que a nivel Teatro de Operaciones, así como también en los niveles de asesoramiento y planeamiento, el concepto de empleo de la Reserva, indicaba la casi definición o certeza que su empeño podría no ser en conjunto, como Gran Unidad de Combate, sino por Unidades / Equipos de Combate / Unidades de Tarea. Esta sola interpretación y/o análisis daría para todo un trabajo especial, con las divergencias de opinión propias, según las circunstancias que se vivieron.

Así las cosas, comenzaron a incorporarse a la Brigada, Jefes, Oficiales y personal de todas jerarquías provenientes de Escuelas y de otros destinos no Operativos, los que se desempeñaron en los más variados puestos.

El Estado Mayor comenzó a preparar los Planes para el traslado de la Brigada, sobre la base de adelantar a la brevedad posible un primer viaje del BDT ARA “Cabo San Antonio” con un escalón pesado, contemplando de igual forma un segundo viaje para fines del mismo mes de abril. Cabe aclarar

aquí que estaba decidido el acantonamiento de los efectivos en Río Grande, con prioridad de empeño, en Malvinas.

El primer viaje del BDT se produjo el 19 abril/82, arribando el 23 del mismo mes. En él transportamos 8 (ocho) VAO'S y el VAO Recuperador, 3 (tres) VAR (Veh. Anf. a rueda) además del resto del equipo pesado y elementos varios, necesarios en la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Teniendo prevista la necesidad de definir los lugares de acantonamiento, se adelantó personal para estas tareas juntamente con el 2º Comandante de la Brigada. Las Unidades de Maniobra como están definidas en las directivas recibidas, fueron concebidas por el Comando, como Equipos de Combate con Artillería. Paralelamente a los planes y a la ejecución de la Carga y el Embarco, el resto del Estado Mayor trabajó en los desplazamientos por modo aéreo. Este Planeamiento fue concebido con elevado criterio, en una tarea muy meritoria ya que se había fijado la necesidad de prever el embarque y su posterior vuelo, cualquiera fuere el tipo de avión que se nos asignare.

Así fue que el escalón adelantado recibió en el varadero de Caleta La Misión al primer viaje y el personal trasladado hasta ese momento era de 600 hombres aproximadamente.

El segundo viaje del BDT se inició el 29 de abril y es descargado también en la Playa de La Misión el 03 de mayo, ya con la totalidad de los efectivos en Río Grande. Los vuelos se iniciaron a las 11.30 hs. del día 30 de abril y finalizaron el 1 de mayo a las 0230, o sea luego de un Puente Aéreo de 14 horas para mover 2500 hombres, aproximadamente. Esto último dio una gran satisfacción.

El fluido trabajo que se alcanzó con el ARA "San Antonio", facilitó, todo tipo de soluciones, adecuaciones o cambios, permitiendo la Carga y el Embarco en tiempos "record" (gráfico N° 4),

Una vez ubicadas en Río Grande, las Unidades acantonaron de la siguiente manera (gráfico N° 4):

— Estancia JOSE MENENDEZ: Batallón de I.M. N° 1
Compañía de Exploración
Compañía Antitanques.

— Campamento Central Y.P.F.: Batallón de I.M. N° 2

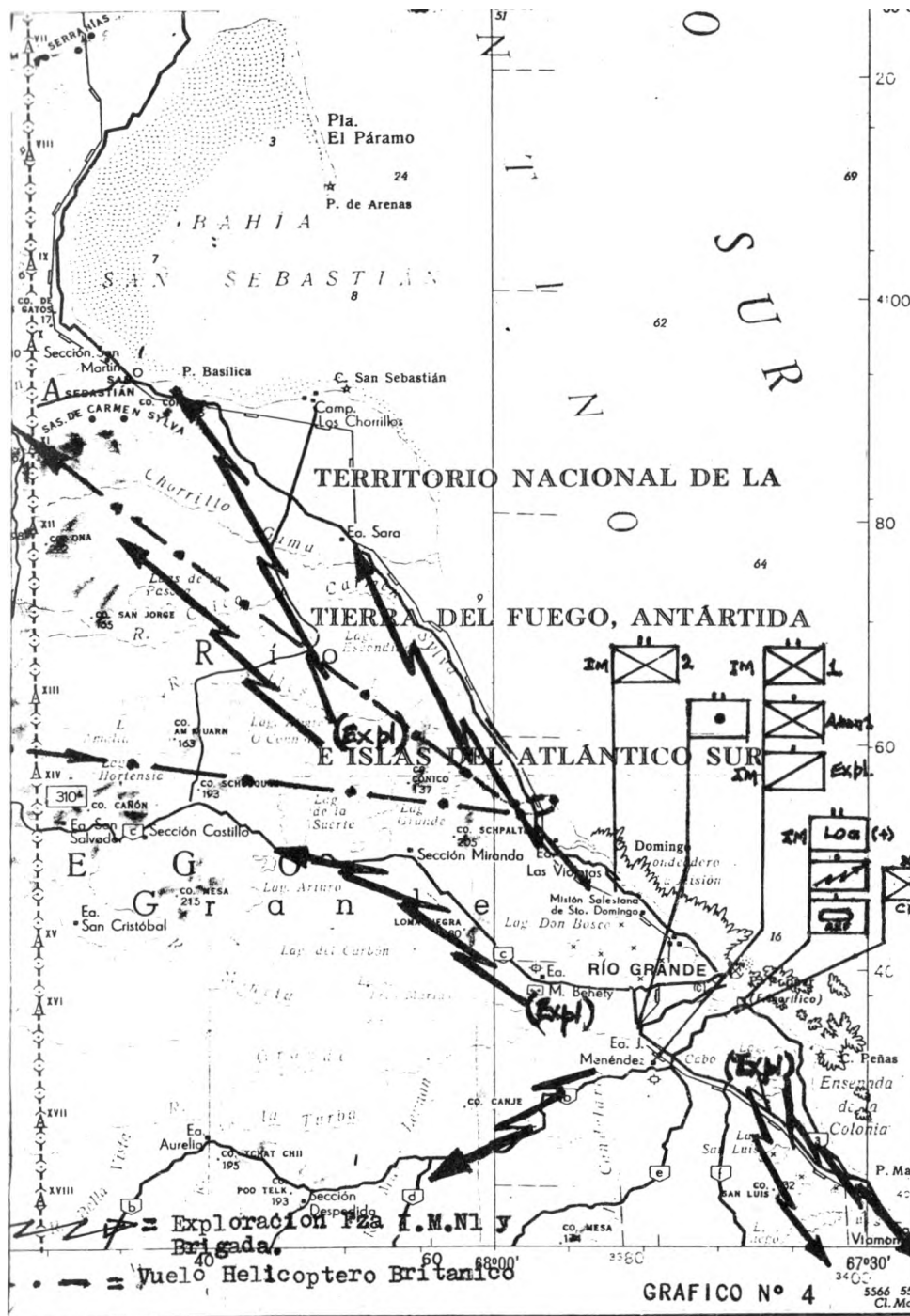
— Frigorífico ex-CAP: Batallón de Apoyo Logístico
Destacamento del Batallón de Veh. Anfibios (VAO'S/VAR)

Batallón Comando de la Brig. (-):

-Compañía de Comunicaciones

-Remanente del Batallón

— Planta de Aguas Corrientes. Ex Puesto TROPEZON. (S/Ruta 3):
Batallón de Artillería de Campaña.



Las previsiones de empleo de esta Reserva del Teatro, estaba concebida para Malvinas e Isla Grande de Tierra del Fuego, en ese orden de prioridad.

Con la prioridad de empleo como estaba fijada, nuestros alojamientos fueron paulatinamente mejorados, los cuales aunque precarios, recibieron el apoyo de sus propietarios o administradores además de las adecuaciones propias, permitiendo estar en condiciones de embarcar por modo aéreo a un Equipo de Combate con Artillería de inmediato y otro a 4 hs de aviso.

A medida que transcurría el tiempo, la Brigada debió incorporarse a las previsiones y consecuentemente a los planes de Defensa del Area Río Grande.

Para ello se emitieron las Directivas y los Planes necesarios en correlación y coordinación con los escasos efectivos que disponía la Fuerza de I.M. N°1.

La sucesiva importancia que fue adquiriendo la Base Aeronaval Río Grande, se inició con la llegada de los aviones Super Etendard los que arribaron con sus cinco misiles Exocet entre el 19 y el 21 del mes de abril.

Todo fue coincidente con el movimiento de la Brigada. Esta se encontraba ubicada en sus alojamientos disponiendo de todos sus medios, en oportunidad de producirse el ataque al Destructor H.M.S. "Sheffield".

Para el Area Río Grande, se concibió un Plan de Defensa con Unidades desarrollando su organización del terreno en posiciones defensivas, pero disponiendo una Reserva Mecanizada/Motorizada sobre la base del BIM N°1, de los vehículos Anfibios y de la Compañía de Exploración que contaba ya con sus 12 Panhard con cañón de 90 mm y con comunicaciones que permitían una fluida conducción. Creo que esta Reserva estaba en condiciones de incidir con velocidad y potencia en todo el ámbito concebido para la Defensa.

Volviendo a la importancia adquirida por la Base Aeronaval Río Grande, donde además de la primera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque se encontraban los viejos Neptuno de Exploración, Transportes FOKER 28 navales que entraban y salían para abastecer a las Islas, el Grupo Aéreo de SKYHAWK (A-4Q) del Portaaviones, la Escuadrilla de Dagger-Mirage de la Fuerza Aérea y todo tipo de aeronaves que también actuaban en variadas misiones. Asimismo sobre la Ruta 3 se hallaba instalado un Radar Aire de la Fuerza Aérea.

Para su Defensa Aérea con cañones se encontraban instalados inicialmente montajes Bofors 40 mm de la Armada y una Batería de cañones Oerlikon 30 mm de la Fuerza Aérea. Con posterioridad se agregó también una Sección de cañones Oerlikon 30 mm del Ejército.

Planeamientos particulares efectuados por la Brigada

En consecuencia con lo expresado anteriormente, el Comando de la Brigada coordinadamente con el Comando del Area Austral, ofreció efectuar el Planeamiento de todo lo especialmente necesario para una mayor seguridad

en la operación de la Base Aeronaval. Así fue que el Comandante del Batallón Comando, coordinó la realización del Planeamiento y la correspondiente emisión de los documentos del caso, a saber:

- Plan de Defensa Terrestre de la Base
- Plan de Interceptaciones (en relación con el anterior).
- Plan de Defensa Aérea (cañones)

A fin de posibilitar el cumplimiento de todos y cada uno de los Planes desarrollados, se incorporó personal superior, subalterno y tropa para estos fines y se alcanzó la certeza de que quien intentara acceder sobre la Base, tendría un problema más que importante por resolver.

Quizá sirva como anécdota lo acontecido con el famoso helicóptero británico que se “accidentó” en proximidades de Punta Arenas.

Como bien sabíamos, teníamos “nuestras espaldas bien cuidadas”, no obstante el helicóptero de marras, sobrevoló el territorio propio proveniente del Oeste, alcanzó la costa entre la desembocadura del Río Chico y un poco más al Norte, giró y efectuó su retomo al Rumbo 290. Este diagrama de vuelo está en los registros de tracking de los Destruidores ARA “Bouchard” y ARA “Piedrabuena” que se encontraban próximos a la costa entre Río Grande y Bahía San Sebastián.

Finalmente, los eventos vividos por las Unidades de la Brigada fueron de lo más variados. Patrullajes terrestres, helitransportados, motorizados, etc. Se efectuaron rastrellajes y la instalación de Puestos de Alarma temprana en las zonas fronterizas. Asimismo se verificaron todas las rutas y los caminos que convergen sobre la localidad, la Base Aeronaval y el varadero de La Misión.

Enumerar con mayor detalle, sería cansador. Creo que todos los lectores que alguna vez estuvieron destinados en esa zona revivirán tareas similares efectuadas en otras circunstancias. Para los que tuvimos en suerte adiestrarnos allí y nos resultaba familiar el medio ambiente, fue una casi reiteración de hechos ya vividos.

Lo que realmente nos preocupaba y nos hacía pensar, quizá con un deseo irracional, era saber “cuándo cruzamos”. Ese era el real incentivo.

No obstante, los artilleros continuaron con su adiestramiento concretando procedimientos de tiro sobre blancos en movimiento con el uso de calculadoras; el resto de las Unidades de igual forma, en la búsqueda de mayor capacitación.

Los efectivos de la Brigada permanecieron hasta fines de julio con sus últimas fracciones. Fueron transportados por la Aviación Naval exclusivamente, y su material pesado, nuevamente por el BDT ARA “San Antonio” en procedimiento inverso desde el varadero de La Misión.

Reflexión final

El relato muy general efectuado, por ser así, carece de detalles que estoy seguro lo revivirán sus actores cuando los lean. Recordarán los momentos de amargura, dolor e impotencia que juntos transcurrimos en espera. En espera de la materialización de una idea, de un sueño quizá, pero con tremendos deseos de ser actores en una causa justa.

Así como en la Introducción dedico estos recuerdos muy frescos aún a mis subordinados de entonces, ahora deseo incorporar a los que nos precedieron que con sus enseñanzas y desvelos hicieron de los actores de estos relatos, profesionales idóneos y capaces de dar a la Armada y al País lo mejor que de ellos esperaban.

Por su actuación en el ámbito de las Operaciones, todas las Unidades componentes de la Brigada de I.M. N° 1, merecieron HONOR DE BATALLA, al ser condecoradas sus Banderas de Guerra.

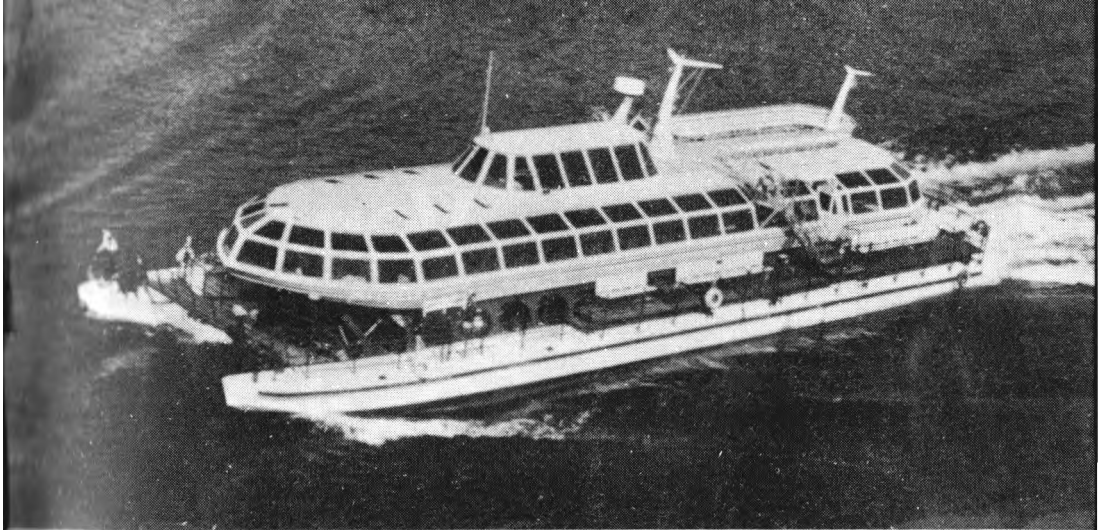
Continuamos
construyendo
y entregando pesqueros
para el mar argentino

Buque Pesquero
Tipo S-92L
«SHERIFF I»
para el Armador
FIL S.A. (Mar del Plata)



Leandro N. Alem 424 - Buenos Aires





Victoria Andina y tres gemelos en Lago N. Huapi

**A.C. NOEL Y ASOCIADOS
CATAMARANES DE TURISMO
INGENIERIA NAVAL Y MECANICA**

San Martín 981 - 4º P "14"
Tel.: 311-7782/7468 Bs. As.

PROYECTOS REALIZADOS

| | |
|----------------------------|------------------|
| I CATAMARAN I | INTERISLEÑA S.A. |
| II CATAMARAN II | INTERISLEÑA S.A. |
| III CATAMARAN III | INTERISLEÑA S.A. |
| IV RIO JET I | RIO JET S.A. |
| V CONATUR | EXP. A ISRAEL |
| VI CURRU LEUVU | PCIA. RIO NEGRO |
| VII RIO JET II | RIO JET S.A. |
| VIII VICTORIA ANDINA | TURISUR S.R.L. |
| IX VICTORIA ARGENTINA ... | TURISUR S.R.L. |
| X VICTORIA AUSTRAL | TURISUR S.R.L. |
| XI CATAMARAN XI (USHUAIA) | LINEA B S.A. |
| XII VICTORIA DEL LAGO | TURISUR S.R.L. |

PROYECTOS ORIGINALES Y EXCLUSIVOS DE
A.C. NOEL Y ASOCIADOS S.R.L.

UN DISEÑO QUE HA HECHO ESCUELA



Venga a ganar en Sados!

Gane en precios, calidad y servicio.
Pagando de contado
o con su tarjeta favorita.

Supermercado.
Ropa de hombre, mujer y niños.
Electrodomésticos.
Optica - Farmacia, etc.

Todas estas tarjetas son bienvenidas!



Azollini & Asociados

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.

TERAPEUTICA

Para

AMNESICOS

Por el Contraalmirante Auditor
RAMON L. F. MORELL

**“Animémonos y vayan. Y por favor,
no recuerden nunca que nosotros
los mandamos”.**

(De un dicho popular).

La ocasión es propicia para reproducir conceptos que vertí sobre el tema: **“¿Existen remedios legales contra la subversión?”** en las exposiciones que realicé el año 1975, en unidades del Comando Naval y en la Brigada de I. M. (Baterías), espontáneamente y con temario abierto.

Esto es lo que dije: “¿Existen remedios legales contra la subversión?” Lo que voy a relatar es una vista sin suspenso, en la cual el final precede al comienzo, mostrando el desenlace, cuando todavía no conocemos el argumento ni sabemos cómo juegan en él los protagonistas.

NO, no hay remedios legales; y si me atrevo a emplear estas palabras, que resultan insólitas cuando se las refiere a un sujeto como la llamada “guerrilla”, es porque en nuestro país se ha pensado y hasta legislado en esa dirección, con los resultados que están a la vista.

Esto nos lleva a un doble género de reflexiones:

1. QUE ES ESA COSA QUE QUEREMOS REMEDIAR, ES DECIR, QUE ES LA GUERRA SUBVERSIVA, Y CUALES SON SUS ORIGENES, CARACTERES BASICOS Y FINES;

2. POR QUE SE HA PENSADO Y LEGISLADO ASI FRENTE A ESE PROBLEMA, QUE ES CASI COMO PREGUNTARSE COMO SOMOS LOS ARGENTINOS.

A manera de necesaria introducción a la primera de las reflexiones propuestas, voy a hacer un breve comentario sobre la evolución histórica de este fenómeno en la Argentina.

Sabido es que las disidencias intestinas producidas en el seno de la Revolución de Octubre en Rusia, se canalizaron en dos corrientes de pensamiento y de acción irreconciliablemente antagónicas: por un lado, el TROTSKISMO; por el otro, el STALINISMO.

De la implacable lucha por el predominio que se entabló entre ellas, salió triunfante —en el marco interno— la segunda; y ello determinó el exilio de Trotsky y sus secuaces y, lo que es más trascendente, el intento de extender por toda la faz de la tierra, la filosofía y la praxis marxista-leninista en su perfil más crudo, vale decir, el que se expresa con la fórmula de la “revolución permanente” y de alcances universales, con la finalidad de tomar el poder por las armas y establecer la dictadura del proletariado.

Como en todo proceso histórico, también en éste tiene una marcada importancia la idiosincrasia de los personajes que lo protagonizaron. Stalin —lo mismo que Lenin— era un ruso auténtico y —como tal— cesarista y nacionalista. Hay quien afirma que quizá Marx, que pasó casi toda su vida estudiando en la biblioteca del Museo Británico en Londres, y que Engels, hijo de un rico industrial, eran unos utopistas que de buena fe creyeron que después de un lapso más o menos prolongado de dictadura del proletariado, el hombre recién alcanzaría la felicidad en la tierra, con la instauración de una sociedad sin clases.

Los designios de Lenin y Stalin eran, por cierto, otros muy distintos y tal vez hubo —en los hechos— un real escamoteo de la Revolución de Octubre por aquéllos, pues ésta evolucionó en una forma que no había sido la pensada por sus primitivos apóstoles. Al punto de que existen autorizadas opiniones que sostienen que lo que aconteció fue una virtual restauración zarista, ante la decadencia a la que había llegado la dinastía reinante de los Romanov —Rasputín mediante—. Piénsese que la actual expansión naval rusa en el Mediterráneo y en otros puntos claves del planeta, responde casi a la letra, a la estrategia hegemónica de los zares —concretamente la de Alejandro I— y que en cuanto a crueldad y sometimiento del hombre a una esclavitud degradante, no existen diferencias notables entre ambos regímenes.

En cambio, Trotsky y el trotskismo son otra cosa. Su temperamento inquieto, lo alejaba de la comprensión de la compleja alma eslava y lo inclinaba hacia el universalismo.

Pues bien, este trotskismo y su profeta, proscriptos, perseguidos, errantes, por decisión de sus camaradas de ayer, sin otro destino que la violencia por la violencia misma, hace irrupción en la Argentina en el año 1938, por intermedio de un grupo muy pequeño —un “grupúsculo”— según la pedante jerga marxista en boga (la pedantería que es consustancial con el marxismo, es uno de los pocos pecados que no tienen redención...).

Hay manifestaciones anteriores a dicho año en el país, pero carecen de toda significación, situación ésta que se mantiene casi sin variantes hasta el año 1959, con el franco arribo del comunismo a América.

Ello hace posible que un grupo de argentinos termine su adoctrinamiento y adiestramiento en guerra subversiva en Cuba, y exteriorice su acción en forma de guerrilla rural en Orán, provincia de Salta, formando un titulado Ejército de Liberación Nacional, de típica organización militar, pues prontamente derrotado, se le secuestra hasta una especie de Código de Justicia, y hay indicios de ejecuciones cumplidas respecto de desertores, tibios, etc.

Por otra parte, esta célula primigenia, se ve incrementada y adquiere robustez con el importante aporte de los peronistas capitaneados por J. W. Cooke, circunstancia que permitió atenuar su fracaso inicial.

De lo que se trata ahora, es de extender a todo el continente la lucha armada, y la reunión de la OLAS (Habana, 1967) apunta hacia esa finalidad. Además, CUBA comienza a exportar su revolución al mismo tiempo que sus cigarros, y el "CHE" es el vehículo elegido.

Contemporáneamente, más de 100 argentinos reciben instrucción militar en la Isla y en 1968, ya preparados, regresan al país, para formar el llamado y ya citado Ejército de Liberación Nacional.

La derrota del "CHE" y del no menos famoso "INTI" PEREDO a manos del Ejército de Bolivia, impide que este grupo inicie su operar, pues perimida la misión y muerto el principal factor aglutinante, priva en cada fracción su ideología de origen (TROTSKISTAS, COMUNISTAS, SOCIALISTAS, PERONISTAS REVOLUCIONARIOS, CRISTIANISMO Y REVOLUCION, etc).

De esta manera, las organizaciones subversivas se escinden en tres fracciones: de un lado, el ERP; del otro, las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR), y —finalmente— en una tercera, representada por MONTONEROS y las Fuerzas Armadas Peronistas (FAP).

Por otra parte, el fracaso del "CHE" y con él el de la guerrilla rural —de contenido, diríamos, más romántico pues tiende a imitar los movimientos populares en defensa de la patria invadida (guerra napoleónica en España, por ejemplo)—, hace que previa la consabida autocrítica, se cambie el rumbo del movimiento, y se decida trasladar el teatro de operaciones a las grandes urbes.

Se planifica, así, el fenómeno de acción de masas conocido por el CORDOBAZO, en el cual participa todo el espectro de la guerrilla, aprovechando la conyuntura político-social-militar, imperante en el país.

Esta acción, nada desdeñable por cierto, permitió a la subversión medir sus fuerzas y capacidades para proseguir la lucha, a partir de aquí, con los nombres propios que designan a cada una de estas organizaciones, a saber: ERP, FAL, FAR, FAP, MONTONEROS, y la nueva estrategia diseñada: VIOLENCIA SISTEMÁTICA E INDISCRIMINADA EN LAS ZONAS POBLADAS Y FABRILES. He aquí, pues, el espectáculo que desde entonces contempla el país horrorizado, pero con una extraña parálisis de sus mecanismos de reacción, una impasibilidad que presagia grandes catástrofes.

Pese a ese cambio de dirección, las Organizaciones Armadas Clandestinas (OAC), con una fisonomía más internacional, no abandonan en ningún momento la idea de desarrollar la guerrilla rural, y quizás el caso de Tucumán lo ponga de manifiesto, si es que no se trata de un simple aguantadero o campo de adiestramiento.

Las circunstancias políticas existentes en la República entre los años 1966 y 1973, sirven de justificación para implementar la guerra subversiva en dos fachadas distintas. Dada su calidad de peronistas, MONTONEROS, FAP y FAR, buscan penetrar en la masa, con el señuelo de su líder, mientras que el ERP y las FAL, que nunca adhirieron a la salida política, mantuvieron un criterio clasista y elitista (y de ello constituiría prueba las diferencias de nivel social existentes entre los visitantes de los presos de una u otra fracción en la cárcel de Villa Devoto, por ejemplo).

Pero la peligrosidad de este cáncer no sólo radica en el frente armado, en la guerra caliente, sino y, principalmente, en las metástasis que produce en todos los órganos del cuerpo social (cultural, estudiantil, político, gremial, religioso, etc.) y hasta en el fértil campo de la tilingüería vernácula, pues no ser zurdo es un “*quemo*” y el colmo de la más refinada elegancia es pertenecer a la guerrilla.

Esta lucha de termitas, nos trae reminiscencias de aquel video tape de aliento que Perón mandó desde su lujoso exilio, y en el cual se refería, con su genial manejo de los adjetivos mentirosos, a la “maravillosa juventud” peronista radicalizada o formaciones especiales, empujándola hacia la violencia, y citando la sentencia de Confucio, según la cual una hormiga no puede derrotar frontalmente a un elefante, pero se lo puede comer...

Todo lo dicho configura una situación de extrema gravedad, cuya capacidad de deterioro se incrementa en virtud de los siguientes factores:

1º) La falta de una respuesta global y oportuna por parte del P. E. a la creciente escalada de terror desatada por la guerrilla;

2º) El empobrecimiento económico —de vertiginosa aceleración en los últimos tiempos con marcada incidencia en la clase media—, la otrora pujante clase media argentina —motivo de nuestro más legítimo orgullo— y por supuesto en los niveles de inferiores recursos, que confiaron y se jugaron alegremente por la salida política, y hoy afrontan el peligro de la recesión y su lógica secuela, la desocupación masiva; peligro que parece no concretarse, porque nuestro país, hasta en este aspecto, es atípico;

3º) La falta de conciencia —hace unos minutos hablábamos de la paralizante impasibilidad del pueblo argentino— en la mayoría de la población, acerca de la verdadera magnitud del oponente; y/o ausencia de manifestaciones categóricas de repudio sobre sus procedimientos, verdadera conspiración del silencio, en la que se complican todos los partidos políticos, incluidos los de raíz democrática;

4º) La estructura del partido gobernante, que ante la muerte de su fundador y único líder, ha demostrado ser de muy compleja conducción, resquebrajado como está su verticalismo nativo, a causa de los permanentes enfrentamientos entre las diversas corrientes;

5º) La pérdida de autoridad de la cúpula gremial, infectada de corrupción, lo que permite una fuerte infiltración marxista en los estratos inferiores.

Ocupémonos ahora de cuáles son las características de esta guerra subversiva.

En este orden de ideas, parece evidente que el operar de las organizaciones empeñadas en ella, es la resultante de una cuidadosa elaboración estratégica, que abarca todos los campos del quehacer humano, y que responde al concepto esencial de la lucha MARXISTA-LENINISTA, lucha que es integral y fundamentalmente ideológica y que a través de su objetivo militar —la toma del poder por las armas y el terror— pretende no sólo el mando político, sino también el del hombre y la sociedad toda. Así, y con palmaria razón, se ha podido decir que en el contexto general de esta contienda, lo que está en juego —en definitiva— es la mente humana. Además, el caso se complica, en la medida en que es sumamente difícil detectar al enemigo e identificarlo.

Vamos a concretar, sucintamente, los elementos configurativos de este tipo de guerra.

1º) ES UNA GUERRA IDEOLOGICA (la ideología es la patología de las ideas) cuyos objetivos son el hombre y la sociedad libres; actúa en la superficie y, también, en lo más profundo del cuerpo social, sin frente definido, sin límites éticos y humanitarios;

2º) ES UNA GUERRA PERMANENTE, connotación que emana de la filosofía *Marxista* la que con su determinismo materialista, niega al hombre toda posibilidad de elección, a través de la que se ha dado en llamar “estrategia en el tiempo”, o mejor aun, “estrategia sin tiempo”. Para esta doctrina, nuestras creencias éticas y religiosas, de las que deriva la escala de valores del mundo occidental, son meras superestructuras que como la caparazón de la tortuga, ocultan lo verdaderamente trascendente, es decir, la infraestructura económica de la que proviene la lucha de clases, único parámetro —según esta ideología— que cuenta para explicar y evaluar los hechos históricos;

3º) ES UNA GUERRA INTEGRAL Y UNIVERSAL, porque se desarrolla en todos los ámbitos y niveles de la actividad humana e intenta imponerse a cualquier precio, en todo el mundo; y, por último,

4º) ES UNA GUERRA PROTEICA, de mil caras, que se adapta y disfraza como el lobo del cuento de caperucita roja, para actuar en todo tiempo y lugar, en forma abierta o solapada, coexistiendo pacíficamente o atacando con saña.

Es de advertir, además, que la guerra subversiva no surge espontánea y libremente en determinado país, sino que se va incubando lentamente al amparo de las insatisfacciones propias de lo relativo de la condición y recursos humanos; y que merced a un proceso organizado, planificado y puesto en ejecución con astuta persistencia, hace irrupción en el momento oportuno, generalmente cuando los controles sociales se debilitan o relajan por otras razones, o en épocas de cambio como las que estamos viviendo, cuando se jaquean todos los valores tradicionales (relaciones matrimoniales y entre padres e hijos, pautas de conducta, derecho de propiedad, etc.).

Acabamos de reflexionar sobre la primera de las cuestiones propuestas a nuestro análisis, vale decir, qué es la guerra subversiva, cuáles son sus orígenes en nuestro país, y las características más salientes de la misma. Más adelante, recortaremos de esta especie de trágico friso griego, lo que fuere menester para el tema concreto de esta charla, y pasemos ahora a la segunda de las reflexiones precedentemente enunciadas y que consiste en preguntarnos, cómo somos los argentinos, y derivar de esto, cuál es nuestra actitud frente a este atolladero o desafío —prefiero esto último— en que estamos metidos hasta el cogote.

Hace unos días, en una conferencia que pronunció el Capitán de Navío D. José María Cohen en la Base Naval Puerto Belgrano, se esbozaron algunas ideas fundamentales de las que no puedo prescindir, como punto de arranque de esta parte de mi exposición.

Dijo entonces, con todo acierto, el nombrado Oficial Superior que la subversión que padecemos se desarrolla en un país, el nuestro, que al examen crítico profundo presenta las siguientes notas típicas —casi diría atípicas—:

1º) Una permanente irracionalidad, por la reiterada y decisiva intervención en su andar histórico, de elementos mágicos (y eso que no se refería a ciertos brujos de reciente y lamentable actuación en nuestro medio, pues por triste que ello sea no deja de constituir un episodio folklórico). No, señores, el Capitán Cohen apunta a algo más serio que está y estuvo siempre en la entraña del ser argentino.

2º) El constante contrapunto entre dos conceptos, DEMOCRACIA Y LIBERALISMO, que si bien pueden combinarse, aunque no necesariamente, constituyen dos respuestas distintas a dos cuestiones también independientes, a saber: en quién debe residir el poder, y la contestación es: en el pueblo; y, el segundo, cómo debe distribuirse ese poder, y su solución es: en muchas manos, y lo menos posible en cada una de ellas.

3º) Por último, la escasa o nula contribución de la Argentina al mundo de las ideas, pues ha sido simple y pasiva receptora de las que importó del exterior, y también en cuanto a las realizaciones prácticas de las cuales este siglo ha sido tan pródigo. Ya Ortega, que como buen español no nos quería mal, nos impulsaba en esa dirección: ARGENTINOS, A LAS COSAS.

De estas tres ideas básicas, voy a tomar, porque así conviene al curso de la materia que estamos desarrollando, la primera.

Porque, entre los factores de irracionalidad cuasi mágica patente en el alma argentina, sin duda alguna la que se lleva la palma casi como un conjuro de una tribu del centro de Africa —y que me perdonen los países no alineados— EL MITO SACROSANTO DE LA LEY, así con mayúsculas. Ley a la cual rendimos pleitesía verbal —de labios para afuera— pero que no cumplimos ni nos proponemos cumplir, sincera y honestamente.

Como es sabido, la ley no es un rito de una religión esotérica. Es algo mucho más simple. Es un producto cultural, como obra que es del hombre, y cuyo fin no es otro que el de regular su conducta en sociedad, frente a los otros hombres. Robinson Crusoe en su isla desierta, o con la sola compañía de Viernes, no necesitó para nada de leyes

Pues bien, puesto que enfrente de nosotros está la guerrilla, animémonos y dictemos una ley proscribiéndola a partir de la fecha de su vigencia o, mejor aún, desde su publicación en el Boletín Oficial. Establezcamos tribunales que la apliquen, estatuyamos nuevas penas o aumentemos en rigor las existentes; y después de realizada esta meritoria labor, sentémonos a descansar como lo hizo Dios el séptimo día.

Y así, en un pasado reciente —y tal vez estos lodos son de aquellos polvos, como reza el refrán— un gobierno que integraban militares, no un gobierno militar que jamás existió en nuestro país, y esta verdad es muy importante para entender muchos acontecimientos de nuestro devenir histórico, creó todos esos arbitrios, y como no podía ser de otra manera fracasó, como cuando se aplica una cataplasma a una zona cancerosa.

¿Cuál fue el resultado? Me lo describió alguien que ya no podría desmentirme, porque fue arteramente asesinado en una apacible tarde de domingo porteño mientras se dirigía a presenciar un partido de fútbol. Me refiero al Juez Dr. Quiroga, que tuvo la ingenuidad y la poca fortuna de confiar en las instituciones libres de su país, interviniendo en el sumario instruido con motivo de la cruenta fuga de los subversivos presos en la cárcel de Rawson, y que epilogó en los sucesos de Trelew (agosto de 1972).

¿Saben ustedes que las sentencias de la ahora extinta Cámara Federal en lo Penal Especial, llamada por el Camporismo “Cámara del Terror”, se notificaban a los reos sin la presencia de sus jueces, pues aquéllos —al enterarse de sus condenas y en señal de total irrespeto— bailaban una especie de danza maorí, profiriendo toda clase de soeces improprios? Y desde el punto de vista de la “patria socialista” por la cual bregaban, tenían una cierta dosis de razón, ya que les parecía infablemente ingenuo que se emplearan con ellos los métodos de un país cristiano y civilizado, y no el clásico tiro en la nuca del padrecito Stalin...

Para terminar de poner las cosas a punto, una aberrante Ley de Amnistía los puso a todos en libertad, medida ésta que ya se había concretado en los

hechos, en virtud del decreto arrancado a Cámpora la misma noche de su asunción, la pavorosa noche del 25 de mayo de 1973.

Casi al mismo tiempo se eliminaba también la mentada Cámara Federal.

El camino de la ley quedaba así cerrado definitivamente, por decisión del gobierno constitucional. A partir de este momento hablará sólo la metralla, el secuestro y el robo.

¿Quieren saber cuáles eran las condiciones imperantes en el presidio de “alta seguridad” de Rawson, cuando estaban allí alojados Santucho y compañía?

Pues allí mandaban en jefe los terroristas, dominando el penal y todos sus resortes. Imagínense por un momento un guardia-cárcel retribuido por entonces con 80.000 pesos viejos más o menos, casa y comida, enfrentado por sus propios presos con la siguiente disyuntiva: el aumento de su estipendio mensual a un millón de pesos, o una muerte casi segura para él o sus familiares. La elección no es difícil, y se puede colegir sin dificultad el estado disciplinario que allí reinaba y que hizo posible la cruenta fuga de 1972.

Otra tremenda contradicción: el latino católico cree poco o nada, o por lo menos desconfía de la justicia humana. En cambio, el anglosajón, confinado como está por su religión dentro de sí mismo con sus pecados, ya que no tiene —como nosotros— la válvula de escape de la confesión, posee una fe incommovible en sus instituciones judiciales.

En esos países, por ejemplo, y pese a la acción corrosiva de los tiempos que nos han tocado en suerte, se cumple rigurosamente el apotegma según el cual todo hombre es inocente hasta que un jurado imparcial —los doce hombres justos— y luego de un juicio regular —el debido proceso—, ha pronunciado un veredicto de culpabilidad.

A nosotros nos condenan, en los hechos, los diarios que se ocupan con mayor o menor sensacionalismo de hacer la crónica de los crímenes. Así, leemos una noche cualquiera que el sátiro que asolaba Bernal —aquí la fotografía de un monstruo orejudo y barbado con todos los estigmas lombrosianos del depravado sexual— ha sido aprehendido, lo cual, para nuestra mentalidad, equivale a decir que ha sido sentenciado. Días, meses o años después —depende de la rapidez de nuestra morosa justicia— podríamos enterarnos de que esa especie de Drácula, era en realidad un honorable padre de familia, que por un lamentable error policial fue confundido con el sátiro de marras, que como con harta frecuencia ocurre en nuestro país con los delincuentes altos y bajos, debe estar gozando de óptima salud en algún lugar ignoto...

Todos los que como yo han tenido alguna experiencia en la magistratura, desgraciada experiencia por cierto, saben cómo deteriora a esta actividad el transcurso del tiempo.

Los primeros días de cometido un delito cualquiera, la exigencia de vindicta se presenta en todo su majestuoso esplendor. Hay una formidable

presión sobre todo el aparato represivo del Estado (jueces, fiscales, policía, etc.) motorizada por la prensa, para que se lleven las palancas a fondo y, de ser ello posible, nos sirvan las visceras humeantes del presunto culpable a la hora del desayuno... Esto dura poco, pues como por arte de magia la situación se revierte 180 grados, y empieza a actuar la piedad, que en el caso que nos ocupa es un subproducto bastardo de la demagogia que nos aflige. Y entonces, guay del juez y de sus acólitos, pues lo menos que se dice de ellos, si pretenden cumplir con sus deberes, es que son unos coimeros, unos sálicos irredentos o unos ambiciosos.

Tengo una notable vivencia sobre el tema, que no puedo dejar de relatar.

El año 1959, en el transcurso de una comisión que desempeñé en USA, pude visitar un presidio. Por entonces, la demagogia que en la actualidad depreda el planeta, todavía no había sentado sus reales en ese país, e imperaba una gran severidad en la represión penal, que se traducía en una justicia sin contemplaciones, pena de muerte para los crímenes capitales y un régimen carcelario de extrema dureza. Verdad es que tenía que afrontar una delincuencia organizada casi como el aparato represivo del Estado.

Uno de los funcionarios de la cárcel que me acompañaba en la visita, me contaba que por las modalidades del temperamento anglosajón —él era de origen latino— tenía que encarar muy serios problemas. Hasta la condena, el acusado gozaba del apoyo de familiares y amigos, y aun la prensa —que suele ser por esos pagos bastante amarilla— lo trataba con decencia, procurando no cargar las tintas para no influenciar el ánimo de jurados y jueces. Pero pronunciada la sentencia, las cosas tomaban otro cariz, pues si era casado, su mujer se divorciaba, sus hijos cambiaban de apellido y, si podían, se mudaban de ciudad o de Estado. Y allí quedaba el reo solo con su culpa, y totalmente alejado de todo lazo afectivo.

¡Que distinta experiencia podía exhibir el que les habla! Ocasionalmente, alguna tarde de domingo, y a guisa de inspección informal, me acercaba a la cárcel de Santiago del Estero, que dependía del Ministerio de Gobierno, a la sazón a mi cargo (en los tiempos de la Revolución Libertadora). Se podía ver allí una larga cola esperando pacientemente la hora de visita, en la que figuraban la mujer legítima y la no tanto, libres de celos y reconciliadas ante la desgracia; los hijos, nietos y entenados de ese pobre preso —en realidad víctima propiciatoria de la falaz justicia de este mundo— porque ¿de qué se lo acusaba? Pues de haber matado de 12 puñaladas en un entrevero de pulpería a un mal sujeto, anticipando sólo en unos pocos años o meses su nativo destino de mortal...

Esto que parece un chiste, no lo es. Por el contrario, constituye una característica socio-psicológica de nuestro pueblo que hay que tomar en consideración, cuando se toma cualquier medida de gobierno, especialmente cuando se legisla.

Ratifico pues la opinión que anticipara al comienzo, en el sentido de que no existen —con la experiencia vivida a la vista— remedios legales

—puramente legales— contra la subversión. Tampoco, y por su misma esencia, pueden existir.

Porque la acción guerrillera, como su nombre lo indica, es guerra, nos guste o no. Guerra sucia, es verdad, y además distinta de aquella para la que ha sido formado el oficial de Marina. Pero guerra auténtica. Y de esto no puede quedar duda alguna

Un famoso fotógrafo americano, fogueado en cien guerras, que murió en Vietnam en plena batalla, contaba días antes de su desaparición, que soñaba que caminaba por la 5ª Avenida de New York calzado con mocasines blancos, sobre el asfalto pulido y recién regado; porque sentía que tenía barro hasta en el cerebro y, subconscientemente trataba de librarse de el.

Y un soldado profesional francés, egresado de Saint Cyr, y revestido de las normas éticas que ello supone, les decía a sus oficiales que había que ensuciarse, dejarse salpicar, porque no había otro remedio. Y de esa manera, que él era el primero en reconocer como poco ortodoxa, se consiguió resolver militarmente el problema de Argelia, aunque después la presión de los factores políticos llevó a adoptar otra solución.

Y después de haber machaconamente insistido sobre mis pesimistas reflexiones, y como en aquellos cuentos que estuvieron de moda no hace mucho y que contraponían una mala noticia con una buena, ahora viene esta última, que desde luego la hay.

Porque si bien no hay REMEDIOS LEGALES, existen MEDIOS, es decir, arbitrios o procedimientos que permiten afrontar con éxito a la guerrilla, dentro del marco de las instituciones republicanas de nuestro país; de nuestras convicciones, instintos y educación, pues nadie puede pretender que nos transformemos en drogados asesinos, secuestradores y ladrones, como lo son nuestros arteros oponentes. Medios que constituirán, por cierto y nadie puede pretender otra cosa sin equivocarse gravemente, solo acciones auxiliares o coadyuvantes del motor esencial, que es y debe ser el accionar puramente militar. Y no es ni mucho menos un juego de palabras porque REMEDIO, quiere decir tanto como SOLUCION, LOGRO DE DETERMINADA FINALIDAD; en cambio MEDIO es sólo el vehículo, el camino escogido para llegar a ella. Y en este terreno, la ley sí puede prestar algún servicio.

Pero para todo esta lo primero es estar claros, total y definitivamente claros, y el ejemplo de España y de su Cruzada, demuestra que es casi impensable apartarse de esta fórmula. Después, decidirse a actuar; y una vez en la acción, proceder implacablemente, con el máximo rigor. Sólo así, empezaremos a ingresar en el campo del enemigo y lo venceremos.

Para morir, y de eso quizá se trate, hay que estar impulsado por ideas simples, que cubran el espectro de valores sin cuya subsistencia la vida se convierte en una aburrida y estéril sucesión de días sin contenido ni finalidad. Porque nadie ha muerto por el libre-empresismo, las teorías económicas de

Keynes o por el existencialismo, sino por cosas —por sencillas— mucho más entrañables.

Y ahora me pregunto: ¿Acaso reaccionó la Armada el '55, contra el régimen entonces imperante, porque le molestaran sus vacuas doctrinas políticas o su pretendido tinte social? No, si en aquella coyuntura histórica procedió así, fue porque estaban conculcadas las más elementales libertades ciudadanas, y porque en nuestro país campeaba la obsecuencia verticalista, el latrocinio y la más degradante y plebeya demagogia.

Y para reaccionar como lo hizo, sólo necesitó recostarse en sus tradiciones, en la esencia de su andar de siempre, y en el hecho de estar formados sus cuadros por hombres libres y honestos, unidos indisolublemente —en todas las capas jerárquicas— por los mismos designios.

Pero me he desviado del tema de los medios legales y debo volver a él.

Como ya lo he adelantado existen, bien que limitados a un función auxiliar del preponderante operar militar, y para encuadrar a éste en el ámbito de nuestras instituciones republicanas. Por supuesto que son necesarias otras acciones —primordialmente la psicológica— pero estos aspectos escapan a mis capacidades.

Vayamos a los medios legales: entre ellos y en destacado lugar, la Ley de Defensa y su reglamentación. Este cuerpo legal sancionado en 1966, permite en los supuestos de conmoción interior, y de eso —específicamente— se trata, y cuando las fuerzas policiales han sido superadas por los acontecimientos, establecer ZONAS DE EMERGENCIA bajo gobierno de autoridad militar, la cual puede ser facultada para dictar bandos, creando nuevos tipos penales, o aumentando las penas previstas en las leyes comunes, con la sola limitación de no establecer penas no incluidas en aquéllas.

En segundo término, existen dos principios metajurídicos universalmente aceptados y que recoge nuestro Código Penal en el art. 34: me refiero al estado de necesidad y la legítima defensa.

Por último, y en la órbita del derecho militar, si bien el código de la materia debería ser convenientemente remozado para ponerlo a son de los tiempos que corren —proviene del año 1950 cuando las FF.AA. no tenían que afrontar los problemas de ahora— contiene, no obstante, una gama de disposiciones que pueden preservarnos adecuadamente de la infiltración o contaminación subversivas. Tales, los arts. 534, 642, 653 y, en especial, los arts. 655, 700, 701, 827 y 829, si es que no queremos aplicar en jurisdicción castrense la Ley N° 20.840, ya que ésta —aparte de reprimir la delincuencia guerrillera— tiene un marcado tinte político, y es un medio de presión en aspectos que nada tienen que ver con la subversión (huelgas, lock-outs, etc.).

Como puede deducirse de lo dicho, no se está tan inerme en materia de apoyo legal de fondo.

También poseemos un arsenal de normas procesales que prevén trámites rápidos y expeditivos, y aun la posibilidad de aplicar en tiempo de paz, los

procedimientos de tiempo de guerra (juicio sumario) si el caso —por su gravedad— así lo exige (arts. 502 y siguientes del Código de Justicia Militar).

En otro orden de ideas, todos sabemos que como trasfondo, y como decía Marcelo en el “Hamlet” de Shakespeare, “hay algo podrido en Dinamarca...”. Pero de eso podremos ocuparnos después los argentinos, cuando con la ayuda de Dios, de nuestras armas y de una firme voluntad, sobrevivamos a este desafío. Ahora nos espera la sólo en apariencia subalterna tarea de bomberos. A cumplirla pues, hasta que no quede el más mínimo foco de fuego.

Porque para todas y cada una de las empresas humanas y, desde luego, para ser constitucionalistas y legalistas —como es nuestro deber y vocación—, es condición indispensable que mantengamos la cabeza sólidamente implantada sobre los hombros e indisolublemente unida al tronco, tal como lo quiere la más elemental anatomía.

Y, además, recordemos con un célebre pensador alemán que en toda encrucijada de la historia, cuando las civilizaciones se desploman barridas por los recurrentes brotes de barbarie, a los cuales están, una y otra vez, expuestos los pueblos, siempre, en el último instante, perdida ya toda esperanza, aparece un soldado que levanta y enciende la antorcha caída, y con ella reinicia la eterna marcha de los siglos.

Para finalizar, citemos otra vez a Ortega y Gasset —ese aristócrata del pensamiento— el cual, al referirse al papel atribuido a las FF.AA., en su imperecedera “España invertebrada”, asienta este admirable concepto: “Raza que no se siente ante sí misma deshonrada por la incompetencia y desmoralización de su organismo guerrero, es que se halla profundamente enferma e incapaz de agarrarse al planeta”.

Hasta aquí lo dicho por el que esto escribe, en la ocasión señalada, el terrible año 1975.

Veamos ahora cómo evolucionaron los acontecimientos. Al respecto, resulta instructivo compulsar los Diarios de Sesiones de ambas Cámaras, para saber cómo se pensaba y sentía en aquellos tiempos aciagos. En primer lugar, se observa una escalada que arranca de manifestaciones francas o encubiertas en apoyo de la guerrilla, por aquello de que “la violencia de arriba, engendra la violencia de abajo”, muy en boga entonces. Poco a poco las opiniones van cambiando y una sensación de horror y frustración se va apoderando del pueblo argentino, reflejada por sus representantes legítimos en el Congreso de la Nación.

Como muestra de ello y para no alargar en exceso esta nota, me voy a referir solamente a los dichos de los senadores doctores León y de la Rúa.

Expresó el primero de los nombrados en el homenaje tributado por el Senado al Coronel Larrabure, asesinado luego de sufrir un largo y espantoso calvario en manos de la delincuencia subversiva, (sesión del 28 de agosto de 1975) con toda elocuencia: “Los argentinos —la multitud nacional— están

hartos y saturados de violencia. Por eso las minorías al servicio de actitudes extranjerizantes, con ideas que no salen de nuestra propia tierra sino, a lo mejor, de libros que se escriben en idiomas extranjeros, tratan de alterar la actitud pacificadora de las grandes mayorías del país”.

El segundo, se preguntaba en la sesión del 4 de setiembre del mismo año (homenaje a las víctimas de la violencia): “¿Hay seguridad en la Argentina? ¿Quién puede vivir hoy con seguridad?”.

También en el plano doctrinario, puede consultarse con provecho la obra el doctor Carlos S. Fay (actual Ministro de la Corte Suprema de Justicia de la Nación), sobre el “estado de necesidad y sus implicancias jurídicas”.

Ante un verdadero clamor de la opinión pública ahita de sangre inocente (las bombas y las ráfagas de metralleta no discriminan ni perdonan a nadie) la reacción del Poder Ejecutivo Nacional, por fin llegó.

En uso de sus atribuciones constitucionales expidió tres decretos básicos, los Nros. 2770, 2771 y 2772 de fecha 6 de octubre de 1975. Sólo me referiré concretamente al último de los nombrados, pues por su conducto, se ordena a las FF. AA. “...ANILAR EL ACCIONAR DE LOS ELEMENTOS SUBVERSIVOS EN TODO EL PAIS”, a cuyo efecto las coloca bajo el mando del Presidente de la Nación, a través del Consejo de Defensa.

Según el Diccionario de la Real Academia, ANILAR quiere decir REDUCIR A LA NADA, DESTRUIR ENTERAMENTE. Y no se juegue con el vocablo “accionar”, porque resulta obvio de toda obviedad, que para anilar “el accionar de los elementos subversivos” hay que empezar por destruir a éstos (LA NADA NO PUEDE ACCIONAR).

A mayor abundamiento, la palabra “anilar” aparece también mencionada en el Decreto 261/75 (Operativo Tucumán) y tal vez a su conjuro, se evitó que esa provincia, y quizá todo el Noroeste argentino, se convirtiera en una especie de “República Democrática” a la manera de Alemania Oriental, con su consiguiente asiento en la O. N. U.

Ocupémonos ahora de los tan promocionados “excesos”; en toda guerra —la acción guerrillera lo fue y tremenda— los hay, porque la guerra constituye de por sí el mayor de los excesos. No existen guerras buenas o malas, de excelentes o pésimos modales; todas son iguales: ATROCES.

Sólo en un mundo como en el que vivimos, que ha perdido el sentido y la perspectiva históricos, puede concebirse un enfoque tan equivocado o falaz, como el que se le ha dado dentro y fuera del país, a este problema. Los llamados “excesos”, si es que se produjeron, repito, como en toda guerra, cuando se los detectó fueron reprimidos severamente. Tal es mi experiencia.

Reflexión final: El fin puede, llegado el caso, justificar los medios. Y esta sentencia tan justamente denostada, pierde sus connotaciones inmorales, cuando una Nación está al borde del abismo como aconteció con la nuestra. Entonces, frente a una situación límite, de vida o muerte, la fuerza es la única razón.

SIEMENS

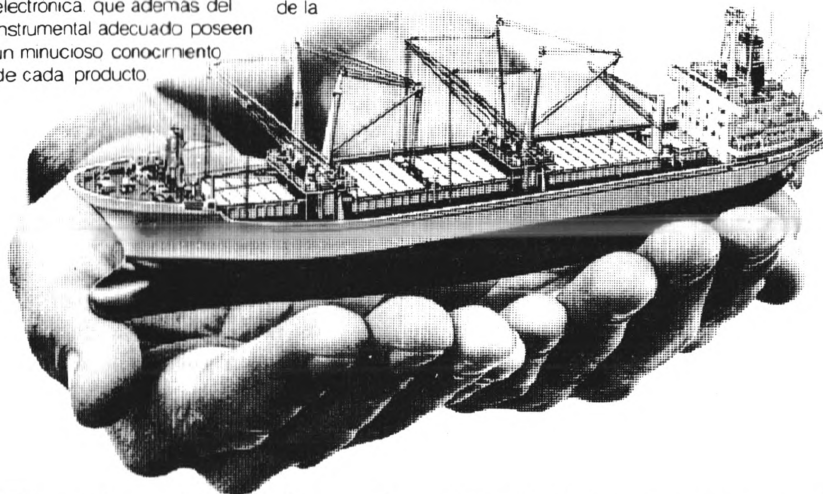
En todo momento, en cualquier puerto, en todo el mundo.

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.

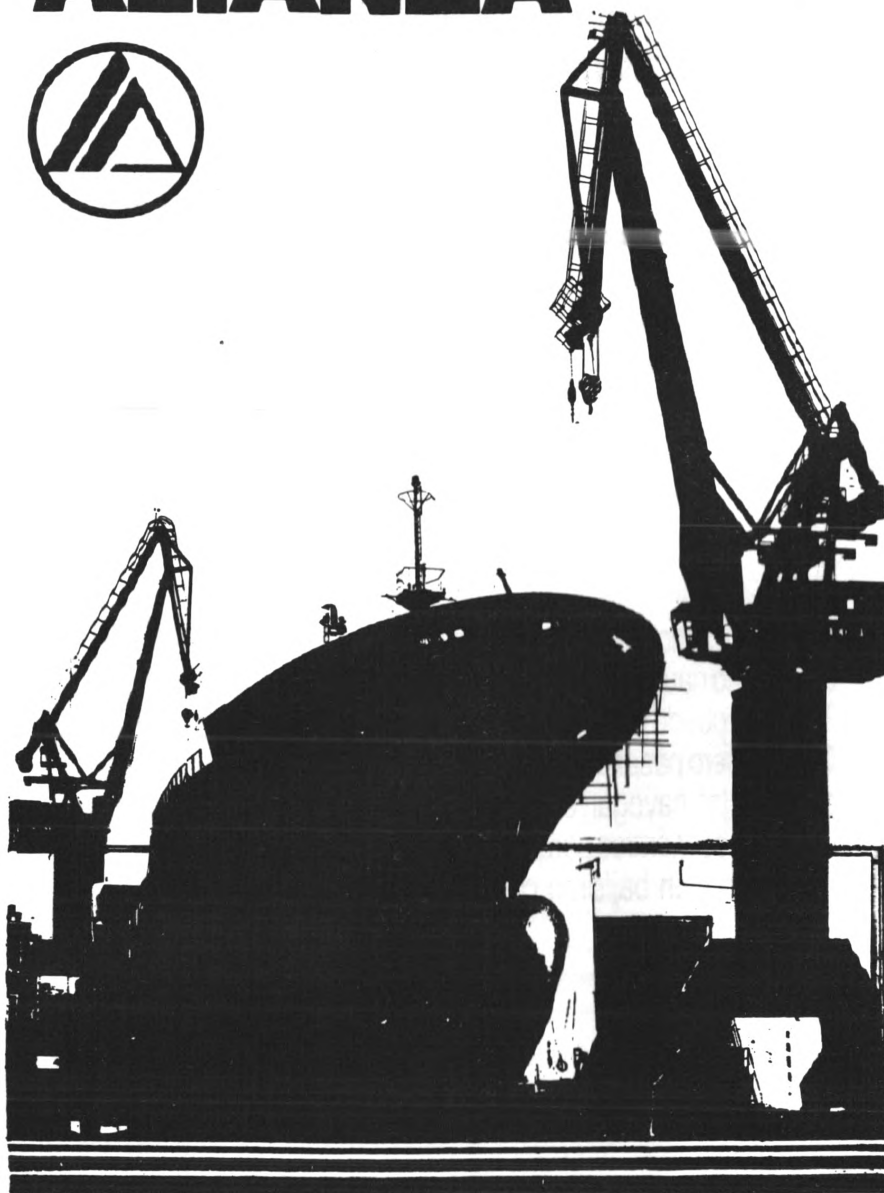
Todo esto y una experiencia de más de 100 años en la materia fundamentan la confiabilidad de la



Electrotécnica, electrónica, montaje y service naval Siemens.

Avance a toda máquina

ASTILLEROS ALIANZA



¿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

EL PROBLEMA DE LAS PERCEPCIONES EN POLITICA INTERNACIONAL

Por el Capitán de Navío
CARLOS H. RAIMONDI

Desde el punto de vista semántico, percepción es el acto por el cual se aprehende una realidad sea o no sensible. Su resultado es una imagen que está integrada por las sensaciones o impresiones provocadas por el objeto presente a la conciencia, por asociaciones o percepciones anteriores y por los juicios estimativos relacionados con él.

Locke dividió la percepción en externa (sensación) e interna (reflexión), mientras que Husserl, contemporáneamente, afirma que hay una intuición intelectual (dirigida al mundo de las ideas) y una intuición sensible (*percepción*), dirigida a los objetos reales. La política internacional es un objeto real. El problema de las percepciones en política internacional ha adquirido en los últimos años una relevancia remarcada. Las modernas nociones de globalidad de los asuntos internacionales a partir de la 2^{da} guerra mundial y la interdependencia de las acciones que se generan en el mismo campo hace necesario, para aquellas naciones que se precian de un adecuado manejo de sus relaciones con los otros estados y con los otros miembros de la comunidad internacional, un cuidadoso estudio de las percepciones, que en los órdenes políticos, económico, psicosocial y militar, formulan (o a veces no formulan y es necesario apreciar) las superpotencias hegemónicas a nivel mundial, las potencias en los marcos regionales, los países limítrofes, los países con los que se mantienen relaciones especiales, las organizaciones internacionales (gubernamentales o no), y la opinión pública internacional, como uno de los pasos previos a la formulación de una política internacional.

En cada uno de los marcos mencionados (mundial, regional, limítrofes, especial y organizaciones internacionales), es necesario comparar las propias percepciones del país con las de los demás países involucrados (relativización de las percepciones) de manera de detectar contraposiciones, complementaciones o anomalías que afecten la aptitud, factibilidad o aceptabilidad de las propias propuestas de política internacional y, en caso de supuesta inviabilidad, un análisis de costo-beneficio que posibilite se objetivicen las consecuencias previsibles y las no previsibles que acarrearían en caso de su

puesta en práctica, y como corolario permita razonadamente establecer si se está dispuesto a correr los riesgos calculados.

De lo mencionado hasta ahora se deduce que sería necesario estudiar, para cada nación de las que constituyen la comunidad internacional, su particular percepción (o percepciones en caso de no haber unidad de criterios en el orden nacional), para luego compararlo con la propia percepción, como paso previo a la formulación de una política. Sin embargo, la confrontación de percepciones anteriormente descripta es condición necesaria pero no suficiente para una formulación política. Muchas veces los países (en especial los más desarrollados) no reaccionan en el ámbito internacional en función de sus más puras percepciones, sino por el contrario superponen a este primer filtro, una nueva criba que corresponde a la de los intereses nacionales. Es como si a la "idealidad" se superpusiese la "realidad imperativa de poder", para ver si el mecanismo continúa funcionando; es como si a un primer análisis "moral" se superpusiera otro "pragmático".

En general las potencias reaccionan así cuando se contraponen intereses con otras naciones que no son relevantes a sus apreciaciones de orden estratégico o económico; para esas naciones la racionalidad perderá su sentido, dada su irrelevancia relativa, y podrán ser entonces utilizadas con fines variados, como por ejemplo para la satisfacción política de sectores minoritarios o de ideología particular subsistentes en la potencia en cuestión. También pueden reaccionar las potencias según sus intereses cuando enfrentadas sus propias percepciones con las de otra potencia, no se encuentren en capacidad relativa de imponer los propios, y el análisis costo-beneficio de su imposición resultaría en un daño para sí.

Aplicada entonces la criba de los intereses de las potencias sobre sus percepciones puras, podrá tenerse así una real pauta de comportamiento a esperar por la potencia en análisis. De la confrontación de esta realidad con la propia realidad (producto de la percepción más los intereses), podrá entonces deducirse la viabilidad de la aplicación de una determinada política, y efectuado el análisis del costo-beneficio, decidir o no su aplicación pero esta vez en un procedimiento de riesgo calculado.

La metodología propuesta hasta el presente no garantiza sin embargo una seguridad absoluta del cumplimiento de las pautas de comportamiento racionalmente deducidas; esto sucede así porque las bases de análisis son las percepciones puras de una nación, que son en general muy firmes con el transcurrir del tiempo; pero a veces no toda la nación participa en la misma medida de aquella percepción y puede haber aun dos o más percepciones en una misma nación sobre un mismo tema o en el mismo sentido, sobre una misma percepción dos o más variables. En general, éstas se enrolan en agrupaciones políticas conocidas, lo que hace predecible generalmente su comportamiento con elevada probabilidad de éxito. Pero esto sucede cuando los países son gobernados por regímenes políticos estables, conocidos, con pautas programáticas definidas y claras reglas de juego electivas y sucesorias. En el caso en que estos presupuestos no se dan y acceden al gobierno fracciones desconocidas, con reglas no

precisas y programas poco coherentes (caso en general de los gobiernos de facto), se tomaría prácticamente imposible determinar si las percepciones anteriormente estudiadas para ese país serán cumplidas o no por el elenco gobernante.

A lo anteriormente expresado debe sumarse también, en lo relativo a la predecibilidad del cumplimiento de las percepciones de una nación, la personalidad de las principales autoridades y en especial los ejecutivos. El mejor de los análisis de las percepciones, cumplimentado con el de los intereses, con el cálculo del costo-beneficio y el riesgo calculado, podrá fracasar ante el comportamiento poco predecible de autoridades (en general ejecutivas) aun en regímenes de derecho, colegiados y estables.

Por ello es fundamental completar el análisis anterior con el perfil de las autoridades de las naciones en estudio, como un medio más de evitar las “sorpresas” en política internacional.

Pero a veces, en el complicado, confuso, inestable y conflictivo mundo actual, a pesar de los más completos y medulosos análisis anteriormente descriptos (apoyados por entes gubernamentales y privados, servicios de inteligencia y diplomáticos, universitarios y militares, etc.), la “sorpresa” se produce atribuible en general a falibilidad humana en control de las consecuencias imprevisibles o más modestamente a la “suerte” que siempre estará presente al final en toda actividad por ser humana, sea política, económica, social, cultural, religiosa, tecnológica o militar.

Luego de esta introducción al tema de las percepciones en política internacional se procederá a un análisis de las mismas aplicadas a un caso, en países que interesan a la vida política argentina y una comparación con las propias percepciones. Un trabajo completo importaría el análisis perceptivo en principio de las superpotencias hegemónicas de los mundos libre y del este, de las potencias regionales de importancia para nuestro país, de los países limítrofes porque su vecindad permanente toma relevantes las relaciones con los mismos, los países con los que se mantiene algún tipo de relación especial y con las organizaciones internacionales en general. El análisis perceptivo debería ser realizado en todos los órdenes moral, político, económico (incluyendo tecnología), psicosocial (incluyendo científico y cultural) y militar y obviamente no puede ser desarrollado en una breve exposición. Por ello se tomarán solamente algunas percepciones sobre un caso y se analizarán de forma tal que, con algunos ejemplos, pueda satisfacerse el objetivo de este trabajo.

LA PERCEPCION AMERICANA Y SU POLITICA EXTERIOR

Alexis de Tocqueville, en su libro “*La democracia en América*”, definió muy bien a los primeros habitantes de los EE. UU. Hablaban la misma lengua, poseían la misma herencia política puesto que venían de Inglaterra y tenían nociones de derecho y principios de libertad. Estos inmigrantes o peregrinos pertenecían a la secta religiosa del puritanismo, cuyos principios morales se confundían en muchos puntos con conceptos democráticos y republicanos.

Según Tocqueville, el puritanismo era tanto una teoría política como una doctrina religiosa. Al mencionar algunos de los principios e instituciones que caracterizan la democracia en los EE. UU. habría que comenzar por el dogma de la soberanía del pueblo, como generador del sistema democrático americano. Allí, la sociedad actúa por sí misma y sobre sí misma. El pueblo participa en la composición de las leyes, y en su aplicación. El pueblo reina sobre el mundo político americano, como Dios sobre el universo. Es la causa y fin de todas las cosas.

Esta extraordinaria radiografía del pueblo americano expresada por un francés, tiene aún hoy plena vigencia; con la diferencia que estas ideas liberales han sido exportadas al mundo libre. Ello sucedió cuando EE.UU. comprende su destino manifiesto y rompiendo su aislamiento se lanza hacia la hegemonía mundial que hoy ejerce.

El comportamiento descrito anteriormente, a través de los años, convenció a los mismos americanos que eran una excepcionalidad dentro de la comunidad de naciones, y según esta percepción eran distintos a través de su misma fundación, eran “especiales”. En esa concepción el estado existe para asegurar a los individuos aquello que no se podría asegurar sin un estado.

Desde el punto de vista republicano, los derechos individuales son la razón de fundación del estado, no son un fin en sí mismo, no se negocian y no pueden someterse al esquema costo-beneficio. La subordinación de los derechos individuales a otros fines cuestionaría directamente la existencia del estado.

Estas ideas son sustentadas por la inmensa mayoría de los americanos y casi todos los partidos políticos, con dos variables:

- a) La que afirma que los derechos pueden sostenerse dentro del *propio* estado (realistas).
- b) La que afirma que por el carácter “excepcional” norteamericano, justifica garantizar esos derechos individuales en los otros estados, por ser la razón de ser de los estados (idealistas).

La exportación de estas ideas en forma de instituciones y pautas de comportamiento político a todos los países, conforman una idea de imperialismo de tipo moral y se torna necesaria para mantener vigente el principio fundacional.

Para los realistas (conservadores) debe evitarse la imposición de este esquema moral si el costo material es alto; pero en caso de que no lo sea debe aplicarse. Para los idealistas (liberales) este esquema es necesario siempre.

En esta concepción ideológica, la soberanía de los estados (en su derecho) se encuentra subordinada a la vigencia de los derechos individuales.

A partir de la 2ª Guerra Mundial EE.UU. exportó a Europa su doctrina, que ha sido ya aceptada y consolidada por los países occidentales europeos y se encuentra en desarrollo en el resto del mundo libre.

Cuando se producen supuestas violaciones de los derechos individuales, se analizan también los intereses de los EE.UU. (fundamentalmente estratégicos, políticos y a veces económicos) antes de decidir la condena moral, política o económica; en caso de tratarse de países que entran dentro del interés estratégico, no son condenados, o a lo sumo se utiliza una diplomacia “secreta” de convencimiento, caso de Turquía, base de misiles de mediano alcance y estado “colchón” con el este; o el de Arabia Saudita, proveedora principal del petróleo europeo (del que requiere el 40 % importado) y del norteamericano (parte del 5 % que se provee del Golfo Pérsico) y Japón 65 %.

Cuando los supuestos violadores no figuran entre los países con los que los EE.UU. tienen interés estratégico, éstos pueden caer en el síndrome de la irrelevancia de la racionalidad y sufrir demás condenas: Uganda, Vietnam, Camboya, Cuba, Chile, Argentina, Brasil y Sudáfrica, son un ejemplo.

En 1984 EE.UU. reconoce cinco áreas geográficas de importancia estratégica relevante en la confrontación global con las URSS: Europa, Medio Oriente, Sudeste Asiático, América Central y África Meridional.

Fuera de toda duda, el campo vital, principalísimo y prioritario, seguirá siendo el europeo, y en medida menor los otros, pero de todas maneras son preferenciados por los EE.UU. en su concepción política internacional.

Para el resto del mundo, mantiene una capacidad residual para actuar al presentarse contingencias no previstas. A menos de que existiera una contingencia especial que les interesara en el resto del mundo, los EE.UU. privilegiarán solamente a las naciones incluidas en las cinco áreas estratégicas definidas. Dentro de esas áreas la percepción pura americana se encontrará en conflicto con sus propios intereses, si un país cualquiera se transformase en violador de los derechos individuales. En ese caso, por estar actualmente gobernado por un gobierno republicano (adherido al realismo), evitará la imposición del esquema moral si el costo material de tal decisión es alto; pero si no lo fuera, debe esperarse su aplicación llana. Pero en el caso de gobiernos adscriptos al idealismo (liberales), la condena hubiera sido siempre necesaria.

Entonces, para los países considerados violadores de las normas morales de acuerdo a la percepción americana, y no incluidos dentro de áreas estratégicas o especiales de interés, sólo puede esperarse un comportamiento no racional que puede llevar a poner en peligro la soberanía política misma de la nación considerada, de acuerdo a que gobiernen escuelas realistas o idealistas, o a ingresar en la irrelevancia de la racionalidad, para satisfacer a sectores minoritarios o de ideología particular, subsistentes en la cuestión.

Cuando el imperialismo moral pretende imponerse a otra potencia de signo opuesto en un arranque de idealismo político-moral, encuentra los límites del propio mecanismo: el deterioro de las relaciones es muy grande, el precio político es muy alto, y aun con gobiernos idealistas la condena debe evitarse; también se entra entonces en el síndrome de irrelevancia de la racionalidad.

LA PERCEPCION RUSA Y SU POLITICA EXTERIOR

Desde su fundación como Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas; los políticos de la U.R.S.S, en el plano global tienen como objetivo esencial establecer su hegemonía absoluta mediante la sustitución, en todos los países del mundo, del sistema capitalista por el sistema comunista.

La ideología soviética, basándose en ciertas leyes al parecer fundamentales del cambio histórico, asegura que la Unión Soviética representa la más elevada forma de organización social nunca alcanzada por el hombre, que está no sólo de acuerdo con las leyes de la historia, sino con su vanguardia y justifica así el poder de la *élite* y al sistema existente; la ideología soviética hace que la oposición al régimen, sin tener en cuenta sus motivos, sea un crimen contra el pueblo, un acto contra el curso históricamente ordenado del cambio social. En esta ideología existe una sola fuente de legitimación, el Partido, y cualquier institución o práctica es o no legítima según esa fórmula.

Así, pues, la ideología desempeña un importante papel en los sistemas políticos, tanto soviético como norteamericano. Sin embargo, tradicionalmente la política internacional norteamericana se ha planteado siempre más desde el punto de vista de los principios que desde los objetivos. Los soviéticos, por el contrario, desean que su política esté dirigida hacia objetivos y para alcanzarlos el fin justifica los medios; en la más pura concepción la calificación de los medios no se realiza: los medios son buenos si ayudan a la ideología, sino no lo son. La diferencia en los EE.UU. es la limitación que se produce en la elección de los medios, acotado por principios morales que prescriben determinados tipos de acción y proscriben otros, independientemente de los objetivos. Así, pues, la preocupación por los principios conduce a una percepción moral y legalista de la política internacional por el lado americano; por el lado soviético, la ideología no es incompatible con una conducta racional; lo que puede resultarnos racionales o no son ciertos presupuestos de su ideología, pero desde el punto de vista de la percepción soviética ello está tan lejos de las preocupaciones inmediatas que no causan ningún conflicto entre el compromiso ideológico y el planteamiento racional de la realidad.

La meta de una sociedad mundial comunista puede ser irracional, pero no impone necesariamente una conducta irracional. Esto dota a la política exterior soviética de una flexibilidad notable para adaptarse a las cambiantes situaciones del mundo de hoy.

Para conducir su política exterior la U.R.S.S, opera con dos "sistemas"; uno que responde a la superrealidad ideológica (A) y otro a la realidad común (B). En el primero, los estados no merecen la consideración de entidades permanentes e irreductibles de la "política exterior". Es un sistema doctrinario para el cumplimiento del objetivo mayor: la sustitución del capitalismo. El medio operativo es el movimiento comunista internacional con sus órganos especializados: Komintern (internacional comunista, disuelto por Stalin), el Kominform (nueva internacional), Federación Mundial de Sindicatos, KGB,

etc. El segundo sistema engloba los medios que actúan en contacto directo con la realidad común de la política internacional (representaciones diplomáticas clásicas); en este sistema los conceptos instrumentales son tomados en préstamo de la diplomacia clásica (paz, coexistencia pacífica, soberanía nacional, no injerencia en los asuntos internos, esferas de influencia, intereses prioritarios, etc.).

Los medios para aplicar este sistema son la diplomacia, las fuerzas armadas, los intercambios económicos, etc. En la práctica, ambos sistemas actúan simultánea e indisolublemente.

Entonces, cuando el sistema B acepta la convención sobre los Derechos del Hombre lo hace en un sentido solamente formal. Porque sólo la superrealidad ideológica y doctrinaria del sistema A dictará las condiciones para su cumplimiento, en la medida que sirva a los objetivos y sea legitimado por el partido.

Se cumplirá en la medida que convenga o hasta cuando convenga y sino no; pero sin complejos morales o traumáticos como en la percepción norteamericana. La ratificación de un acuerdo diplomático por la URSS es un acto meramente formal, que será respetado en tanto y en cuanto convenga a sus más altos fines políticos. Aquella nación que no lo crea así no conoce a la URSS y corre grave riesgo de errar en su política exterior. Por ello la URSS rechazó violentamente a los EE.UU. cuando pretendieron inmiscuirse en sus derechos humanos, a pesar de ser su más grande violador.

La percepción detallada corresponde a la visión oficial del Partido; pero desde hace un tiempo las ideologías se ablandan; al pragmatismo americano, se ha agregado el europeo, y noticias soviéticas mencionan algo similar en la URSS (¿La ideología está apoyando al partido, o el partido a la ideología?). Hay una ola de revisionismo ideológico que se extiende a Europa Oriental y toca la misma URSS. Los disidentes soviéticos parecen influir, a pesar de las persecuciones. ¿Es la percepción oficial hoy la misma de la sociedad rusa? Un fuerte aislacionismo de 66 años impide contestar con seguridad esta pregunta.

LA PERCEPCION ARGENTINA Y SU POLITICA EXTERIOR

La ideología es un aspecto de una compleja serie de factores que determina cómo una nación percibe a las demás naciones.

El hecho de que la doctrina oficial de la U. R. S. S. tiene cierto atractivo para la "intelligentzia" de algunas naciones en vías de desarrollo y para determinados individuos alineados de las naciones más desarrolladas, ha dado a la U.R.S.S., ventajas iniciales.

Esto no ha sucedido en la Argentina; más particularmente luego del período subversivo que asoló al país, se ha producido un rechazo al método terrorista utilizado por las guerrillas rurales y urbanas y al sistema dogmático ideológico-cubano.

Pero al mismo tiempo subsiste una enemistad ideológica hacia la percepción americana en vastos sectores de la sociedad y que responde a una

sucesión de desencuentros que arranca desde fines del siglo pasado, cuando ambos países en búsqueda de prestigio hemisférico y regional, se enfrentaron sistemáticamente en los foros internacionales, y mientras la Argentina se aferraba en el orden económico al área de la libra esterlina.

Esta enemistad contra los EE.UU. tiende a mitigar el valor de la democracia de la nación del norte y a subvalorar sus ideas sobre los derechos individuales.

La idea argentina es que su política exterior debe ser independiente; así lo percibió desde los comienzos, y así se manejó hasta fin de la 2ª Guerra Mundial apoyada en Europa y en especial en Inglaterra; a partir de allí, en búsqueda de apoyo osciló entre Europa, los No Alineados y América Latina, con coqueteos soviéticos meramente tácticos, porque la Argentina se siente consustanciada con occidente. Pero esta alineación no se desea automática; en el marco occidental pero con capacidad de decisión y con respeto a la autodeterminación de los pueblos, a la no injerencia en las cuestiones internas de otros países, a la solución pacífica de las controversias (a pesar de Malvinas), a la solidaridad entre las naciones, y por supuesto a la libertad e igualdad entre las naciones y a la justicia.

La visión argentina acerca de los derechos individuales es de orden interno y no internacional; cualquier observación al respecto es percibida como una injerencia de un estado u organismo internacional en las cuestiones de otro estado. En este aspecto, es una visión similar a la que sostenía Sudáfrica con el problema del "Apartheid", el que era percibido localmente como un asunto interno, pero a partir de 1962 en la UN como una cuestión de orden internacional.

El descalabro económico producido recientemente, la pérdida de la Guerra de Malvinas y su consecuente desarticulación política pusieron en crisis el proceso y aceleró la institucionalización democrática del país; ello conlleva la determinación férrea del respeto de los derechos individuales contenidos en la Constitución. En este sentido puede también haber obrado como un acelerador la persistente opinión pública internacional, y en especial la de ciertos países europeos generalmente amigos de la Argentina; no es de descartar que con el transcurrir del tiempo, y por influencia exterior, cambie este modo de percepción particular argentino, hacia formas más evolucionadas, como lo desea el moralismo americano, ya impuesto en Europa y otras naciones.

El mantenimiento por años de esos conceptos, es una condición necesaria para el mejoramiento de las relaciones con los EE.UU., pero no sabemos si es suficiente. Desde comienzos de siglo, en que ambos países luchaban por su propio prestigio, ha pasado mucho tiempo; la brecha económica es hoy un abismo económico y la Argentina retrocedió al subdesarrollo; desde el punto de vista político internacional pareciera llegar el despertar luego del largo sueño europeo y reubicar al país en latinoamérica; pero por no estar en una zona estratégica privilegiada por los EE.UU.,

permanecerá en el ámbito de la irrelevancia de la racionalidad americana hasta que cambie su propia percepción hacia nuestro país.

Es imposible predecir cuánto demorará el cambio; sólo puede decirse que no será poco tiempo. La transición a la democracia operada recientemente y su consolidación pueden acortar ese tiempo.

BIBLIOGRAFIA

1. Derechos humanos y soberanía política. Dr. Carlos Escudé. Artículo inédito. 1983.
2. La democracia en América. Alexis de Tocqueville.
3. Políticos de EE.UU. y la URSS en el Africa Subsahariana. Embajador Fernando Ricciardi. Centro de Estudios Estratégicos. 1982.
4. Una renovada importancia del Atlántico Sur Tesis Cap. de Navío Carlos Raimondi. 1982
5. Reinserción argentina en el Mundo. Dr. Carlos Pérez Llana. 1983.
6. Poder Político USA - URSS - Brzezinski - Huntington 1970.
7. Breve tratado de soviología. Alain Besançon.
8. Archipiélago GULAG - Alexander Soljenitsin. 1983.

CANISA

LINEA REGULAR A JAPON Y LEJANO ORIENTE

Servida por nuestros modernos buques multipropósito
"ACONCAGUA" y "LANIN"

Miembro de la Conferencia Marítima de Fletes
Río de la Plata / Lejano Oriente / Río de la Plata

TELEFONOS

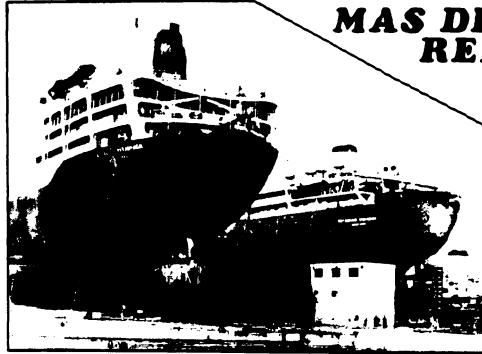
Conmutador: 394-7960 / 394-7261 / 394-7362 /
394-7664 / 394-7885 / 394-7168 / 394-
7457 / 394-7069 / 394-7563 / 394-7467
y 394-7768.

Sarmiento 440 - P.B.
(1347) Buenos Aires
República Argentina

Departamento Fletes: 394-7852 / 394-8139 / 394-7755
Departamento Marítimo: 393-1668
Sección Conocimientos: 394-8639

Cables: CANISA
Télex Nº 21114
9210 AR

**LA EXPERIENCIA
NO TIENE SUSTITUTO...**



**MAS DE UNA CENTURIA
REPARANDO BUQUES**

3 DIQUES FLOTANTES

2 DIQUES SECOS

**1 SYNCROLIFT PARA
45.000 TPB.
CON 680 METROS
DE VARADA**

**1800 METROS DE MUELLES
DE ALISTAMIENTO**



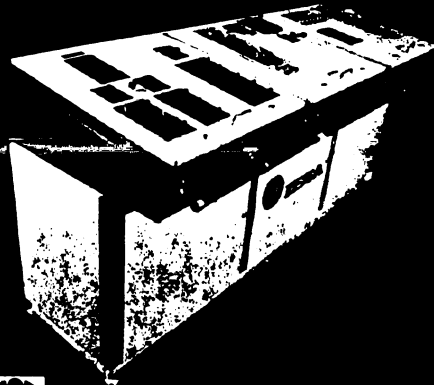
TANDANOR

S.A.C.I.V.N.

AV. JOSE N. QUARTINO 1371
DARSENA NORTE
TEL. 311-5271/78
TELEX 22898 TARNAR AR
(1104) BUENOS AIRES

REPUBLICA ARGENTINA

PUPITRES Y CONSOLAS CEMIO



CARACTERISTICAS

- Alto grado de seguridad para el personal que lo opera.
- Elevada rigidez mecánica.
- Compartimentación.
- Ampliable con posibilidad de agregar paneles sin modificaciones.
- Intercambiabilidad.
- Fácil acceso a sus componentes.
- Reducido espacio.
- Facilidad de interconexiones en conductores de potencia y auxiliares, mediante canal (lateral o posterior según requerimientos) con bridas de sujeción de cables.
- Traba de puerta.
- Pasamanos (opcional).
- Ejecución Naval.
- Ejecución Industrial.
- Fácil elección.
- Bajo costo.
- Color standart, gris RAL 35-950-15.

IESA SA
INGENIERIA ELECTRICA

SANTA MARIA DEL BUEN AIRE 438/458 (1277) Buenos Aires, Argentina
Tel. 21-5511 / 28-4950 - 28-3144 - Télex 339900

TRES GENERACIONES CONFIARON EN NOSOTROS.

Gracias a ellos y a todos los inversores
que diariamente nos confían sus
depósitos, consolidamos nuestra
sólida y fecunda trayectoria.
Creemos en la comunidad y para ella trabajamos.
Con calidez en nuestro trato y dispuestos
a cumplir cualquier requerimiento.
Inteligentemente, canalizando las
inversiones hacia la actividad productiva.
Brindando confianza, para que
usted cuente con el
mejor respaldo para su dinero.

CRECER A RITMO SOSTENIDO DURANTE CASI UN SIGLO
ES UNA DE LAS MEJORES VIRTUDES DE NUESTRO BANCO.

BANCO DE CREDITO ARGENTINO

FUNDADO EN 1887

Plaza de Mayo (Rivadavia y Reconquista) y 64 sucursales.

ATORRASAGASTI

BARGUES PIAZZA Y CIA SRL

LA CASA DE LOS 10.000 ARTICULOS

Paños - Fieltros - Tapicería - Artículos para calzados
Cueros - Manualidades y Arte Decorativo - Artículos para viajes

IMPORTACION Y EXPORTACION

BARTOLOME MITRE 1339/53 - Tel. 45-5841/44 - Capital

ENSEÑANZA ORAL Y POR CORREO

LICEO

PROFESIONAL

CIMA

Corrientes 2450 - 1^{er} Piso - Cap. Fed.

Tel. 47-5360/48-4059/48-6307

Lavadero Central

UNA TRADICION DE BUEN TRATO A SU ROPA

PAYSANDU 1459/67

Capital Federal

TEL.: 59-8868/3308

Un medio seguro y eficiente
de transporte fluvial

MEDIOS: Modernas unidades del sistema por empuje que cuentan con la más alta clasificación.

RUTAS: Ríos Paraná, Paraguay y Alto Paraguay hasta Corumbá (Brasil).

CARGAS: Generales, líquidas y graneles.
SEGURIDAD: Responsabilidad total en el tratamiento de las cargas y cumplimiento de los plazos establecidos.

FLUVIALCO NAVEGACION S.A.C.

TRANSPORTE FLUVIAL POR EL SISTEMA DE NAVEGACION POR EMPUJE

VENEZUELA 174 - 1^o Piso - CAPITAL -

Tel. 30-3329 y 30-7055 - Télex 1646 AR FLUNA



**LA SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL
DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL**

***Campaña
Aérea en
Malvinas***



Por el Capitán de Fragata
NORBERTO ULISES PEREIRO

PRELIMINARES

La Aviación Naval realiza el sostén logístico móvil de la Armada con dos unidades de transportes. La Primera Escuadrilla dotada con tres aviones Electra, turbohélices de cuatro motores y la Segunda Escuadrilla, que es la que nos ocupa en este trabajo, con tres aviones birreactores Focker F-28 de fabricación holandesa, con capacidad para transportar 65 pasajeros o 7500 kilos de carga a una altura máxima de 10.600 metros y una velocidad aproximada de 800 km. por hora.

Ambas Escuadrillas tienen su asiento en la Base Aeronaval Ezeiza y dependen del Comando de la Aviación Naval a través de la Fuerza Aeronaval N° 3, la que antiguamente recibiera la denominación de Comando de Transportes Aeronavales.

Con los actuales aviones o con los nobles DC-3 que los precedieron, a lo largo de sus 37 años de vida esta unidad además del diario transporte de personal y abastecimientos entre las distintas bases y puntos de apoyo que la Armada tiene particularmente a lo largo del litoral atlántico, ha intervenido en apoyo a los damnificados por el terremoto de Valdivia en Chile; ha efectuado innumerables vuelos sanitarios en 1955 y 1956 durante la epidemia de poliomielitis que conmoviera a la Nación; ha efectuado el traslado de las más altas autoridades de la Nación y el extranjero, tanto en el país como en el exterior, ha efectuado incontables lanzamientos de paracaidistas del Ejército y

la Armada. Fundamentalmente apoya a las unidades de Infantería de Marina y a las Escuadrillas de la Aviación Naval cuando se destacan para efectuar operaciones fuera de sus lugares de asiento habituales, transportándoles la munición, el personal y los equipos necesarios.

La Escuadrilla vivió los días previos al desembarco de una manera muy particular. Se presentía que algo muy especial estaba por ocurrir y en previsión de ello y sin que mediara ninguna directiva superior, se comenzó a trabajar más activamente que de costumbre en la puesta en servicio de los aviones. Este preaviso no fue producto del azar. En un país tan dilatado como el nuestro, por los transportes aéreos pasan tropas, autoridades, materiales, etc., y el aumento de este tipo de requerimientos nos permitió percibir la situación de apresto que se vivía.

EL DIA 2 DE ABRIL

En los Planes de Operaciones confeccionados para la recuperación de las Islas Malvinas no fueron incluidos los aviones de Sostén Logístico de la Aviación Naval. Por ese motivo el avión Focker F-28 matrícula 5-T-20 al mando del Capitán de Corbeta D. Rubén Gómez, no fue autorizado a aterrizar por las autoridades de nuestra Fuerza Aérea que controlaba el aeródromo de Puerto Argentino, el día dos de abril. En tanto se realizaban gestiones para la rectificación de esa orden, las que estuvieron a cargo del Contraalmirante D. Carlos Busser, el avión permaneció orbitando por más de una hora sobre las Islas, permitiendo a la tripulación y su pasajero el Comandante de la Aviación Naval Contraalmirante D. Carlos García Bol], observar con toda tranquilidad y detalles esa parte de nuestro territorio, visión que durante tantos años tuviéramos vedada.

El avión paradójicamente llevaba el nombre de Islas Malvinas, y trajo de regreso al continente los restos del Capitán de Corbeta D. Pedro Giachino, quien cayera valerosamente en la gesta de recuperación de ese suelo patrio. Este vuelo sirvió para afirmar la existencia de los transportes aeronavales, los que como ya dijéramos no fueron tomados en cuenta inicialmente pero que con su accionar posterior dejaron establecida su importancia al haber intervenido en cuanto evento trascendente se desarrolló en la Campaña de Malvinas.

SE INICIAN LOS REQUERIMIENTOS DE TRANSPORTES

Ante la inminencia de la llegada de pedidos en gran escala de transporte de personal y materiales, se convoca a pilotos de Focker que habiendo estado antes en la unidad se encontraban en ese momento prestando servicios en otros destinos de la Aviación Naval. Es así como entre los adscriptos se incorporan a la Escuadrilla dos ex comandantes, los que pese a ser más antiguos quedan subordinados por cargo al por entonces Comandante y que significaron a lo largo de todo el conflicto de una invalorable ayuda en cuanto a sus opiniones y al apoyo de todo tipo brindado.

Se destacaron dos aviones a la Base Aeronaval Río Grande y un grupo de mecánicos con repuestos y herramientas a la Base Aeronaval Ushuaia, para eventuales reparaciones menores e inspecciones. Este personal, al igual que las tripulaciones de vuelo, eran rotados semanalmente, no por problemas de fatiga o anímicos, sino por la voluntad de todo el personal de la Escuadrilla de participar en las acciones en las que le tocara intervenir a la Unidad

El primer requerimiento de envergadura fue el transporte de la Fuerza de Desembarco que había reconquistado y ocupado la Capital de las Islas Malvinas, hasta la Base Aeronaval Comandante Espora y Mar del Plata.

Los vuelos se cumplían transportando el máximo de carga, compatible con la operación en una pista como la de Malvinas de tan reducidas dimensiones, 100 metros de largo por 40 metros de ancho, lo cual nos obligaba a reducir la carga útil a 6000 kilos en lugar de los 7000 habituales y llevar el combustible estrictamente necesario para regresar a Río Grande. Los días, que no eran pocos, donde había que enfrentar en el regreso, vientos huracanados de cien nudos de intensidad o más, y la particular meteorología de la Isla de Tierra del Fuego, contribuían a crear condiciones tales que podríamos decir de los vuelos cualquier cosa, menos que eran rutinarios.

Cincuenta minutos sobre el mar, en una dirección en la que nunca antes habíamos transitado, la visión de la Gran Malvina primero y luego Soledad, la sensación de estar participando en algo grande, más las limitaciones propias del vuelo en condiciones marginales de operación, hacían que cada “cruce” fuera realizado con una euforia muy particular.

El empleo regular de día y de noche de la pista de Puerto Argentino, con las características meteorológicas locales de fuertes vientos asociados con techos bajos y chubascos, representaba una operación con alto riesgo aeronáutico, lo cual motivó que a partir del vuelo del avión “ISLAS MALVINAS” del 2 de abril, la experiencia acumulada por el Capitán Gómez me fuera transmitida en el siguiente vuelo, a partir del cual ese fue el procedimiento adoptado por el resto de los Comandantes de avión, los que eran habilitados luego de cumplir un vuelo de reconocimiento previo.

Cada vuelo significaba para nosotros un *YO ESTUVE*, y en consecuencia nos sentíamos mirados con cierta admiración, respeto, y tal vez envidia, por aquellos, que en el continente, estaban lejos de la zona del conflicto.

Una vez que la superioridad tomó la decisión del traslado del Batallón de Infantería de Marina N° 5 a Malvinas para contribuir a su defensa, comenzaron a materializarse los requerimientos de transporte de gran magnitud, los que no disminuirían hasta finalizado el traslado de nuestros prisioneros liberados, en el mes de julio.

Consecuentemente se trasladó el Batallón de Infantería de Marina N° de Trelew a Río Grande, para ocupar el lugar que el primero de los batallones dejaría vacante, en Tierra del Fuego.

Con todos estos movimientos, la Oficina de Pasajes de la Base Aeronaval Río Grande se transformó en Central de Cargas, con una interminable ronda de montacargas, equipos de apoyo y personal, que durante las veinticuatro horas y con cualquier condición de tiempo, recibía los materiales, los clasificaba y cargaba los aviones.

Así fue transcurriendo el mes de abril y con la llegada de los Tracker y Macchi a Puerto Argentino, la incipiente Estación Aeronaval Malvinas asumió toda la apariencia de una de nuestras bases aeronavales del sur del país, esas que en "Transportes" conocemos tan bien y que abastecemos regularmente. Allí también como es tradicional, comenzamos a cumplir con nuestro ritual, haciendo unas veces de médico, otras de lavadero, las más de correo, y en oportunidades, enlace familiar. En fin, todas aquellas tareas que cumplimos diariamente en tiempo de paz y que nos son tan caras, pues además de tratarse de nuestra razón de ser, tienen la particularidad de coincidir con nuestra misión en tiempo de guerra.

TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE LIQUIDO

A partir del 24 de abril se nos planteó el requerimiento del transporte de combustible para los aviones de Puerto Argentino, al que comenzamos a trasladarlo en tambores de 200 litros. Obvio resulta comentar el cosquilleo que nos producía el compartir el vuelo con este tipo de material, el cual ante la posibilidad de una simple chispa nos transformaría en una tea en medio del mar. Y es así que cumplimentando este tipo de vuelos nos sorprende el 30 de abril, fecha en que sin saberlo nosotros, se daba por finalizado el puente aéreo a Malvinas.

ZONA AEREA DE EXCLUSION

A las ocho de la mañana de ese día se iniciaba el bloqueo aéreo anunciado por Gran Bretaña, que complementaba el naval que ya regía con anterioridad

Amaneció como un día más y sabíamos que la flota inglesa estaba cerca, pero concentrados en nuestra tarea no nos imaginábamos cuán cerca. Despegamos de Río Grande con nuestra preciosa carga de tambores de combustible, y habían transcurrido treinta minutos de vuelo cuando comenzó a llamarnos la atención el no escuchar como era habitual las comunicaciones de los otros aviones que participaban del puente aéreo, operando desde otros aeropuertos del continente. Verificamos repetidamente la radio y la frecuencia y continuamos con una sensación incómoda volando a 20.000 pies de altura hacia Puerto Argentino. Cuando aterrizamos vimos una plataforma totalmente desierta, en un aeródromo donde hasta el día anterior todo era actividad. "¡Qué hacen ustedes aquí"! Fue la recepción que tuvimos.

Puestos en situación de la proximidad del enemigo, la salida la efectuamos cumpliendo el procedimiento en vigor, que consistía en volar rasante por la costa hasta la Isla Bougainville y luego ascender y continuar con máxima velocidad en procura de Río Grande. Esta era la primera vez que

volábamos con el Focker a 30 metros de altura; la sensación era fantástica, en la cabina el silencio era total, todos admiraban el paisaje, pero sin embargo nadie quitaba un ojo del altímetro, sin dejar de observar con cierta preocupación las gaviotas que levantaban vuelo al paso de nuestro avión. Llevábamos a bordo enfermos infecto-contagiosos de nuestra Fuerza Aérea y un capellán del Ejército.

Una vez arribados a Río Grande, y luego de contar nuestras experiencias a los circunstanciales oyentes, nos ordenaron cargar el avión nuevamente con tambores y efectuar otro cruce. Cuando el vuelo estuvo listo, era poco más de las cuatro de la tarde, con lo que no nos daba el tiempo para llegar a Malvinas antes de la cinco, hora en que se cerraba el aeropuerto. Solicitamos una extensión del servicio, a lo que nos respondieron que podíamos ir, pero que debíamos pernoctar en Puerto Argentino.

La decisión tomada de no ir fue providencial. De haberse realizado ese vuelo, por el estado en que quedó la plataforma de cargas y estacionamiento, luego del bombardeo inglés de esa madrugada, hubiéramos perdido uno de los tres Focker con que cuenta la Armada.

En vista de que había que evaluar el resultado de los ataques al aeropuerto y determinar la modalidad de operación a utilizar con los transportes en el futuro, el 1º de mayo nos trasladamos a Ushuaia para comenzar un corto período de descanso.

LOCALIZACION Y TRASLADO DE NAUFRAGOS DEL “BELGRANO”

A partir de la información de la posición dada por un avión naval NEPTUNE, el día 3 destacamos desde Ushuaia un F-28 para explorar la zona del hundimiento del Crucero A.R.A. “GENERAL BELGRANO” y mantener contacto con las numerosas balsas salvavidas que se encontraban en los alrededores.

El cuadro era tremendo, olas inmensas mecían las balsas esparcidas en un radio no mayor de 60 millas, algunas estaban amarradas entre sí y otras se encontraban solas. Desde lejos no se veía la menor señal de vida porque los náufragos se encontraban dentro de las balsas con las aberturas de éstas cerradas, para tratar de conservar un poco la temperatura, pero a medida que nos acercábamos volando a no más de cien metros del agua, dado que la presencia de nubes bajas nos impedían hacerlo más alto, oían el ruido del avión y salían de las embarcaciones efectuando grandes señales con sus brazos, con espejos de supervivencia, bengalas y cuanto tenían a su alcance, para asegurarse de ser vistos. Nuestra congoja por semejante visión, se compensaba cuando pensábamos que para esa gente, luego de las penurias que les había tocado vivir, el ancla pintada en nuestras alas, adquiriría más que nunca su verdadero significado simbólico de puerto, fin de viaje, casa...

Tres unidades navales se encontraban realizando tareas de rescate, y nuestra misión consistió en indicarles a estos buques el lugar donde se

encontraban las balsas. Luego de tres horas de labor fuimos relevados por un avión Electra de la Primera Escuadrilla. Al día siguiente debimos concurrir nuevamente relevando a otro Electra, pero ya con otro ánimo, dado que habíamos presenciado el regreso de la misión de los Super Etendard que habían impactado en el destructor H.M.S. "Sheffield".

Con las primeras luces del día 5, juntamente con la Primera Escuadrilla y aviones de la Fuerza Aérea, comenzamos la evacuación de los náufragos desde Ushuaia hasta Comandante Espora. Por la tarde de ese mismo día trasladamos 18 heridos, en su mayor parte afectados por quemaduras y en gravísimo estado, en vuelo directo para ser internados en el hospital de Puerto Belgrano. A bordo viajaba un grupo de médicos aeronáuticos que les brindaron todos sus cuidados, sin poder impedir que uno de ellos, falleciera en vuelo. El avión se encontraba acondicionado especialmente para el traslado de enfermos en camillas. Este dispositivo, al igual que otro similar para avión Electra, con capacidad para 18 camillas, fue construido en tan solo veinticuatro horas por los operarios del Arsenal Aeronaval N° 3.

REABASTECIMIENTO DE BASES Y DE ESCUADRILLAS

Los siguientes doce días los ocupamos en trasladar personal y materiales entre Buenos Aires y las distintas Bases del sur. Entre estos materiales hubo uno de ellos muy particular, los misiles EXOCET. Nuestra pequeñísima colaboración a este binomio SUE-EXOCET que tanto diera que hablar en el mundo entero, consistía en llevarles los misiles al caer la tarde desde Río Grande a Comandante Espora, donde eran recorridos y calibrados; nos los devolvían a las tres o cuatro de la mañana y los regresábamos de manera que estuvieran listos para intervenir en cualquier misión con las primeras luces del día.

El 17 de Mayo. Día de la Armada, qué mejor para festejarlo que realizando un cruce a Malvinas, burlando el bloqueo impuesto por el enemigo. Las primeras ciento cincuenta millas las volábamos a una altura de tres mil metros, luego iniciábamos un descenso a seiscientos metros y con la Gran Malvina a la vista, descendíamos a cien metros, en vuelo rasante, cruzando el Estrecho de San Carlos y luego pasando a Soledad, esquivando sus alturas y tratando de no sobrevolar Darwin, cuya defensa aérea tenía una bien merecida fama de buena puntería.

Así arribamos a una pista cuyo ancho había quedado reducido a tan solo veinte metros y se encontraba cubierta de esquirlas, piedras y restos de bombas, que por un lado eran el resultado de los bombardeos ingleses y por otro eran escombros esparcidos para engañar al enemigo sobre el verdadero estado de la pista, pero que en cada aterrizaje nos llenaba de espanto por los golpes que daba el parante del tren de nariz cada vez que impactaba en esos obstáculos, transmitiéndolo todo al resto del avión en forma de fuertes vibraciones, que daban la sensación que se desarmaría en cualquier momento. En uno de esos aterrizajes trasladábamos munición para un cañón de 150 mm.

Los proyectiles venían acondicionados en esqueletos de madera, los que estaban asegurados por sunchos. Como no contábamos con montacargas, había que desarmar el cajón y bajar los proyectiles de a uno por vez. Un eficiente copiloto, para acelerar esta maniobra en Puerto Argentino, quitó los sunchos y los cajones con sus proyectiles, en su interior quedaron sujetos solamente por las trapas del avión. Al aterrizar se desparramaron todos los proyectiles por el fuselaje con gran estrépito lo que produjo la momentánea parálisis de más de un corazón de la tripulación.

VICISITUDES EN LOS VUELOS DE “CRUCE” A MALVINAS

La trayectoria de vuelo sobre las Islas, sólo la pudimos utilizar hasta el día 19, las condiciones meteorológicas desfavorables y el desembarco inglés en San Carlos nos obligaron a efectuar otra derrota, esta vez bordeando las islas, lo que necesariamente prolongaba los tiempos de vuelo y obligaba a llevar mayor cantidad de combustible y consecuentemente disminuir la cantidad de carga transportada. Para mantener el peso de operación en el valor máximo que se había fijado, ahora podíamos cargar solamente 5000 kilos.

Cada misión, la que iniciábamos luego de una ajetreada espera en la Central de Operaciones de Río Grande, donde nos íbamos imponiendo de la situación táctica de las islas y su evolución meteorológica, establecíamos la derrota a seguir para ese día y las frecuencias a utilizar.

Lo más difícil de determinar era la hora más propicia para efectuar los cruces. De día el mayor peligro lo constituían los aviones Harrier, que gozando de total superioridad aérea, se ubican en posiciones favorables para batir todo avión argentino en forma instantánea. De noche, el peligro por un lado lo constituían las unidades navales, que en caso de detectamos con sus radares alertaban a las PAC, las que estaban en condiciones de caer sobre nosotros en no más de 8 minutos.

Por otro lado esas mismas unidades misilísticas, bien podríamos encontrarlas en nuestra ruta y ser abatidos por su artillería o por sus misiles. Pero el enemigo que nos requería el máximo de nuestra atención y concentración era el riesgo aeronáutico, por volar a tan solo cincuenta pies (diecisiete metros) por instrumentos, de noche y en vuelos de tres horas de duración.

Habíamos observado que los aviones enemigos desarrollaban muy poca actividad nocturna y las unidades de superficie iniciaban su cañoneo sobre Puerto Argentino con el famoso “expreso de medianoche” alrededor de las diez u once de la noche, esto nos sirvió para determinar como la mejor oportunidad para nuestros vuelos las horas siguientes al crepúsculo vespertino.

Tratábamos de despegar de Río Grande poco después de la puesta del sol, con media hora de intervalo despegábamos otro Focker, de manera que el primero tuviera tiempo de descargar, y despegar de Puerto Argentino. Esta

maniobra debía hacerse con total precisión y coordinación, dado que cualquier demora en la que incurriera el primer avión ocasionaría tener que orbitar al otro en las proximidades del aeropuerto, con el riesgo que esa maniobra podría implicar. Afortunadamente esto no ocurrió.

Nuestras caras eran el fiel reflejo de lo que estaba ocurriendo en nuestro interior; teníamos la sensación de que la probabilidad de pasar inadvertidos para los buques enemigos era nula, por lo tanto, sentíamos un miedo atroz. Una vez que nos sentábamos en el avión y comenzábamos a cumplimentar las listas de verificación para poner en marcha y a medida que progresábamos en ellas, iba cambiando nuestro estado de ánimo, nos invadía una tensa calma. Esa transformación era la que posibilitaba que oyéramos sin escuchar, viéramos sin mirar y tuviéramos los reflejos a flor de piel. Toda esta sensibilidad era la que nos permitía aterrizar el avión, en una pista en el estado en que estaba la de Malvinas, de noche, sin balizar y utilizando nuestras propias luces recién a último momento.

Iniciábamos el vuelo en Río Grande poniendo un rumbo este, en dirección a Puerto Argentino ascendiendo para mantener una altura inicial de mil quinientos metros. Navegadas unas cien millas en estas condiciones descendíamos a doscientos metros de altura y cambiábamos el arribamiento al sur. A partir de ese momento adoptábamos una derrota en zigzag con piernas de unas cincuenta millas de longitud, las que alterábamos diariamente en función de la situación. Los puntos de inflexión de esa derrota los designábamos con nombres de mujer, la sola mención de Beba, Marta, Pocha, servía para que todos los que estaban expectantes por el desarrollo de este vuelo tuvieran una idea de la posición del avión. La fase final del vuelo se iniciaba con la recalada en el Faro San Felipe, al cual nos aproximábamos provenientes del sudeste y finalizaba con la ubicación de la pista y el aterrizaje, maniobra para la cual había que ascender, habida cuenta que la pista se encontraba a setenta y dos pies sobre el nivel del mar y nosotros veníamos volando durante las últimas ciento cincuenta millas de nuestro traslado, a tan solo cincuenta pies, vale decir diecisiete metros de altura, considerando el tamaño de las olas en esas latitudes, podríamos decir sin temor a equivocarnos, que el mar nos “lamía”, al menos la sal la traíamos de regreso, impregnando superficies del avión y parabrisas.

En la penumbra de la cabina había un clima muy particular, silencio total, solamente interrumpido por el sonido de la radio, donde se escuchaba hablar a los operadores y la interferencia que los ingleses hacían en la frecuencia que sonaba como si fueran arpas, la concentración era total.

En la Central de Operaciones de Río Grande un Jefe de la Escuadrilla estaba en contacto radial con el Jefe del Grupo Aeronaval ubicado en la Central de Informaciones de Combate de Malvinas, intercambiaban mensajes sin mayor sentido, y en lunfardo pero en cualquier momento del mismo se recibía a bordo, donde permanecíamos en total silencio, pero interceptando todas esas comunicaciones la palabra “todo bien” o simplemente “regresen”.

En el primer caso continuábamos el vuelo con una gran confianza en la voz que proveniente de Malvinas nos daba seguridades de que podíamos proseguir el vuelo, esa voz para nosotros tenía nombre y apellido; muchas veces a lo largo de nuestra carrera naval, habíamos volado o compartido alguna tarea o simplemente conocíamos su prestigio y calidad profesional y eso nos tranquilizaba y nos hacía continuar el vuelo tan solo concentrados en los instrumentos y la navegación. De la misma manera el "regresen", cuando aparecían las peligrosas patrullas aéreas de combate de aviones Harrier, significaba un inmediato giro de 180 grados sin aumentar la altura, de manera que la sensación era de que focaríamos el agua con el ala, y un contener la respiración, dado que en ese instante presentábamos nuestro mayor blanco radar para cualquier unidad naval que se encontrara en las proximidades de nuestra vía de aproximación y todos pensábamos a bordo que dada la orden recibida de regresar, era probable que esa temida unidad misilística enemiga se encontrara en las cercanías.

No teníamos posibilidad alguna de eyectar o abandonar el avión en caso de ser atacados, o que impactáramos en el agua a semejante velocidad. Sin embargo, tal vez por contagio de ver las vestimentas de nuestros pilotos de ataque en Río Grande con sus trajes antiexposición para el agua, o tal vez porque necesitábamos pensar que el usarlos aumentaría nuestros escasos márgenes, un día nos pusimos una de esas vestimentas sobre las que nos colocamos el correspondiente chaleco salvavidas que tenía todos los elementos de supervivencia necesarios; luego ocupamos nuestros asientos, ajustamos los cinturones de seguridad y allí nos dimos cuenta de que no íbamos a poder estar las próximas tres horas en esas condiciones, realizando un vuelo cuyo éxito radicaba en la prolijidad y precisión con que se lo efectuara, por lo cual nos quitamos todo y volvimos a lucir nuestro viejo y tradicional over-all de vuelo y la campera de cuero.

Nuestro verdadero salvavidas era el equipo de navegación VLF-OMEGA que nos llevaba por los distintos puntos de notificación hasta depositarnos en el Faro San Felipe, evitando de esta manera que cualquier error nos llevaras colisionar con la Isla, dada la baja altura a la que volábamos y las malas condiciones de visibilidad.

En uno de los "cruces" un piloto debió regresar en diversas oportunidades por inconvenientes de distinta índole y eso lo tenía preocupado. Por fin inició un vuelo el que parecía estar coronado por el éxito, sin embargo en la mitad del mismo se quedó sin el equipo de navegación. Influidado por los anteriores vuelos abortados, decidió seguir viaje. Cuando creyó estar en las proximidades del aeropuerto pidió le encendieran el radiofaro, y allí grande fue su sorpresa cuando tomó conocimiento de que se encontraba varias millas al Este de Puerto Argentino, vale decir que se trataba del avión de transporte que más cerca había estado de la flota inglesa.

En plena maniobra de descarga conversábamos con nuestros camaradas destacados en el aeropuerto, quienes nos requerían novedades del continente.

poco era lo que nosotros podíamos decirles, pero en cambio tratábamos de hacerles sentir todo nuestro apoyo. Mientras esto ocurría no dejábamos de prestar atención a la radio, para el caso que se diera la alarma de aviones enemigos en acercamiento, a lo que debíamos responder con un despegue inmediato.

El tener que cargar uno de los heridos que evacuábamos sobre nuestros hombros para subirlo al avión, observando luego fugazmente en la cara del soldado su agradecimiento y el momento que habíamos compartido con los que peleaban por defender las Islas, nos daba la justificación plena de todos los momentos difíciles por los cuales habíamos atravesado para llegar allá.

Aterrizados en Río Grande, ya de regreso, nos acometía una euforia mezcla de satisfacción por la misión cumplida, de orgullo por los cumplidos que nos hacían los pilotos de ataque, navales y de la Fuerza Aerea y también por haber hecho fracasar esa posibilidad que antes de partir habíamos presentado... y en unos momentos más, cuando caíamos en la cuenta que al día siguiente volveríamos a intentar burlar nuevamente el bloqueo inglés, dejábamos la euforia de lado para dar lugar a una tensa y vigilante espera.

¡Qué rara mezcla de frialdad y fervor era el que nos embargaba! ¿Qué nos ponía así, el sentido de patria, el deber, el desafío profesional o el grado de mentalización que habíamos logrado? E inmediatamente después surgía la necesidad de olvidar rápidamente las emociones, para obtener la máxima concentración en el vuelo siguiente que nos permitiera hacer las cosas mejor que en el anterior.

El día 11 de junio, efectuamos nuestro último aterrizaje en Puerto Argentino correspondiente a esta campaña, ya que aún no habíamos cerrado nuestro plan de vuelo para volver a pasear el ancla de nuestras alas por las Islas Malvinas. Los días 12 y 13 intentamos efectuar cruces pero la situación táctica cada vez se ponía más difícil y debido a ello ambos vuelos debieron ser abortados cuando se encontraban cerca de las islas. Antes del ataque británico del 1° de mayo habíamos realizado 57 vuelos a Malvinas transportando 304 toneladas y 633 hombres. Durante la vigencia del bloqueo 13 vuelos debieron abortarse por oposición enemiga en alguna de sus fases, pero 12 fueron exitosos llegando a transportar 57 toneladas de materiales y 270 hombres.

EPILOGO

Podrá apreciarse que los transportes aeronavales han tenido en esta campaña una participación activa, desde la primera hora y prácticamente en todos los eventos de la guerra. Aún sobre el final, cuando la mayoría de las unidades habían sido replegadas por esos mismos aviones de transportes y se encontraban abocadas a escribir los informes de la guerra, el sostén logístico aeronaval estaba en la Patagonia replegando a los prisioneros liberados por los ingleses, para transportarlos a sus bases respectivas y luego, sin que mediara ningún tipo de intervalo, esos mismos aviones restablecían nuestras líneas regulares de comunicación con las bases del sur.

Más allá de lo circunstancial de esta historia, queda como conclusión para todos aquellos que tuvimos el privilegio de probamos si realmente éramos capaces de entregamos por entero al servicio de la Patria, que todo lo logrado se debe pura y exclusivamente al personal de dotación de la Escuadrilla, a los pilotos adscriptos que intervinieron y a los suboficiales que habiéndose retirado poco tiempo atrás ofrecieron y brindaron sus servicios como uno más, el alto grado de profesionalismo que posibilitó la realización de vuelos y maniobras que nunca antes habían sido practicadas, se debió a que todo ello fue a lo largo de los tiempos, recibido como herencia de todos y cada uno de los que nos precedieron. De la misma manera qué a bordo de un viejo DC-3 un puñado de valientes de esta unidad, nos diera un concreto ejemplo de soberanía al enclavar la enseña patria el 6 de enero de 1962 en el mismo Polo Sur, veinte años después un grupo de sus dilectos hijos, sus discípulos, volaban a ras del mar en el Atlántico Sur llevando abastecimientos y trayendo heridos, paseando esa misma enseña patria que se enclavaba en cada aterrizaje en esas islas largamente añoradas. Nada había cambiado...

Me permito transcribir un párrafo de la carta que nos remitiera quien fuera Jefe de la Estación Aeronaval Malvinas, porque del mismo se infiere la razón de la poca difusión que tuvo la tarea de los Transportes Aeronavales:

“Si bien estas operaciones aéreas de Sostén Logístico no tienen el brillo de otras unidades de las llamadas operativas de la Aviación Naval, que trasciende por lo espectacular de sus acciones y el daño material causado al enemigo, no dude de que el riesgo y capacidad profesional de los integrantes de su Escuadrilla no sólo los iguala, sino que en determinadas ocasiones los supera”.

* * *

NOTA DE LA DIRECCION

La Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, fue distinguida con la Condecoración “HONOR AL VALOR EN COMBATE” por: “Contribuir al sostén logístico en apoyo de las fuerzas destacadas en Malvinas, transportando elementos vitales para el combate en condiciones límites de seguridad, a pesar del bloqueo impuesto por el enemigo, las adversas condiciones meteorológicas y las precarias facilidades de aeronavegación”.

El autor, con el grado de Capitán de Corbeta, Comandó la SEGUNDA ESCUADRILLA durante la 1ª Campaña de Malvinas.



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



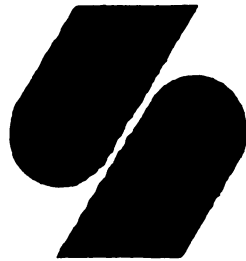
Isla Nueva S.A.

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



Oscar P. Seggiaro

Construcciones

Copam SACIMA

Astillero Agustín Cadenazzi S. C. A.

obras civiles - industriales
viales - marítimas - portuarias
construcciones y reparaciones navales
salvamentos

ADMINISTRACION CENTRAL:

Maipú 464, Piso 1°
1006 Buenos Aires
Tel. 392-6406/5744/5908
TELEX: 24800 SECOB AR

PLANTA INDUSTRIAL:

Río Luján - Tigre, F.N.G.B.M.
C.C. N° 5
Tel. 749-1109/1669



Tarjetas de Crédito



Concesionario de JORGAB S. A.
en Rio Grande
CHUNCHUNA - boutique
Belgrano 531 - Rio Grande
Tierra del Fuego

PIELES

FURS



PRESENTA

Descuentos especiales
al personal de las
Fuerzas Armadas
Militar y Civil

SU IMPORTANTE COLECCION INVIERNO 83/84
REALIZADOS CON LAS MAS HERMOSAS
PIELES NACIONALES E IMPORTADAS

REPRESENTANTE DE
"ALASKA" JORGAB S. A.
Av. San Martín 638
Local 19
Galería Jardín
USHUAIA

Cámaras Frigoríficas
Propias

SUIPACHA 359 - FLORIDA 940

Teléfono: 35-6364/6452
BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA

Información General

Palabras pronunciadas por el Almirante ISAAC FRANCISCO ROJAS, el 2 de mayo de 1984, ante el mausoleo que guarda los restos del General MANUEL BELGRANO, en el atrio de Santo Domingo, al cumplirse dos años del hundimiento del Crucero A. R. A. "GENERAL BELGRANO", durante la Guerra de las Malvinas.

En el año 1982 luchamos contra Gran Bretaña por consecuencia de su codiciosa y reaccionaria política colonialista, ya abandonada por las naciones del mundo libre occidental.

El 2 de mayo de ese año los azares de la guerra pusieron crespones en todos los mástiles que enarbolaban banderas argentinas y luto en los corazones de nuestros compatriotas. La nación entera vivió una jornada de duelo porque la potencia enemiga, faltando a su palabra, contraída libremente, atacó en el Atlántico Sur a nuestro crucero A R A. "General Belgrano" que bien lejos de la "zona de exclusión" fijada por el propio adversario, donde no realizaría acciones bélicas, regresaba hacia el continente con rumbo al Oeste.

Ese artero ataque británico puso en evidencia la mala fe y la falta de escrúpulos de esa nación, tanto como la felonía de su política consecvente con la que había iniciado para con nosotros al robamos un siglo y medio antes, en plena paz, nuestras Islas Malvinas.

Al mismo tiempo demostró al mundo que muy poco le importaban las resoluciones anteriores de la Organización de las Naciones Unidas que, desde 18 años atrás, disponían que ambos países debían entablar negociaciones **"sin demora para lograr una solución pacífica"**. En 1968, en Gran Bretaña se llega a un acuerdo aprobado por el Gabinete Británico **reconociendo la soberanía argentina sobre el archipiélago** pero, por razones de política interna, no se pudo formalizar el compromiso. Tampoco el Reino Unido acató la resolución 3160 del año 1973 adoptada por la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas que **"gravemente preocupada por la demora declara la necesidad de que se aceleren las negociaciones previstas en la resolución N° 2065 del año 1965"**. La conducta diplomática de la nación anglosajona en relación con la controversia era una cortina de humo que ocultaba sus verdaderas intenciones: **no negociar con nuestro país, a fin de retener las islas usurpadas**. Esta actitud esquivada debería habernos enseñado el grado de credibilidad que merece ser depositado en esa nación que se alinea entre las grandes potencias llamadas "rectoras" del mundo libre, que se supone dictan con su ejemplo normas de conducta política a los demás países

del sector occidental del planeta. Lo más grave del caso, además del pejuicio directo que nos produce, es que los métodos falaces desplegados por Gran Bretaña en la cuestión que nos enfrenta, puede servir de excusa y aliento a otras naciones expansivas y muy especialmente al Imperio Soviético y sus satélites, restándole autoridad moral y política al Mundo Libre al que pertenecen tanto la República Argentina como el Reino Unido.

Los procedimientos de Albión durante la confrontación, tanto en la paz como en la guerra, constituyen una obra maestra de duplicidad, de la que nuestros diplomáticos y gobernantes deberían tomar debida nota para que en el futuro no caigamos nuevamente en las redes del engaño como las que nos tendió ese país, ni en las que nos pueda tender cualquier otro, particularmente los limitrofes que tienen planteadas diferencias de fronteras con nosotros, Chile en primer lugar, Brasil y Paraguay por cuestiones fluviales y de represas. La Argentina, nación mucho menos fuerte, política, económica y militarmente que Gran Bretaña, en nada la ha perjudicado. Hemos incorporado a nuestro patrimonio cultural importantísimos aspectos, signos y métodos de sus propios, remarcables y vastamente conocidos progresos y conquistas en los campos del sistema social e institucional de la libertad, de la jurisprudencia, de las ciencias, de la tecnología, de la economía, en fin, de las bellas artes, la literatura y el deporte. Hemos mantenido un cuantioso intercambio comercial. Para gloria de las armas hispano-criollas incorporamos, también, al ser derrotadas las fuerzas británicas en la primera invasión de esa potencia (1806), varias banderas como trofeos de guerra, de las cuales dos de la Marina y dos del Regimiento 71 de Highlanders se encuentran depositadas en el venerable templo de Nuestra Señora del Rosario del Convento de Santo Domingo, en cuyo atrio nos encontramos, desde el que podemos ver, en la torre Este, las señales dejadas por los disparos de nuestra artillería que acosaba a las tropas atrincheradas en esta posición, durante la segunda invasión inglesa (1807) basta obligarlas a rendirse

El relativamente temprano reconocimiento de nuestra independencia, obra del ministro Canning en 1825, resultó mancillado, ocho años después (1833) por la inicua ocupación de nuestras Islas Malvinas. La Argentina no ha merecido el trato político que, desde entonces, ha recibido del Reino Unido, solamente atemperado cuando vislumbraba o perseguía u obtenía beneficios económicos que, sin duda, fueron alcanzados, algunas veces, recíprocamente.

El ataque y destrucción del crucero A. R. A. "General Belgrano", el 2 de mayo de 1982, fue un jalón deliberadamente clavado por la política estratégica británica para intensificar el conflicto bélico iniciado por esa nación con las acciones y amenazas en contra de un grupo de argentinos que trabajaban en una de las islas Georgias del Sur obligando a nuestro país a defender su honor con el desembarco de los días 1º y 2 de Abril en las Islas Malvinas, objetivo supremo de la operación destinada a contener el nuevo desborde imperialista de la nación anglosajona.

Un mes después el hundimiento del “General Belgrano” bloqueó el arreglo que se estaba a punto de alcanzar. Es que Gran Bretaña no quería el acuerdo que, seguramente, haría avanzar a la Argentina en la reivindicación de sus islas llevando aparejado el consecuente retroceso británico, y ambicionaba demostrar que todavía reservaba poderío militar para castigar a un país que se había atrevido a desafiar su soberbia y su decisión de retener, contra el más mínimo derecho, territorios y aguas oceánicas, así como sus fondos, que le serían muy útiles estratégicamente y económicamente. La nación del hemisferio norte tenía, pues, varias y poderosas razones que la inducían a continuar impertérrita violando nuestros derechos, desoyendo las reiteradas resoluciones de la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas. Ni se le ocurría exponer las cadenas con que mantenía sujetas nuestras Malvinas al resultado de negociaciones sobre la soberanía en litigio, que podía sernos favorable de acuerdo con los límpidos títulos que estábamos en condiciones de exhibir. La situación británica era diametralmente opuesta. Las ventajas con que contaba eran: su fuerza, la simpatía de los Estados Unidos y de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte). Lo que no era poco.

El crucero que hoy recordamos nació en Nueva York el 12 de marzo de 1938, bajo el pabellón norteamericano y con el nombre de “Phoenix”. Durante la Segunda Guerra Mundial tuvo una actuación valerosa, destacada y afortunada.

En 1951 fue adquirido por el gobierno argentino en Filadelfia, quien lo rebautizó con el nombre “17 de Octubre”. En los inicios del año 1952 se incorporó, en Puerto Belgrano, a nuestra Armada bajo el mando del capitán de navío Domingo Raúl Arambarri. El 16 de setiembre de 1955, acompañando a toda la Armada, se sublevó en Puerto Madryn contra el gobierno de entonces y el 19 del mismo mes se incorpora a la Marina de Guerra en Operaciones e iza la insignia de Nave Almirante en la boca del Río de la Plata. El martes 20 del mismo mes fue sede de la conferencia que puso fin a las hostilidades y el jueves 22 quien lee estas líneas dictó la siguiente resolución: “Considerando que el crucero “17 de Octubre” lleva el nombre de un acontecimiento demasiado reciente para denominar una unidad de la Marina de Guerra, resulta imperioso proceder a designarla inspirándonos en los héroes de la República. Sin intentar menoscabar a los compatriotas que intervinieron en aquella jomada, entendemos que sus anhelos políticos requieren la consagración de la historia para quedar definitivamente incorporados a nuestras tradiciones nacionales. Debiendo inspirarnos en esta hora en nuestro glorioso símbolo, la bandera mancillada el 11 de junio con bastardos fines y, aprovechando estas circunstancias para realizar el más solemne desagravio, este comando en jefe resuelve:

“1ro.) — Designar “General Belgrano” al crucero “17 de Octubre”

“2do.) — La designación elegida servirá para honrar al creador de la bandera nacional y, al mismo tiempo, como desagravio del ultraje que ésta recibiera”.

A pesar de sus 44 años de vida era una nave gallarda y poderosa con sus más de 13.000 toneladas de desplazamiento, su velocidad superior a los 32

nudos y sus avanzados órganos técnicos, además de los cuatro aviones que podía portar. Quince cañones de 152 mm., más ocho de 127 mm. y una buena defensa antiaérea lo convertían en el buque mejor artillado del teatro de la guerra. Motivos le sobraban a la Armada Británica para temerlo y por eso y otras razones políticas, su gobierno no dudó en violar indignamente sus propios compromisos estratégicos para librarse de esa amenaza.

Recordaremos que la fracasada gestión del mediador norteamericano Haig tuvo marcada incidencia en la pérdida del crucero por la nula eficacia de su actuación y su innegable y demostrada inclinación a favorecer los intereses de la nación aliada de su país, cuando se estaba a punto de llegar a una solución aceptable.

El “General Belgrano” sucumbió en la tarde del 2 de mayo tras haber recibido el impacto de dos torpedos lanzados por el submarino nuclear “Conqueror” que lo venía siguiendo bien informado por su Almirantazgo que, a su vez, era apoyado por terceras potencias. Hay fuertes indicios en el sentido de que el Reino Unido recibía datos precisos sobre los movimientos y composición de nuestras fuerzas provenientes de gobiernos que se comportaron deslealmente con la Argentina. Sabido es que los Estados Unidos le prestó una gran ayuda mientras el “mediador” norteamericano iba y venía entre las tres capitales. No es verdad que una nación sudamericana vecina “nos guardase bien las espaldas” durante la guerra. La controversia que mantenemos con esa nación por una parte del archipiélago fueguino nos da derecho a poner en tela de juicio esas manifestaciones que partían de Chile y a dudar de la sinceridad de sus protestas de confraternidad y de adhesión a nuestra causa —por otra parte muy tibias— expresadas en los foros internacionales que se ocupaban del conflicto, muy distintas de otras entre las que deben destacarse las de Perú, Venezuela y Panamá en el ámbito sudamericano. Y ni que hablar del comportamiento de los Estados Unidos, en relación con los deberes que le impone el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR).

El hundimiento del “General Belgrano” segó la vida de más de 360 compatriotas que allí encontraron la muerte —muchos de ellos después de horribles padecimientos— cumpliendo con su deber de defender la Patria. Otros, de sus más de mil tripulantes, han sobrevivido, muchos gravemente mutilados o inválidos, aunque todos ellos ostentan un título de excepción que los ennoblece porque lo ganaron en nombre de todos los argentinos y de todas las glorias argentinas.

Ante el mausoleo que guarda los restos venerados del héroe epónimo, no venimos a llorar la muerte de los compatriotas que perecieron en la acción, ni a lamentarnos por los sufrimientos de los combatientes que viven. No sería digno ni edificante para nuestra Armada. El crucero “General Belgrano” —donde el que habla había pasado días, tres meses antes— era un navío de guerra y en la lucha debía destruir al enemigo o ser abatido. El destino decidió esto último. Venimos a recordar uno de los hechos de la guerra, para

nosotros adverso y duramente desfavorable. Muy doloroso por las vidas inmoladas, existencias vulneradas y el sufrimiento de tantas familias a las que acompañamos en sus pesares. Todo ello fue y será siempre el tributo rendido al honor naval argentino que aquellos hombres brindaron con integridad de guerreros, conscientes de que la victoria o la derrota digna sólo se encuentran al término de un único camino: el del sacrificio con honor de los que velan noche y día las armas de la Patria, es decir, los militares que las empuñan por vocación o cumpliendo deberes constitucionales.

La Nación Argentina ha de bregar sin desmayos por la recuperación de sus islas Malvinas y no ha de conceder ventaja alguna al usurpador. Gran Bretaña ha de pagar, sin treguas ni concesiones, lo que nos ha costado su política rapaz y ha de reparar cuanto antes el robo de nuestras islas reconociendo sin ambigüedades la soberanía argentina sobre las mismas.

Si así no fuere, si aquellos anhelos no se transformasen en un objetivo nacional tenaz e incansablemente perseguido, estaríamos negando el inmenso valor que tienen las grandes pérdidas que hemos sufrido en la guerra austral aún no cerrada. Nuestro homenaje de este día sería vano, estaría privado del hondo significado que anida en nuestros corazones y resultaría desviada gravemente la intención que nos mueve tanto como desmentido el sentimiento que nos convoca: un inextinguible recuerdo de gratitud, fervoroso y altivo, para los argentinos que cayeron hace dos años, junto al ilustre crucero “General Belgrano” en las heladas aguas de nuestro Atlántico Sur.

* * *

Texto del artículo titulado “La Reforma del Código de Justicia Militar” del Contraalmirante Auditor Ramón L. F. Morell, publicado en el diario “La Nueva Provincia” de Bahía Blanca, en su edición del 25 de mayo de 1984.

En el diario “La Nación” del 28 de abril último, el doctor Germán Bidart Campos, se refiere a las reformas introducidas en el Código de Justicia Militar, encarando con su característica solvencia el espinoso tema de su constitucionalidad y pronunciándose por la afirmativa.

Con el respeto que me merecen —en general— las opiniones ajenas y muy en particular las de un profesor y tratadista de la talla del nombrado, me voy a permitir disentir con tan autorizado juicio, por las razones que paso a exponer:

Por la precitada reforma, se crea —en lo sustancial— una nueva instancia a cargo de la Justicia Federal, en cuyos estrados serán apelables obligatoriamente y con muy amplios alcances, los fallos pronunciados por el Honorable Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas, que era hasta entonces tribunal de última instancia y en ocasiones, única, en el ámbito de la justicia castrense.

Como no está en mis propósitos adelantar juicio —que por otra parte sería prematuro— sobre la bondad o eficacia de tal sistema, sólo me voy a ocupar de los aspectos constitucionales y, dentro de éstos, del problema de la retroactividad de sus efectos a situaciones pasadas (art. 10 de la ley de reformas) así como de la no reimplantación del requisito del “cúmplase” atribuido al Presidente de la Nación y comandante en jefe de las Fuerzas Armadas por el Código de Justicia Militar antes de las modificaciones introducidas por la Ley N° 23.042 del año 1983.

He aquí mis razones:

a) Los Consejos de Guerra Permanentes para cada fuerza (personal subalterno) o comunes a las tres (personal superior) actúan en calidad de “jurados” en lo que hace a la evaluación de los hechos y para formar su convicción acuden a las reglas de la sana crítica, sin otras cortapisas que las que les dictan su conciencia y experiencia.

Bien llamados “tribunales de conciencia”, establecen así los hechos y sus circunstancias —las llamadas “cuestiones de hecho”— que a partir de allí quedan irrevocablemente fijados, y salvo que en la formulación de los mismos se haya incurrido en palmaria nulidad, la alzada (Consejo Supremo) no puede modificarlos.

En este estado, los Consejos pasan a calificar los hechos desde el punto de vista legal (delito o falta), y en virtud de ello aplican las penas o sanciones disciplinarias que correspondieren, o absuelven al acusado.

Asimismo, cabe destacar que en todo el curso del proceso están asistidos por un letrado militar (Auditor) que, además, integra el Consejo Supremo como vocal, con derecho a voz y voto (uno por cada fuerza).

Aristóbulo del Valle

Por estos motivos parece de estricta lógica jurídica que el Código de Justicia Militar no incluya el de apelación, “stricto sensu”, entre los recursos oponibles a las sentencias dictadas en sede castrense.

Pues bien, a este régimen “sui géneris” —pero que ha demostrado su viabilidad y eficacia, tras más de cien años de pacífica aplicación (ver “Fallos de la Corte Suprema de la Nación” y, en especial, el “leading-case” Espina, cuyo defensor fue nada menos que Aristóbulo del

Valle)—, se le adosa o yuxtapone ahora otro procedimiento a sustanciar en un fuero distinto, por vía de un recurso que permitirá partir de cero y revisar de pies a cabeza aquellas intangibles “cuestiones de hecho”, cuya irrevocabilidad es de la esencia del proceso militar.

Ello pasando por alto el injusto desmedro que supone para el Honorable Consejo Supremo, hasta ayer el más conspicuo tribunal en la esfera militar, que a partir de ahora actuará bajo la supervisión de la Cámara Federal, a quien deberá informar sobre el vencimiento del plazo que la ley le acuerda para expedirse y solicitar la consiguiente prórroga (art. 10, últimos párrafos de la Ley mencionada).

Pero a esta altura de mi argumentación sería lícito preguntarse si no es acaso para el procesado el sistema descrito una suerte de refuerzo de la garantía constitucional del “debido proceso”.

Admito que sí lo es pero en términos abstractos y no en el caso sub examen, pues en él intervienen otros factores, consecuencia lógica del muy alto grado de especificidad que presenta el quehacer castrense.

Así, no es lo mismo someter a contralor jurisdiccional, v. gr., a una infracción aduanera, que a una insubordinación o una irrespetuosidad cometidas en las Fuerzas Armadas, pues estos ilícitos ofrecen en ese ámbito una muy variada gama de matices, aparte de las causales de atenuación y agravación que el código contempla; consumados en situaciones normales o de riesgo; por personal bien o deficientemente adiestrado o conducido, o afectado por problemas de índole privada, etc. etcétera.

Estas especiales características requieren de quien juzga, aparte de las indispensables vivencias que sólo pueden dar largos años de ejercicio continuado del mando, una adecuada visión de las derivaciones del hecho punible, ya que la sanción que en definitiva se imponga no incidirá únicamente en el transgresor sino que trascenderá de su persona e irá a proyectarse sobre la disciplina y el buen orden del servicio, valores éstos que es menester preservar a todo evento.

No olvidemos que las ordenanzas del rey Carlos III de España —origen remoto de nuestro Código de Justicia Militar—, respondían al propósito de “manejar” sus ejércitos, o a “gobernarlos”, como reza el inciso 23 del Art. 67 de la Constitución Nacional.

Y si bien es cierto que la idea de justicia es —obviamente— uno de los pilares del mando, también lo es que lo vital es el objetivo a alcanzar, aunque sea necesario echar mano de una sabiamente dosificada proporción de paternal arbitrariedad.

Así han procedido los grandes conductores, de Julio César a Patton y Rommel, pasando por San Martín y Napoleón.

“Cúmplase” presidencial

No incurramos tampoco en pecado de lesa amnesia, tan frecuente en los argentinos dejando de lado que las Fuerzas Armadas son instituciones visceralmente piramidales, que reposan sobre el principio de autoridad, sostenido a ultranza; de no ser así no serían tales sino una turba desmelenada con las armas en la mano. Y ahí están los ejemplos de Rusia, después de la revolución de octubre y de Alemania al finalizar la Primera Guerra Mundial, para probarlo.

Por las razones precedentemente expuestas arriba a la conclusión que el sistema que organiza la Ley de Reformas al Código de Justicia Militar crea —en los hechos— un “nuevo juez” y le otorga jurisdicción sobre supuestos delitos cometidos con anterioridad a su vigencia. Ello está, parece innecesario destacarlo, en abierta colisión con el principio sentado por el artículo 18 de la Constitución de la República, garantía del “juez natural”, es decir, el designado por la ley “antes” del hecho de la causa.

b) Pero como lo adelantara al comienzo, no paran aquí las cosas.

En efecto, la organización que preveía el Código de Justicia Militar antes de la reforma operada por la Ley N° 23.042 del año ppdo., se atenía estrictamente al esquema constitucional del país, a saber: el Presidente de la Nación, ocupando el lugar que le corresponde en la cúpula de la estructura, en su carácter de Comandante en Jefe de las fuerzas de tierra, mar y aire; el Congreso, dictando las leyes y ordenanzas para el gobierno de las mismas; y los agentes de mando militar (consejos de guerra, fiscales, auditores, jueces de instrucción) recibiendo sus poderes jurisdiccionales de aquél, y devolviéndoselos, finiquitado el proceso, para el requisito del “cúmplase”, que no es una mera formalidad, sino el trasunto de aquella reasunción. Esta era la ocasión para que el Presidente de la Nación indultara o conmutara la pena impuesta en la sentencia, o impusiera, disminuyera o aumentara las sanciones disciplinarias. Más aún, podía devolver la causa para que fuera fallada de nuevo ejerciendo sus facultades para la revisión de la misma en el caso de jueces acusados de prevaricato, cohecho, etc. (Argumento de los artículos 468 y siguientes del Código de Justicia Militar). Con el “cúmplase” presidencial cerraba su ciclo el fuero castrense y las sentencias quedaban en condiciones de ser ejecutadas.

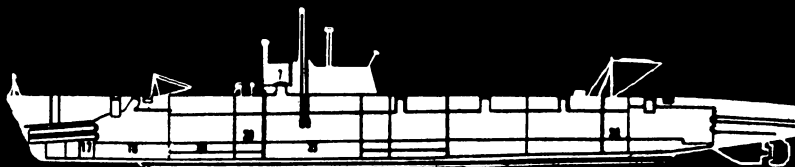
Eliminado el requisito de referencia, pues la ley de reformas no lo restablece (ver Art. 12, ley precitada), de ahora en más cabrá plantearse el siguiente interrogante, que me apresuro a contestar por la negativa, para evitar innecesarios suspensos: ¿podrá el presidente poner el “cúmplase” a una sentencia de la Cámara Federal, que por la mencionada ley tiene carácter de definitiva?

No cabe duda de que ésa es la contestación que cuadra, ya que se ha alterado el anterior esquema con la intromisión, en el camino de la justicia militar, de un fuero de distinta especie y dependiente de otro poder, lo que le estaría vedado al Presidente de la Nación por el Art. 95 de la Constitución, cláusula ésta que proviene de insoslayables principios que hacen al régimen republicano de gobierno.

En consecuencia, también es inconstitucional a este respecto la ley sub examen.

Una última reflexión: los injertos y las cruas son posibles y, tal vez, deseables en el reino vegetal o animal pues ellos originan productos híbridos; pero con toda probabilidad fracasarían tales experimentos en el complejo plano de las relaciones jurídicas.

Electrodos argentinos para confiar profundamente.



CONARCO, a la vanguardia de la tecnología mundial en Soldadura, produce en nuestro país electrodos especiales para soldar submarinos. Productos que poseen tal nivel de calidad que hizo posible su uso en la construcción de centrales nucleares.

CONARCO.
Electrodos argentinos para confiar profundamente.



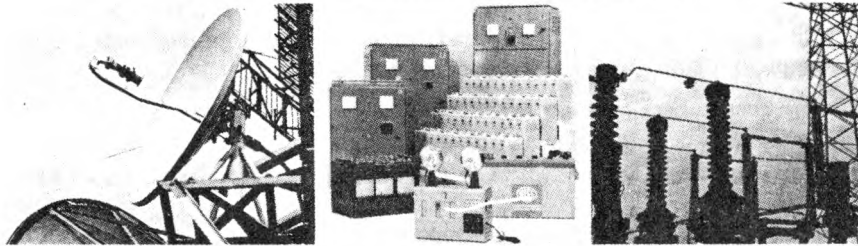
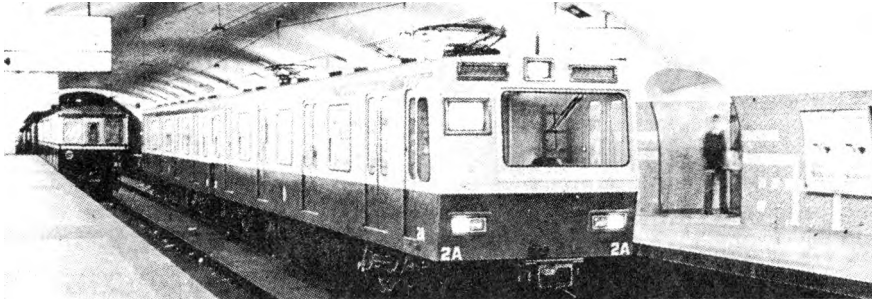
CONARCO

ALAMBRES Y SOLDADURAS S.A

Calle 97 N° 741

(1672) Villa Lynch - Buenos Aires

Tel. 755-6037 - Telex: 26102 CONAR AR

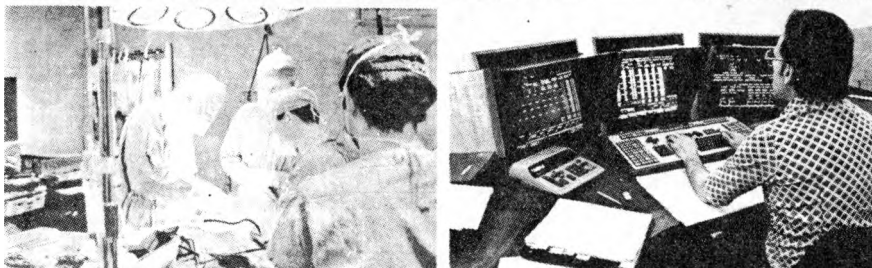
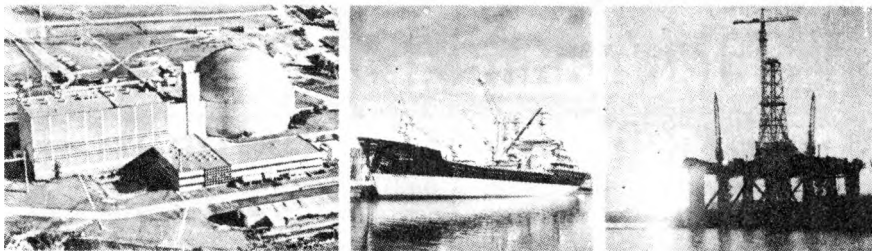


**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

SAB NIFE 

NIFE Argentina S.A.

José León Suarez 2244 - 1440 - Capital
Tel.: 68-6031 3 - Télex 02-2729 NIFE AR
Dir.: Telefónica NIFECAD



Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitán de navío Mateo A. Minetto, contraalmirante auditor Eduardo A. García Pulles, contraalmirante médico José Antonio Isola, capitán de fragata I. M. José B. Fonrouge y capitán de fragata Raúl José Mariano.

ALTAS DE SOCIOS

Activos: Guardiamarina Martín Ignacio Goñi, teniente de fragata bioquímico Néstor José Capello, teniente de fragata ingeniero Roberto Eduardo Hartkopf y teniente de fragata médico Miguel Gerardo Rama.

Adherentes: Señor Ricardo Ferrer Aranguren y escribano Enrique R. Luján Olivé.

CONFIRMADO COMO SOCIO ADHERENTE

Señor Guillermo Rubén Seoane.

RECONOCIMIENTO DE SOCIO TRANSEUNTE

Prefecto Alberto Marcelo Vacotti.

BAJAS DE SOCIOS

Por fallecimiento: Capitán de navío contador Néstor Abel Zabala, señor Héctor L. Moreno, capitán de corbeta Héctor Valla, capitán de corbeta Ricardo Fago, comodoro médico Leopoldo González Torrent, capitán de navío Enrique Albani, capitán de navío Hugo Carlos Adámoli, capitán de navío Carlos Luis Musís, capitán de navío bioquímico Manuel N. J. Pulleiro, capitán de ultramar Jorge E. Belogini, coronel Nicolás F. Giacomuzzi, teniente coronel Leónidas J. Montaña, capitán de fragata Jorge C. Radivoj, capitán de navío Pedro Héctor Dimenna, capitán de fragata Fernando Tagliaferro, vicealmirante Juan M. Carranza y Capitán de navío I.M. Rubén Carlos Sansosti.

Por aplicación del artículo 17, inciso 5º, del Estatuto: Ex teniente de fragata Roque Daniel Mazzeotti, ex teniente de corbeta Domingo José Crespo, ex teniente de fragata ingeniero Alejandro Gerardo Bordenave y ex tenientes de fragata Carlos Rodolfo Ruiz y Guillermo Rubén Seoane.

Por renuncia: Tenientes de corbeta Guillermo D. Guerra, Angel Vázquez, Hugo Tomás Pascual y Eduardo Ganeau, guardiamarina contador Claudio L. Chiaravalle, teniente de fragata Luis Víctor Seghezzi, teniente de fragata ingeniero Daniel G. Solari, teniente de fragata Mario Gastón Cacaault, guardiamarina contador Miguel Angel Buscazzo, teniente de corbeta Romeo Sergio Volpi, teniente de fragata Horacio J. M. Barragán, teniente de corbeta médico Ricardo E. Denes, teniente de corbeta Guillermo F. Abaján, teniente de corbeta Ricardo Zalabarríar Teniente de navío ingeniero Marcelo Morena, teniente de corbeta I. M. Julio Omar Roch, comodoro Gert Hermann Kleissen y teniente de corbeta médico Fernando Kariuz.

CONMEMORACION DEL SEGUNDO ANIVERSARIO DEL DESEMBARCO ARGENTINO EN LAS ISLAS MALVINAS Y GEORGIAS DEL SUR

El día 2 de abril, con motivo de cumplirse el segundo aniversario de la reivindicación armada de sus Archipiélagos del Atlántico Sur que realizó la República Argentina, el Centro Naval dispuso la realización de una ceremonia en memoria de los Socios fallecidos en acciones de guerra. Concurrieron familiares de los mismos y numerosos socios de la Institución.

Se descubrió una placa alegórica obra del escultor Ricardo Gianotti, la cual fue bendecida por el Vicario General de las Fuerzas Armadas, Monseñor José Miguel Medina.

El señor Presidente del Centro Naval pronunció en la oportunidad la siguiente alocución:

“Señoras, señores:

La historia de la humanidad nos demuestra que el pronunciamiento de los pueblos se debe siempre a causas justas.

El 2 de abril de 1982 el pueblo argentino lo hace así, por la reivindicación de los archipiélagos del Atlántico Sud, de los que fuera despojado vilmente por la fuerza, un siglo y medio atrás.

Una nueva instameia, tal vez una hermosa ilusión como dolorosamente fue después, hizo sólo posible el flamear transitorio de nuestro pabellón celeste y blanco, en las Islas Gauchas del Sur.

Sin embargo la epopeya, aun con todas sus cargas de errores y fracasos, había demostrado una actitud insobornable de la Nación Argentina.

Esa nueva instancia o esa preciada ilusión fue hecha plena de coraje, fue colmada de entusiasmo y fue excepcionalmente heroica, a través de la sangre derramada por nuestros queridos soldados, cuyos nombres jamás caerán en el olvido y permanecerán indelebles en el sagrado altar de la Patria.

Ellos, desde el más allá, en la gloria infinita de Dios, hicieron realidad por un instante esa rica inspiración de reconquista. Ellos, desde el mas allá, nos exigen hoy que la Patria continental argentina incorpore definitivamente a su patrimonio, a la Patria insular que emerge en el Mar Argentino y que por todos los derechos nos corresponde.

No será posible borrar jamás el 2 de abril en los anales de la Historia Argentina, ya que esa fecha nos señalará por siempre nuestro espíritu de reivindicación y templanza y la gratificante solidaridad americana, por encima del burdo despojo e injusto coloniaje impuesto otra vez en fuerza y por segunda vez.

El Centro Naval ha dado también su cuota de sangre por medio de estos queridos socios, caídos en cumplimiento al deber sagrado de defender a la República, en su soberanía lesionada.

En presencia de sus esposas, padres, familiares y amigos, les rendimos el eterno homenaje de: gratitud en la obra que hoy descubrimos, trabajo de un eximio escultor argentino, donde el arte se conjuga con el sentimiento, encerrando a su vez un portentoso simbolismo de valor, abnegación y de profundo respeto. Nuestra conciencia y memoria no sólo nombra a los propios, sino que se hallan presentes también en nuestros corazones todos y cada uno de los leales civiles y militares, que con valiente desprendimiento y el tradicional coraje de los valores de esta tierra, cayeron definitivamente para renovar el lustre jamás empañado de la autoestima nacional.

Esta obra será para los socios del Centro Naval y para todos aquellos que visiten esta querida casa de los Oficiales de la Armada, un signo de reverencia, una lámpara votiva cuya luz jamás se extinguirá.

Cuando día a día repasemos los nombres de los que aquí figuran, pensemos que así como ellos han tenido el privilegio de llegar al mejor destino final para un soldado de la República, ese mismo sacrificio nos impone a nosotros a una convocatoria permanente, a un irrenunciable final de grandeza ciudadana y a una actitud constante e insobornable de defensa, por los principios sagrados de la nacionalidad, que nos legaron aquellos que forjaron nuestra amada Patria Argentina.

Hoy, en medio de tantas acechanzas y de espíritus atribulados por la acción disolvente de los que pretenden sumir a la República en ideologías extrañas a su sentir nacional, aquí están como ejemplo contrario, las figuras puras de estos héroes nacionales.

Hoy, cuando los denuestos y las diatribas contra las instituciones militares alcanzar la medida de lo incalificable, aquí están los nombres de muchos de aquellos que, perteneciendo con orgullo a las Fuerzas Armadas a las que se pretende destruir, han oblado su sangre por la defensa de la soberanía mutilada, emulando las luchas de la independencia y las campañas libertadoras de San Martín y Brown. Y dieron su sangre al único precio que la Patria exige: esto es, la renuncia a la vida y a sus seres queridos, cayendo con dignidad y para siempre en el campo de batalla.

Y así, con la caída de todos ellos, será posible alguna vez, y también para siempre, mantener erguida la integridad de la República.

El descubrimiento de esta obra sellará nuestro compromiso y con ello el sentimiento común de los compatriotas y el entusiasmo generoso que viven las almas grandes en los mares, cielos y campos de la Patria, cuando Je luchar por la Argentina se trata.”

Durante la bendición de la placa recordatoria, Monseñor Medina expresó la siguiente oración:

¡SEÑOR DE LA HISTORIA!

El Centro Naval se dirige a Ti en plegaria sufrágial, motivada por la bendición de una placa memorativa, en el segundo aniversario del 2-1V-1982.

Plegaria de adoración:

porque eres “el que es”;
porque eres la Verdad que ilumina, que dirige, que salva;
porque eres la Justicia para todos sin excepción y para todo sin unilateralidad;
porque eres la Equidad que soluciona sin irritar;
porque eres la Misericordia que sabe entender.

Plegaria de agradecimiento por tanto que nos ha regalado, desde la existencia hasta la gracia, pasando por nuestra nacionalidad argentina y nuestra vocación castrense.

Plegaria de perdón, porque muchas veces Te hemos abandonado y otras Te hemos negado.

Plegaria de petición por cuanto necesitamos, que es mucho, urgente y grave.

El Centro Naval eleva esta oración en una situación de especial complejidad:

con algo de tristeza por no haber reconquistado lo nuestro, por lo que hemos perdido, por nuestros heridos a quienes respetamos, por nuestros muertos a quienes veneramos;

con tristeza, pero también con esperanza que sostiene, con ánimo que empuja, con la eficaz fortaleza, y con el amor patrio que humaniza y socializa.

De un modo especial, Señor. TE PEDIMOS:

por los que derramaron su sangre tal vez con miedo en un primer momento pero con valentía después;

por nuestros muertos, holocausto de patria;

por el padre que perdió al hijo, y por el hijo que perdió al padre;

por las esposas anticipadamente viudas;

por todos los Argentinos que, aunque moralmente heridos, están en pie de lucha en la constante edificación y continuo progreso de la Patria.

¡Señor! danos santos para que estés más con nosotros, y héroes para evitar la mediocridad.

Lamentarse es un desahogo del corazón, muy humano, pero COMPROMETERSE es una urgencia de vida o muerte para la Patria; por ello:

como hijos de la verdad, nos comprometemos a encadenarnos a ella, para vivenciar la objetividad, sin distorsionarla, sin mediatizarla, sin callarla; verdad que dice NO al “libro negro” de las solas miserias, que dice NO al “libro blanco” de los solos éxitos;

porque confiamos en Tu providencia, nos aferramos a la fe esperanzada que sobrelleva con paciencia y supera con eficacia; bien sabemos que TODO tiene arreglo con la unión ciudadana y la sujeción a Tu voluntad;

por ser adultos, nos comprometemos responsablemente a aprender la lección, para descartar errores e imitar el ejemplo de nuestros heridos capitaneados por García Quiroga, y por nuestros muertos personificados en Giachino —maestros de patria—;

queremos acrecentar la argentinidad;

porque la Patria nos lo exige, no subaltemizaremos lo superior a lo inferior, ni lo nacional a lo sectorial, ni lo permanente a lo coyuntural.

Señor, nunca nos olvidaremos de estos centenares de proceres, ni de sus múltiples lecciones, ni de sus ejemplos encarriladores!

Para que este compromiso sea realidad y no insuficiente lamentación, BENDICENOS, Señor, bendiciendo esta placa que perpetuará tanto de nuestra Patria.

Madre-Virgen, María SSma. en la advocación del Rosario de la reconquista, presenta esta plegaria, con sus anhelos, peticiones y compromiso, a Tu divino Hijo, el Señor de la historia, para Su Gloria y nuestro bien.

Así sea.

50° ANIVERSARIO DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL

El día 30 de julio del corriente año se cumple el 50° Aniversario de la creación de la Escuela de Guerra, con motivo del cual se ha constituido una Comisión para organizar la pertinente celebración, en la cual representa al Centro Naval el miembro de su Comisión Directiva Capitán de Fragata Pedro C. Florido, quien también es profesor del mencionado Instituto.

RENOVACION PARCIAL DE LA COMISION DIRECTIVA

En la Asamblea Ordinaria anual realizada el 26 de abril, se realizó el escrutinio de la elección de nuevos miembros de la Comisión Directiva y de la Comisión Revisora de Cuentas, proclamándose electos a los siguientes consocios:

COMISION DIRECTIVA**Período 1984-1986**

Vicepresidente: 2º: Contraalmirante Héctor A. TERRANOVA.

Protosorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. FERRO.

Vocales Titulares:

Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA.
 Capitán de Navío Jorge H. PACCIORETTI.
 Capitán de Fragata Jorge M. CZAR.
 Capitán de Fragata Balvino C. SORIA.
 Capitán de Fragata Cont. Juan C. VARESINI.
 Capitán de Fragata Pedro L. GALAZI.
 Capitán de Fragata Ismael D. MOLINA.
 Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO.
 Capitán de Corbeta Auditor Juan E. QUICK.
 Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI.

Período 1984-1985**Vocales Suplentes:**

Capitán de Navío I. M. Jorge R. SANTO.
 Capitán de Fragata Francisco A SCÁLONE.
 Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ.
 Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. MORENO.
 Capitán de Fragata I. M. Miguel A. TROITIÑO.
 Capitán de Corbeta I. M. Hugo J. SANTILLAN.

COMISION REVISORA DE CUENTAS**Período 1984-1986**

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Jorge M PEREZ PERRI.
 Capitán de Fragata Contador José L. PAGLIALUNGA.

Período 1984-1985**Revisores de Cuentas Suplentes:**

Capitán de Corbeta Contador Luis A. IZAGUIRRE.
 Teniente de Fragata I. M. Luis R. CAVOTTA

ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL:

El 4 de mayo se cumplió el 102º aniversario de la fundación del Centro Naval. Por la mañana, en la Capilla Stella Maris el Vicario General Castrense ofició una misa en memoria de los Socios fallecidos desde el anterior aniversario y que fueron los siguientes:

Mario L. Villa, Erik Poulsen, Carlos Eduardo García, Edmundo A. Grimaux, Adolfo F. E. Molinelli, Carlos Jorge Day, Domingo Luis Caretta, José Julio César Vanella, Francisco José Campi, Emilio Luis Díaz, Horacio Howard, Marco Aurelio Ortiz, Antonio Laureano Toscano, Vicente A. Ferrer, Héctor Pérez Llamas, Adolfo José Cánepa, Helvio N. Guozden, Florencio Pastor, Víctor Monge, Tirso R. Brizuela, Alvaro Gómez Villafaña, Jorge José Castellano, Juan Carlos Moreno, Raúl Moyano Arrigoni, Manuel A. Pita, Jorge Enrique Belogini, Hugo Montagnani, Agustín T. Barrio, Luis Bertoni Flores, Sergio Femando Di Fonzo, Ernesto T.

Hirthe, Héctor D. Loduca, Blbio Castello, Constantino Núñez, Néstor Abel Zabala, Luis A. Lacoste, Arturo Belloni, Mariano Isaac Queirel, Héctor L. Moreno, Héctor Valla, Ricardo Fago, Nicolás F. Giacomuzzi, Enrique Albani, Hugo Carlos Adámoli, Carlos Luis Musis, Manuel N. J. Pulleiro y Jorge Radivc.

Por la tarde se procedió a realizar la incorporación de los nuevos miembros de la Comisión Directiva, oportunidad en la cual el Presidente de la Institución vicealmirante Humberto J. Barbuzzi pronunció las siguientes palabras:

“El 4 de mayo ha quedado íntima y permanentemente concatenado a la Guerra del Atlántico Sur, dado los acontecimientos ocurridos el día 2 y seguidamente en oportunidad del Centenario de nuestro Centro Naval.

En esas fechas de 1982, nuestra gloriosa Armada sufrió la pérdida del Crucero A. R. A. ‘General Belgrano’ en la forma artera que todos conocemos, pero respondiendo seguidamente con ejemplar conducta profesional a esa ignominia por medio de la Aviación Naval atacando y hundiendo, en actitud honrosa y temeraria, al destructor H. M. S. ‘Sheffield’, precisamente en momentos en que celebrábamos en un marco de austeridad y congoja aquella primera centuria de vida institucional, tan cara a todos nosotros .

"Quizá para algunos inadvertidos sorprenda la recordación de este hecho de armas en una ocasión como la presente, pero en los momentos actuales en que parecería existir la aviesa intención de desvirtuar el verdadero concepto de la lucha librada contra la prepotencia colonialista, se hace indispensable mantener viva esa llama de soberanía que nos condujo a reconquistar las islas irredentas. Además, porque el Centro Naval ofreció su generosa cuota de sangre de varios de sus miembros, regando con ella la turba mal vinera o dándole otro matiz a las gélidas aguas del océano .

La obra escultórica que puede observarse en el rellano del 4º piso de esta sede central, configura el emocionado homenaje de gratitud brindado a estos héroes en ocasión de cumplirse el 2º aniversario de la reconquista de las Malvinas. En este sentido todavía estamos, ciertamente, en deuda moral con los consocios caídos en la lucha contra la subversión, los cuales están permanentemente en nuestro pensamiento y en nuestros corazones de argentinos, y que por disposición de la Comisión Directiva habrá de satisfacerse en el transcurso del año actual. Ellos, al fin de cuentas, al impedir la satelización roja argentina, posibilitaron también con los camaradas de las otras fuerzas armadas, el retomo a la institucionalización del país, que aún sigue inmerso en declamaciones extemporáneas e ingratas dirigidas a minimizar o aun borrar el patriotismo de aquellos, su honor, su entrega, contundiendo a todos en una misma bolsa. Esta es la verdad despiadada.

Reiteramos una vez más nuestro cariñoso reconocimiento hacia aquellos jóvenes visionarios de 1882 que fundaron el Centro Naval a inspiración del Subteniente Albarracín, legándonos, además de esta hermosa realidad, su ejemplo de sacrificio proyectado hacia el futuro y un derrotero de hombría de bien y de señorío que, en su permanente homenaje y por la salud de la Patria, debemos continuar transitando sin ningún tipo de desviaciones, aglutinados en el lema “Unión y Trabajo”, sabiamente destacado en el escudo de la Institución.

Deseamos la mejor suerte a los nuevos miembros incorporados hace unos momentos a la Comisión Directiva, por voluntad de los señores consocios expresada en la Asamblea de 26 de abril último. Estamos seguros de que la incorporación del flamante Vicepresidente 2º Contraalmirante D. Héctor Terranova, quien reemplaza en el cargo al pujante y eficiente capitán de navío D. Enrique Germán Martínez, facilitará grandemente nuestro honroso cometido.

Vaya nuestro estímulo también a los señores miembros que continúan en sus funciones, y nuestro renovado agradecimiento a quienes nos han acompañado generosamente en nuestra gestión.

Como es habitual, seguidamente haremos entrega de los premios a los autores de los mejores trabajos publicados en el Boletín del Centro Naval durante 1982/1983; de la Medalla Bodas de

Oro a los señores consocios que cumplieron 50 años con la Institución y del Diploma de Honor a los nuevos socios Vitalicios. A todos ellos, nuestras gratísimas felicitaciones.

Señoras y señores:

Les agradecemos profundamente la deferencia de acompañarnos y les invitamos, a continuación de la entrega de las distinciones mencionadas, a celebrar el 102° Aniversario de nuestro querido Centro Naval.”

Acto seguido se procedió a entregar los premios por los mejores trabajos publicados en el Boletín del Centro Naval, en el bienio 1982/83:

Premio “Domingo Faustino Sarmiento”, al teniente de navío Daniel Omar Cavalieri autor del trabajo “Un fusil es un fusil (El pensamiento y las armas)”, publicado en el Boletín N° 734.

Premio “Almirante Irizar”, al capitán de ultramar Victorio R. Gómez por su trabajo “Enlace marítimo de la Argentina continental con la Isla Grande de Tierra del Fuego, publicado en el Boletín N° 733.

Premio “Capitán Ratto”, al capitán de navío Juan Carlos Sidders por su trabajo “El bergantín Espora”, publicado en el Boletín N° 731.

Premio “Dr. Collo”, al contraalmirante Remo J. Tozzini por su trabajo “La teoría de la relatividad en la física sin matemáticas”, publicado en el Boletín N° 734.

Finalmente se entregaron las Medallas Bodas de Oro a los socios que cumplieron cincuenta años en la Institución y los Diplomas de Honor a los socios reconocidos como vitalicios en 1983:

MEDALLAS BODAS DE ORO

Contraalmirantes: Jorge E. Perrón y Antonio Marín (ingeniero); *capitanes de navío:* Carlos Bourel, Pedro M. Carricart, Julio L. Medina, Olindo P. Berry y Gregorio Lloret; *capitanes de fragata:* Manuel Abreu, Rogelio A. E. Guillacón, Manuel Lima, Rubén M. Penas, José Romano Yalour y Andrés Tropea; *capitanes de corbeta:* José C Gómez Ortega, César A. Piola, Héctor Varela y Jacinto J. Crotto Posse; *tenientes de navío:* Eduardo Tagliaferro y Hernán Costaguta.

DIPLOMA DE HONOR

Socios Vitalicios por orden de ingreso

Capitán de corbeta odontólogo Alberto Sastre Tallaferró; capitán de navío contador Andrés F. Bello; contraalmirante contador Luis E. Rabbione; capitán de fragata médico Raúl J. de Antueno; teniente de navío contador Armando R. Fernández; capitán de navío médico Julio Maceira; capitán de navío José Martínez; capitán de navío de I. M. Carlos A. Morandi; capitán de corbeta contador Carlos A. Moresco; capitán de navío médico Ismael Zurueta Talens; capitán de navío odontólogo Rubén D. Rivas; capitán de navío I. M. Juan C. Argerich; capitán de fragata contador Luis G. Causone; capitán de navío Carlos L. 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 Vacarezza; capitán de navío bioquímico Manuel N. J. Pulleiro; capitán de fragata Raúl E. Sidders; capitán de fragata Rodolfo L. Aime; contraalmirante Francisco Alemán; capitán de fragata Gerardo H. Barden; capitán de corbeta Jorge Cardini Zar; capitán de navío Oscar J. A. Ciarlotti; contraalmirante Horacio R. Colombo Sanz; capitán de navío Alcides A. Corvera; capitán de fragata ingeniero Héctor de la Cruz Medrano; capitán de fragata Esteban J. Chiappe; capitán de fragata Alberto L. della Croce; Señor Jorge De Tomasi; capitán de fragata Félix E. Fernández; capitán de navío Rolando M. Franco; contraalmirante Rodolfo Frigerio Miro; capitán de fragata Jorge Grimoux; capitán de corbeta Rafael A. González Aldalur; capitán de corbeta Enrique Herrero Mayor; teniente de navío ingeniero Arturo A. Iglesias Echegaray; capitán de navío Jorge A. Ledesma; capitán de fragata Eduardo J. Llosa; capitán de navío aviador Aldo J. E. Mariuzzo; capitán de corbeta Bernardino Mena; capitán de navío Pedro H. Messina; señor Héctor L. Moreno; teniente de navío Jorge A.

Origone Barreiro; capitán de fragata Enrique Paquien; contraalmirante Néstor O. Pozzi Jáuregui; capitán de fragata Esteban Roldán; capitán de fragata Jorge R. Rubio; capitán de fragata Ricardo Sabater; comodoro Abel A. Saldaño; capitán de fragata Julio C. Sánchez Magariños; contraalmirante León Scasso; capitán de fragata Juan C. Silva; capitán de fragata Manuel Suárez; capitán de navío Eduardo B. P. Trejo Lema; capitán de fragata José G. Zuloaga; capitán de corbeta de I. M. Alberto J. Beretta; capitán de fragata I. M. Esteban E. Cobelo; capitán de navío I. M. Carlos Fernández Lobbe; capitán de navío I. M. Jorge G. Gallastegui; capitán de fragata I. M. Miguel V. García; capitán de navío I. M. Gustavo A. García Reinoso; capitán de fragata I. M. Felipe A. Gardella; capitán de fragata I. M. Máximo Gutiérrez; capitán de corbeta I. M. Gerardo N. Macellari; capitán de corbeta I. M. Carlos M. Mauvecín; capitán de navío I. M. Gilberto A. Sánchez; Capitán de fragata I. M. Fernando Suárez Rodríguez; capitán de navío José A. Abalo; teniente de navío Saturno L. Cardoso; teniente de navío Carlos J. Chaminaud; capitán de fragata José B. Fernández; capitán de fragata Francisco F. Gatto; capitán de navío Adolfo Gómez; capitán de fragata Desmond M. Murphy; capitán de fragata Oscar Nava; capitán de corbeta Osvaldo E. Schiller; capitán de navío Antonio E. Speroni; capitán de navío Norberto M. Baldo; contraalmirante contador Héctor J. Domínguez; capitán de fragata contador Osvaldo Pitrau; capitán de fragata Alfredo Elena Escalera; capitán de fragata Jorge A. de Tommaso; teniente de navío aviador Mario R. Escudero; contraalmirante Rodolfo N. M. Panzarini; capitán de navío Mauro M. Gamnara; capitán de navío Rolando A. Salerno; contraalmirante ingeniero Remo J. Tozzini; capitán de corbeta contador Andrés Pace; capitán de navío I. M. Tulio C. Pavón Pereyra; capitán de corbeta I. M. Edgar W. Bonanni; capitán de corbeta I. M. Luis G. Welchli; capitán de navío ingeniero Alberto López Escobar; capitán de navío contador Mario F. Ninno; capitán de fragata Adolfo V. R. Bluthgen; capitán de fragata Ricardo M. Bledel; capitán de corbeta I. M. Ismael J. Rodrigoy capitán de navío contador Federico G. Schulte.

En nombre de la Promoción 70 de la Escuela Naval a la cual pertenece la mayoría de los socios que recibieron el diploma de socio vitalicio, agradeció al Presidente del Centro Naval la distinción recibida, con emotivas palabras alusivas el Capitán de navío Aldo J. Mariuzzo.

DISERTACIONES DEL SEÑOR ALMIRANTE HORACIO MAYORGA SOBRE LAS OPERACIONES NAVALES EN EL ATLANTICO SUR

Dentro del marco de actividades del Instituto Naval de Conferencias, los días 25 de abril y 13 de junio, el señor Contraalmirante Dn Horacio Mayorga pronunció sendas conferencias sobre el tema del epígrafe.

Ambos actos se realizaron en el salón del segundo piso de nuestra sede, que fue colmada por el público asistente. El Almirante Mayorga desarrolló su disertación con su conocida solvencia profesional y fue entusiastamente aplaudido al finalizar cada una de sus conferencias.

HOMENAJE AL CAPITAL DE FRAGATA JORGE C. RADIVOJ, ex DIRECTOR DE ESTE BOLETIN

El 2 de mayo del corriente año, falleció el capitán de fragata Jorge C. Radivoj, quien fue Director de esta revista desde noviembre de 1954 hasta marzo de 1966.

La Dirección del Boletín del Centro Naval cumple con el honroso deber de rendir por este medio, un merecido homenaje a quien durante tantos años estuvo al frente de esta publicación, conduciéndola con una eficacia fundamentada en su profundo conocimiento de la profesión naval, en su rectitud y en su

hombria de bien, con el propósito de mantener siempre al tope el prestigio de nuestro Boletín.

PREOCUPACION DEL CENTRO NAVAL POR LA MARCHA DE LA NEGOCIACION CON CHILE POR EL DIFERENDO DEL BEAGLE

El 6 de junio, el Centro Naval dio a conocer el comunicado que se transcribe a continuación, por el asunto indicado en el epígrafe, el cual fue publicado en los diarios “La Prensa” y “La Nación”, de esta Capital:

COMUNICADO DEL CENTRO NAVAL

“El Centro Naval, con el respaldo de sus 102 años de vida, expresa públicamente su honda inquietud y preocupación acerca de los posibles modos de acción, para alcanzar una resolución en el diferendo del Beagle.”

“La ciudadanía todavía no conoce por vía oficial ninguna proposición y no se ha producido aún, el indispensable y esclarecedor debate ni la decisión parlamentaria al respecto.”

“Dada la alta significación y trascendencia para la vida futura de la Nación, este tema que afecta indiscutiblemente la soberanía nacional, requiere la asunción de ineludibles responsabilidades históricas, a través de los correspondientes mecanismos constitucionales.”

* * *

PRACTICA DE LA ESGRIMA

La Comisión Directiva del Centro Naval invita a los señores Socios y a sus familiares de ambos sexos a que se inicien en la práctica de la esgrima, florete, sable o espada que aparte de ser una actividad profesional dado que desde que se creó la Escuela Naval Militar y hasta hoy se enseña esgrima, en mérito a que esta disciplina del manejo y empleo de las armas nobles ayudan a hacer un culto de honor, a formar un deportista integral, a incentivar e incrementar los reflejos, a tener un autodomnio por excelencia, a poner de manifiesto en las pedana, según sea la concepción del ataque o la defensa, un espíritu de agresividad e iniciativa que debidamente dosificados en el manejo del arma elegida, fortalece el carácter y la presencia de ánimo de manera tal que, por sus exigencias durante el aprendizaje o en los asaltos, obliga a una total concentración mental, despejando de ese modo preocupaciones y/o tensiones físicas o de cualquier otra índole

Formar un esgrimista no es tarea fácil, pues aparte de demostrar aptitudes naturales nada comunes en todo sentido, debe aceptar un largo aprendizaje y continuada perseverancia.

La esgrima desarrolla al máximo el espíritu combativo, al tiempo de respetar al ocasional adversario con un amplio concepto de la caballerosidad dado que, pudiendo dañado no lo hace justamente por eso, pues es un deporte donde la nobleza de procedimientos dentro y fuera de la pedana es un culto que viene desde el fondo de la historia. Las amistades que se forjan en una Sala de Armas perduran por toda la vida. donde campeon el respeto mutuo y el cariño por el Maestro de Esgrima.

El Centro Naval cuenta, como todos los Clubes de igual nivel y jerarquía, con Salas de Armas en su sede social y en Puerto Belgrano, las cuales están en consonancia con el señorío del Centro Naval y el de sus Socios

Se lo invita a que concurra a iniciarse en la esgrima y ponga de relieve de que Ud es capaz de afrontar las dificultades que le demandarán ser un esgrimista cabal y un caballero y para las niñas una actividad sutil no exenta de elegancia

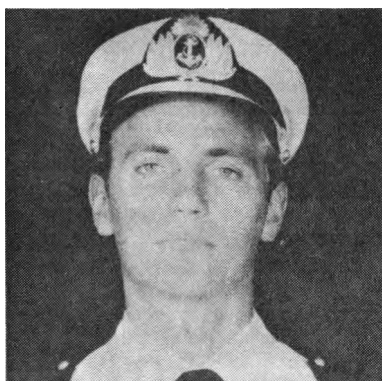
Y en cuanto a nuestros Consocios, que calzan espada al cinto, cordialmente los esperamos para que vuelvan a esgrimir el arma que aprendieron a usar en su paso por nuestra Escuela Nava! Militar

JORGE J. CASTELLANO
Teniente de Corbeta



El teniente de corbeta Jorge J. Castellano nació el 17 de julio de 1927. Ingresó en la Armada el 10 de enero de 1947 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 38) el 23 de diciembre de 1949 y a teniente de corbeta el 31 de diciembre de 1951. Pasó a situación de retiro el 16 de marzo de 1955.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "La Argentina", "Almirante Brown", "Misiones", "Buenos Aires", Zona Naval Marítima (Sector Sur), Base Naval Ushuaia y Ayudantía Río Grande y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 13 de setiembre de 1983.

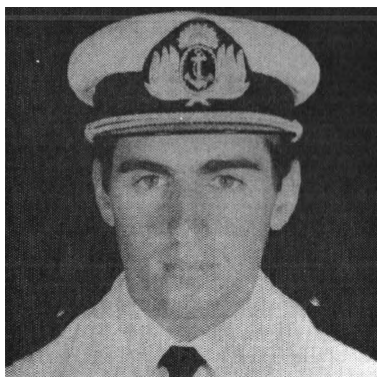


ERIK POULSEN
Guardiamarina

El guardiamarina Erik Poulsen nació el 31 de diciembre de 1957. 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 diciembre de 1980.

Sus principales destinos fueron. Escuela Naval Militar, "Libertad", Escuela de Aviación Naval y 1ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Falleció el 28 de octubre de 1983.

CARLOS EDUARDO GARCIA
Guardiamarina



El guardiamarina Carlos Eduardo García nació el 6 de agosto de 1959. Ingresó en la Armada el 20 de enero de 1976 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 1(9)) el 30 de diciembre de 1980.

Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, "Libertad", Escuela de Aviación Naval y 1* Escuadrilla Aeronaval de Ataque. Falleció el 28 de octubre de 1983.



LUIS A. LACOSTE
Capitán de Navío Médico

El capitán de navío médico Luis A. Lacoste nació el 2 de agosto de 1903. Ingresó en la Armada el 21 de noviembre de 1930 como cirujano de 2a. El 31 de diciembre de 1937 ascendió a cirujano de 1° y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1951. El 15 de julio de 1954 pasó a situación de retiro voluntario y el 14 de marzo de 1961 fue dado de alta en el Cuerpo de Retiro Activo, permaneciendo en el mismo hasta el 1° de octubre de 1982.

Sus principales destinos fueron: "América", "1° de Mayo", "Rosario", "Libertad", Isla Martín García, 3* Región Naval, Base Aeronaval Punta Indio, Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, Base Aeronaval Comandante Espora, Fuerza Aeronaval Puerto Belgrano, "25 de Mayo", Escuela de Aviación Naval, Instituto Médico Naval, Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval y Hospital Naval Puerto Belgrano. Falleció el 18 de febrero de 1984.

ARTURO V. BELLONI Capitán de Fragata

El capitán de fragata Arturo V. Belloni nació el 19 de junio de 1894. Ingresó en la Armada el 16 de febrero de 1911 como aspirante de Marina. El 4 de noviembre de 1914 ascendió a guardiamarina (Promoción 40) y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1933. Pasó a situación de retiro voluntario el 15 de enero de 1941 y fue dado de alta como retirado en servicio el 6 de mayo de 1947, permaneciendo en esa situación, hasta el 22 de febrero de 1952.

Sus principales destinos fueron: "Garibaldi", "Buenos Aires", "9 de Julio", "Ministro Ezcurra", "Moreno", "Independencia", "Piedra Buena", Arsenal Río de la Plata, "General Belgrano", "Jujuy", "Corrientes", "Patagonia", "Bahía Blanca", Comisión Naval en Europa, "Santa Cruz", "Patria", Escuela de



Mecánica de la Armada, Dirección General de Navegación y Comunicaciones, Escuela de Aplicación para Oficiales, "Azopardo", Servicio Hidrográfico, "Alférez Mackinlay", Estado Mayor General Naval, "Tucumán", Isla Martín García, Prefectura General Marítima, Escuela de Guerra Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Estado Mayor de la Escuadra de Mar, y Base Naval Río Santiago. Falleció el 22 de febrero de 1984.



MARIANO I. QUEIREL Capitán de Fragata

El capitán de fragata Mariano I. Queirel nació el 4 de junio de 1920. Ingresó en la Armada el 20 de marzo de 1937 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 68) el 17 de diciembre de 1941 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1955. Pasó a situación de retiro voluntario el 1º de noviembre de 1958 y fue dado de alta como Retirado en Servicio el 1º de enero de 1966, permaneciendo en esa situación hasta el 1º de junio de 1967.

Sus principales destinos fueron: "Pueyrredón", "Moreno", "Patagonia", Flota Mercante del Estado, "Buenos Aires", Escuela Naval Militar, "Almirante Brown" Zona Naval Marítima, "Sanavirón", Escuadrilla de Lanchas Torpederas, Fuerza Naval de Instrucción, Escuela de Guerra Naval, Arsenal de Artillería de Marina Zárate, Dirección General del Personal Naval, Subsecretaría de Marina, Agregaduría Naval, Militar y Aeronáutica en la República de Colombia y "25 de Mayo". Falleció el 7 de marzo de 1984.

NESTOR A. ZABALA
Capitán de Navío Contador

El capitán de navío contador Néstor A. Zabala nació el 29 de julio de 1929. Ingresó en la Armada el 26 de diciembre de 1947 como cadete del cuerpo de Intendencia de la Escuela Naval Militar. Ascendió a Guardiamarina contador (Promoción 11) el 1° de julio de 1948 y a capitán de navío contador el 31 de diciembre de 1975. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de marzo de 1982. Sus principales destinos fueron: Escuela Naval Militar, Base Naval Río Santiago, División Fragatas, Base Aeronaval Comandante Espora, Dirección General de Administración, Base Naval Puerto Belgrano, “Les Eclair-



reurs”, “Independencia”, Escuela de Mecánica de la Armada, Regimiento de Infantería de Marina N° 1, Dirección de Electrónica Naval, Fábrica de Explosivos Azul, Escuela de Guerra Naval, Base Naval de I. M. Baterías, Dirección General del Personal Naval, Dirección de Abastecimientos Navales, Contraloría General Naval, Dirección de Armamento del Personal Naval y Secretaría General Naval. Falleció el 9 de marzo de 1984.



HECTOR VALLA
Capitán de Corbeta

El capitán de corbeta Héctor Valla nació el 9 de agosto de 1927. Ingresó en la Armada el 1° de setiembre de 1946 como soldado 2° oficinista naval. El 18 de diciembre de 1961 fue dado de alta en el Escalafón Técnico Complementario con el grado de teniente de corbeta y el 31 de diciembre de 1976 ascendió a capitán de corbeta. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de enero de 1980.

Sus principales destinos fueron: Dirección General del Personal Naval, Base Aeronaval Comandante Espora, Base Naval Mar del Plata, Arsenal Naval Buenos Aires, Servicio de Inteligencia Naval. Base Naval Puerto Belgrano, Misión Naval en Bolivia y Jefatura Militar. Falleció el 26 de marzo de 1984.

RICARDO FAGO
Capitán de Corbeta



El capitán de corbeta Ricardo Fago nació el 28 de agosto de 1905. Ingresó en la Armada el 15 de febrero de 1921. Ascendió a ingeniero electricista de 3^a (Promoción 15) el 1° de enero de 1929 y a ingeniero electricista principal (capitán de corbeta) el 31 de diciembre de 1943. Pasó a situación de retiro voluntario el 28 de febrero de 1946.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", Dirección General del Material Naval, "Rivadavia", "Buenos Aires", Escuela de Mecánica de la Armada, Base Naval Puerto Belgrano, "25 de Mayo", Fuerza de Submarinos, División de Submarinos y "La Argentina". Falleció el 31 de marzo de 1984.



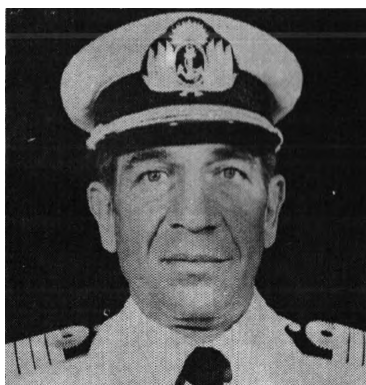
ENRIQUE ALBANI
Capitán de Navío

El capitán de navío Enrique Albani nació el 23 de setiembre de 1908. Ingresó en la Armada el 1° de abril de 1924, como cadete del Curso Preparatorio de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 56) el 27 de noviembre de 1930 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1951. Pasó a situación de retiro el 5 de marzo de 1956 y prestó servicios como Retirado en Servicio desde el 23 de mayo de 1960 hasta el 1° de marzo de 1963.

Sus principales destinos fueron: "Presidente Sarmiento", "Garibaldi", "M-8", "Cervantes",

"Tucumán", "La Rioja", "Paraná", Escuela de Aplicación para Oficiales, Dirección General del Personal Naval, Escuadrilla de Torpederos, Escuadra de Ríos, Estado Mayor General Naval, Ministerio de Marina, "Misiones", "Murature", Servicio de Comunicaciones Navales, Servicio de Informaciones Navales, Escuela de Guerra Naval, Fuerza de Rastreadores y Minadores, Taller Dársena Norte, Comando de Operaciones Navales, Agregado Naval en Brasil y Uruguay, "General Belgrano", Subsecretaría de Marina y Dirección General Naval e Hidrografía. Falleció el 5 de abril de 1984.

HUGO CARLOS ADAMOLI
Capitán de Navío



El capitán de navío Hugo Carlos Adámoli nació el 21 de mayo de 1932. Ingresó en la Armada el 20 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 79) el 5 de diciembre de 1952 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1977. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de diciembre de 1982.

Sus principales destinos fueron: Escuela de Aviación Naval, Escuadra Aeronaval N° 3,

Segunda Escuadrilla de Transportes Aeronavales, Base Aeronaval Ezeiza, Comisión Naval en los EE.UU. de América, Escuadra Aeronaval N° 4, Escuela de Aviación Naval, Escuela de Guerra Naval, 1ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque, Jefatura de Aviación Naval, Escuadra Aeronaval N° 1, Secretaria General Naval, Comando de Aviación Naval y Fuerza Aeronaval N° 1. Falleció el 5 de abril de 1984.



CARLOS LUIS MUSIS
Capitán de Navío

El capitán de navío Carlos Luis Musis nació el 22 de setiembre de 1919. Ingresó en la Armada el 2 de enero de 1936 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 66) el 21 de diciembre de 1939 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1958. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de marzo de 1964.

Sus principales destinos fueron: "La Argentina", "25 de Mayo", "Córdoba", "Presidente

Sarmiento", "Santa Cruz", Fuerza de Tarea N° 2, "Pampa", Escuela de Guerra Naval, Base Naval Puerto Belgrano, "Garay", Estado Mayor General de la Armada, Agregado Naval en el Uruguay, Servicio de Informaciones Navales, Fuerza Naval del Plata, Dirección de Obra Social Naval, Base Naval Río Santiago y Dirección General del Personal Naval. Falleció el 16 de abril de 1984.

MANUEL N. J. PULLEIRO
Capitán de Navío Bioquímico



El capitán de navío bioquímico Manuel N. J. Pulleiro nació el 2 de febrero de 1899. Ingresó en la Armada el 11 de abril de 1922 como farmacéutico de 2ª. Ascendió a teniente de fragata farmacéutico el 1º de julio de 1930 y a capitán de navío farmacéutico (bioquímico) el 31 de diciembre de 1952. Pasó a situación de retiro voluntario el 1º de marzo de 1957.

Sus principales destinos fueron: 1ª Región Naval, Isla Martín García, Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Mecánica de la Armada, Dirección General de Administración, Dirección General del Personal Naval y Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval. Falleció el 22 de abril de 1984.



JORGE C. RADIVOJ
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Jorge C. Radivoj nació el 6 de marzo de 1896. Ingresó en la Armada el 20 de agosto de 1913, como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 44) el 10 de diciembre de 1918 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1932. Pasó a situación de retiro voluntario el 8 de febrero de 1939. Sus principales destinos fueron: "Moreno", "Rivadavia", "Belgrano", "Patagonia", "Chaco", "Brown", Dirección General de Navega-

ción y Comunicaciones, "Rosario", Arsenal de Artillería de Marina Zárate, Base Naval Río de la Plata, "A-2", "Bahía Blanca", "A-8", Escuela de Radiotelegrafistas, Escuela de Mecánica de la Armada, Estado Mayor General Naval, "Ministro Ezcurra", "Paraná", Base Naval Puerto Belgrano y Escuela de Guerra Naval. Como retirado en servicio; Estado Mayor General y Servicio de Informaciones Navales. Falleció el 2 de mayo de 1984.

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 740

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 1984
N° 740
VOL. CII
AÑO CIII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

| | |
|--|-----|
| Proa a la Mar-Océano | 225 |
| Por el Capitán de Fragata Pedro A. Florido | |
| El Ecuador del Poder Mundial | 235 |
| Por el Capitán de Fragata Jorge Luis Colombo | |
| El Conflicto del Atlántico Sur y el ámbito universitario | 243 |
| Por el Contraalmirante José M. Alvarez | |
| Ocupación y uso de la Isla de los Estados | 253 |
| Por el Capitán de Ultramar Victorio R. Gómez | |
| La Fortaleza Falkland, la zona de exclusión marítima y las bases para negociar con Gran Bretaña | 261 |
| Por el Contraalmirante Jorge Alberto Fraga | |
| Estados Unidos e Inglaterra socios en la depredación de la fauna marina de Malvinas y de nuestros mares australes | 269 |
| Por el Contraalmirante Laurio H. Destéfani | |
| La Moral Militar | 279 |
| Por el Capitán de Navío I. M. Camilo Ricardo Milano | |
| Pilotos de Tormenta | 290 |
| Por el Capitán de Navío Juan R. Ayala Torales | |
| La inflación según Sennholz | 293 |
| Por el Capitán de Fragata Benjamín R. Aguirre | |
| Asuntos Internos | 304 |

Director: Capitán de Fragata
Osvaldo Agustín Garuti

Secretario Editorial:
Sr. Jesús Martínez

Diagramación:
Sr. Jorge Mario Colombo

Corrector:
Sr. Francisco Flaiban

Publicidad:
Sr. Reinaldo J. Elisei

Dirección y administración:
Córdoba 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.

Se autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval, con la obligatoriedad de mencionar la fuente de origen.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 237.190

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (A.P.T.A.)

| | | |
|---------------------|-------------|---|
| CORREO ARGENTINO | CENTRAL (B) | FRANQUEO PAGADO CONCESION N° 4830 |
| | | TARIFA REDUCIDA CONCESION N° 1023 |

| |
|---|
| CLASIFICACION INTERNACIONAL DEL BOLETIN AG ISSN 0009-0123 |
|---|

LA LEY S. A. E. e I. Tucumán 1471
Tel. 49-5481/89 - Bs As.

PROA A LA MAR-OCEANO

Por el Capitán de Fragata

PEDRO C. FLORIDO

**El que por gusto navega
no debe temerle al mar.**

Martin Fierro

El 23 de junio de 1982, a poco de finalizado el conflicto del Atlántico Sur, hice conocer mi pensamiento al señor Director de la Escuela de Guerra Naval, quien durante la guerra y en mi condición de Profesor, de dicho Instituto, me encomendó una tarea muy interesante y que me permitió conocer puntos de vista de todo el mundo sobre el conflicto; además, durante el ejercicio del cargo de Gobernador Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur durante el Gobierno de la Revolución Libertadora, lo que constituyó para mí un alto honor y un privilegio que compensó con creces los sinsabores de la función pública, para la cual no fui formado y mucho menos para actuar en política que exige complacencias de que carezco, me permitió que en la vigilia de las largas noches fueguinas en invierno y rememorando lo estudiado en el Curso Superior de la Escuela de Guerra Naval y finalmente todo lo analizado sobre esta cuestión, desde Oficial joven, me permitió consolidar conceptos que hoy me atrevo a dar a conocer.

Desde junio de 1982 se han escrito muchas páginas sobre esta batalla que perdimos, algunas muy serias y medulosas, otras no tanto; en algunos casos, para defender situaciones personales o institucionales y muchas de ellas “sensacionalistas”, ya sea para lucrar o bien para hacerle el juego al enemigo. Obras o escritos ya sean provenientes de idiotas “útiles” o de personas nada idiotas pero sí muy “útiles” y cuyo objetivo es desprestigiar a las Fuerzas Armadas, que son, nadie lo dude, la reserva moral de la Nación y de paso aletargar el orgullo y dignidad nacional de los argentinos. No olvidemos nunca que los hombres de armas escriben la historia con su sangre, en cambio escritores y/o periodistas, con tinta; otra muletilla para el logro de la anterior, son la defensa de los “derechos humanos”, muy bien orquestada por la izquierda internacional, provenga desde Londres (“Amnesty International” allí tiene su sede) y a la que le hacen coro instituciones suecas, francesas, italianas, etc., mientras entre bambalinas la U. R. S. S. pone música de fondo y obtiene dividendos muy jugosos de tales insidias, y se llega al colmo de que, los heroicos vencedores de una guerra que no les fue impuesta, sean juzgados por los terroristas derrotados o dicho de otro modo: el vencido escribe la historia del vencedor.

Se proclaman “derechos” pero nadie se atreve a mencionar “deberes y obligaciones”, que son imprescindibles para que el país aspire a ser lo que debe ser en un futuro que está más cerca de lo que creemos. No cabe alternativa: seremos yunque o martillo, el dilema está planteado en estos términos, duros pero claros y el que no los entienda es porque no quiere o su intelecto no le permite comprenderlo.

Este conflicto del Atlántico Sur no podrá ser “localizado” y tenderá, cualquiera sea la solución a que pueda arribarse, a expandirse en un futuro no muy lejano, en tiempo y/o espacio.

Se trata, nada más y nada menos, que del porvenir del hemisferio OCEANICO, dado que el hemisferio TERRESTRE o del Norte, ha dado todo lo que podía dar para la humanidad para la próxima centuria, a pesar de que su desarrollo industrial y tecnológico no le resolverán el problema para el fin expuesto: alimentación a una población que crece en forma exponencial y que, tal desarrollo industrial, acelerará el proceso por vía de saturación; la hambruna fijará sus leyes y a ella se ajustarán las políticas de los países acuciados por ella - La necesidad tiene cara de hereje-.

Dentro del hemisferio OCEANICO se encuentran, entre otros enormes espacios marítimos, el Atlántico Sur y la Antártida. Argentina, Brasil y Africa del Sur son los países que, por razones geopolíticas y geoestratégicas, debieran ejercer su responsabilidad en ese extenso teatro acuático y consecuentemente su control.

Africa del Sur también jugará su rol en el Indico, que ya no es un Océano de transición en el Pacífico y el Atlántico Sur como hasta ahora lo ha sido; (1) en la actualidad es también un Océano, de decisión, donde sus ribereños, los EE. UU. y la Unión Soviética, pretenden su hegemonía y control.

Pero volvamos al Atlántico Sur; en él ni los EE. UU. ni el Reino Unido pueden aceptar que la Argentina, Africa del Sur y/o Brasil ejerzan su control y el dominio de sus aguas; son aquellos países “rectores” los que deberán realizar tal tarea y explotar sus enormes riquezas renovables y no renovables y sólo podrán compartir dicha función con aquellos tres países ribereños del Atlántico Sur que obedezcan dócilmente sus directivas y se subordinen a las decisiones de los EE. UU. y Gran Bretaña en este sentido.

De no hacerlo y sobre todo la Argentina, deberá acatar la orden de “hands off” en esas aguas.

Las Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y la Antártida son parte del todo de un mismo proceso acerca del control y responsabilidad de

(1) “SEA POWER AND THE INDIAN OCEAN” with special reference to India, por el Contraalmirante S. N. Koholi, Jefe del Estado Mayor de la Marina India en el Capítulo 15 (pags. 121 a 141), publicado en Nueva Delhi en 1978 por TATA Mc GRAW-HILL PUBLISHING COMPANY UMITED. — Y “THE CHANAKAYA DEFENCE ANUAL” Editado por el Capitán de Navío Raxi Kauí de la Marina India en 1978 en los Capítulos Uno, Dos y Tres y publicado en Allahabad el 14 de abril del citado año.

ese teatro marítimo y por ello no pueden ni deben estar en manos argentinas y es por eso que, con anuencia de Gran Bretaña y en cierto modo mediante la augusta mediación papal, le corresponde a Chile, país que nada tiene que hacer en el Atlántico Sur dado su rol en el Pacífico, quien es el que deberá encargarse de eliminar, neutralizar o minimizar la presencia Argentina en el Atlántico Sur. El problema sigue y seguirá latente y sin solución, a menos que nuestro país se decida a cambiar este estado de cosas y apele a las vías que la situación aconseje. Oportunidades no faltarán, la cuestión es saber esperar y tener paciencia.

Desde los albores de nuestra independencia y salvo la campaña de Brown y de Bouchard, siempre la Argentina sufrió la afrenta del bloqueo en todos sus conflictos y ahora un grupo de submarinos a propulsión nuclear hizo lo mismo y para que nadie dudara de ello, hundieron el A. R. A. "BELGRANO" obedeciendo a una resolución política que perseguía tres objetivos: eliminar a un crucero que, pese a su edad, representaba según Londres una amenaza para la Fuerza de Tareas Británica, la cual se encontraba a no menos de 250 millas, arrojaba por la borda las negociaciones iniciadas por el Perú y de paso deterioraba nuestro Poder Naval frente a Chile, o sea que el torpedeamiento del submarino "CONQUEROR" lograba tres objetivos al mismo tiempo; pero en este caso recordemos el proverbio árabe: "Siéntate a la vera de tu casa y verás pasar el cadáver de tu enemigo". Oportunamente serán vengados los que fallecieron a consecuencia del injustificable ataque.

Pero volvamos nuevamente al Atlántico Sur. La cuestión planteada encierra y lleva dentro de sí una gravísima cuestión que expandirá el conflicto a escala mundial, dado que la Unión Soviética, Bulgaria, Polonia, España, Japón, Australia, Nueva Zelandia, Brasil, Africa del Sur y otros países querrán acceder al Atlántico Sur para satisfacer las necesidades de sus pueblos y/o industrias y se enfrentarán con los EE. UU. y Gran Bretaña en todos los campos y finalmente en el marco militar, es este caso naval. Entiendo que en el futuro y a más tardar en los inicios del siglo XXI, nos dará razón a nuestros vaticinios.(2)

La Argentina no deberá tener participación alguna y deberá resignarse a ser una "península" o una "ínsula" en el Atlántico Sur con prácticamente una "costa seca".

El haber osado intervenir, dando un paso al frente al asumir la iniciativa y rompiendo una rutina de más de un siglo, alterando el "esquema de los

(2) Al respecto tener especialmente en cuenta lo expuesto por sir Donald Logan en el Tema "Recursos de las islas Falkland, sus Dependencias y la ANTARTIDA (págs. 14 y 15 y siguientes) del trabajo "CHATAM HOUSE-Especial "LA DISPUTA DE LAS ISLAS FALKLAND-DIMENSIONES INTERNACIONALES" por el Royal Institute of International Affairs. Londres, abril de 1982, y traducido en mayo de ese mismo año en la Escuela de Guerra Naval. Sin embargo, en ese mismo trabajo, el autor sir David Watten en el capítulo "Consecuencias Internacionales (págs. 31 a 37), intenta soslayar la cuestión (¿deliberadamente?) del interés del Reino Unido en el Hemisferio Océánico y no le asigna importancia.

EE. UU. y Gran Bretaña, nos ha llevado a la situación actual y si bien hemos perdido la primera batalla no significa que hayamos perdido la guerra y a esto es necesario comprenderlo y entenderlo de una vez por todas.

Si el Atlántico Sur es nuestro “DESTINO MANIFIESTO” dentro del Hemisferio Oceánico, Malvinas, Georgias, las Sandwich y la Antártida, son las cuentas o perlas de un mismo collar GEOPOLITICO y hasta la Quiaca está involucrada en ello.

Brasil está “aparentemente” con nosotros, dado que se considera co-responsable en dicho teatro y en su momento adoptará la política que más convenga a sus intereses y de seguro entrará en colisión con nosotros por el ejercicio de la responsabilidad en esas aguas; los pueblos que olvidan su historia están condenados a repetirla, como dijera el filósofo Santoyana; el aliado más confiable es Sud Africa, pero a ésta la tienen apartada o neutralizada con la excusa del “apartheid” para cercenarle sus derechos, pero si la situación con los países que giran en la órbita de Moscú se pone tirante y teniendo en cuenta que la vía marítima de la ruta del petróleo contornea el Cabo de Buena Esperanza, la excusa del “apartheid” será arrojada por la borda. En definitiva, pienso que debemos aliarnos con la marina sudafricana para compartir el ejercicio del control del Atlántico Sur.

El Jefe del Departamento de Estado de los EE. UU., Summer Welles, en el “Washington Post” del 3 de marzo de 1948 dijo y con referencia a la Antártida: “Existen razones para pensar que hay muchos recursos minerales de valor económico y estratégico allí. Si esta controversia sobre los títulos de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur se toma más seria, no sólo la seguridad de la Argentina y Chile corren peligro, sino también la seguridad del hemisferio”.

Lo anterior, y con relación a Gran Bretaña, está más allá del “Colonialismo” del siglo pasado, del orgullo británico herido, de aprovechar la ocasión para revitalizar la “Royal Navy” y de los deseos de auto-determinación de los “kelpers”, que recién ahora son ciudadanos de la Corona; éstas son excusas y argumentos banales, pues de lo que aquí se trata es a quién le corresponderá el DOMINIO DEL HEMISFERIO OCEANICO.

Y como el Atlántico Sur es parte integrante del mismo, éste será la herramienta y el medio idóneo para alcanzar el necesario POTENCIAL GEOPOLITICO Y GEOECONOMICO a corto plazo y, en consecuencia, Gran Bretaña necesita un “pied a terre” en dicha región, para lograrlo y desde luego unida a los Estados Unidos en el objetivo común.

Por ello Gran Bretaña luchó como lo hizo y tuvo como aliado a Washington. Y para que tal cosa no ocurra y se nos pretenda marginar en esas aguas, debemos luchar en todos los terrenos para ocupar el lugar y el sitio que nos corresponda en la responsabilidad que nos señala nuestra situación geográfica, el derecho internacional, la historia y nuestros VITALES INTERESES en el Hemisferio Oceánico que se proyecta virgen hacia el

futuro, mientras que el otro, el Hemisferio Norte, se está envolviendo en la niebla del pasado.

El pueblo y la Nación Argentina deben comprenderlo de una vez por todas: o bien nos resignamos a ser un país agro-pastoril, integrado por financistas y/o especuladores o comerciantes de todo tipo o en cambio nos aprestamos a ser una POTENCIA MARITIMA apelando al Atlántico Sur para lograrlo, para grandeza y prestancia de las futuras generaciones de argentinos y ocupar el sitio que en el mundo nos corresponde por derecho y ubicación, entonces el camino es otro.

Debemos comenzar por revisarlo todo y descartar para siempre lo que posibilitó la situación anterior y que ha sido causa de nuestro fracaso actual.

La Argentina de las décadas de los años 1910 a 1930 ya finalizó y continuar soñando con ella es, en mi opinión, suicidarse colectivamente y optar por ser “yunque” en el futuro y sin CAPACIDAD DE DECISION cuando se trate de nuestro destino como NACION SOBERANA, a menos que nos resignemos a ser un conglomerado humano amorfo, sin personalidad ni gravitación internacional y sujeto a los intereses de la o las Potencias de turno, limítrofes o no.

La opción es clara, sencilla y terminante; sin embargo, debemos tener presente que el cambio de una ESTRATEGIA NACIONAL contraria a los usos y costumbres, a los valores morales, espíritu de sacrificio y comprensión del cambio por parte de la población difícilmente tendrá éxito; éste residirá no en espectaculares resultados y sentimientos temporales alcanzados ante un hecho circunstancial favorable que conducirá al exitismo fugaz, sino que deberá ser el resultado de una actitud perseverante de la población toda, expresada en el comportamiento diario y a lo largo de muchos años.

Y ello, debemos reconocer, será muy difícil de lograr en un país que en su gran mayoría vivió y vive de espaldas al mar, desinteresándose por sus problemas y gran parte de culpa la tienen los eternos intereses extranacionales con sus aliados internos que se opusieron, se oponen y se opondrán a ello. Recordemos que cuando nos decidimos a tener una Marina Mercante propia, los británicos satirizaron nuestra decisión y nos llamaron “Gauchos al Timón”...

Habremos cambiado nuestra mentalidad terrestre cuando los argentinos comprendan que el mar empieza en el puerto y que no termina en él; esto no es un simple juego de palabras, encierra una profunda filosofía; y ese cambio de mentalidad requerirá ingentes esfuerzos de toda índole por parte de gobernantes y gobernados. Ello encierra un desafío, como lo vaticinara el Gral. San Martín: “SERAS LO QUE DEBES SER O SINO NO SERAS NADA”.

Rusia, que tenía mentalidad terrestre, en veinte años la cambió por marítima y el milagro se llama Gorshkov, quien le hizo comprender la que

ambicionaron Pedro el Grande y Catalina de Rusia; Gorshkov logró teñir de rojo las aguas azules.

Conseguir que un pueblo que ignoró su mar llegue a tener agua salada en sus venas, será tarea de gigantes, de paciencia, de comprensión en todos sus estratos sociales y de romper los intereses poderosos que se oponen a ello. ¡Nada más y nada menos!

Persistir en el error que nos ha llevado y llevará al fracaso, es signo de inmadurez y hasta de imbecilidad; en la Marina se nos educó y formó para mirar siempre a proa, para otear el porvenir, aventar riesgos y sorpresas y atisbar más allá del horizonte lejano, donde se confunden cielo y mar, y de esa manera estar preparados para hacer mínimas las incertidumbres, pero también se nos recomendó mirar a popa pero sólo para ver en la estela la experiencia que nos deja la singladura recorrida; pero no olvidemos que también a popa se encuentra el cenicero por donde se arrojan los desperdicios...

Mirar a proa significa lanzarse, con los actuales Medios del Poder Naval, al Océano, hacia las rumorosas y altivas olas que rompen y se encrespan más allá del horizonte fugitivo; ser sin hesitar, una MARINA OCEANICA, que navega a rumbo fijo hacia la Mar-Océano como la definieron los navegantes españoles y en donde nuestro pabellón —celeste y blanco— gualdrapee sacudido por vientos huracanados de todos los cuadrantes y nuestros buques, sean fragatas, corbetas, portaaviones, submarinos, transportes, busquen emular las campañas de Brown y de Bouchard para que, al llegar a cualquier puerto extranjero o patrio, sean recibidos con todos los honores y luego de tales periplos inspiraremos confianza y credibilidad al aliado de turno y reverencial respeto al predecible adversario.

Hundamos nuestras proas en demanda de puertos exóticos afro-asiáticos o en aguas del Caribe o de la Micronesia o Melanesia, para que sus aguas sepan de la presencia de la Armada Oceánica, y que borremos para siempre de nuestra historia naval la afrenta del bloqueo que sufrimos, excepto en las campañas de Brown y de Bouchard, desde 1810 hasta 1982.

Concretemos en los hechos salobres la “Diplomacia de Cañoneras”; no se puede amar ni mucho menos defender lo que no se conoce y por ello estimo fundamental volver al mar, al mar-océano, con navegaciones de más de treinta días y recalando a lugares tan remotos como son las islas Kergulen, Krozet, Marión o Príncipe Eduardo.

Buscar en esos mares solitarios y bravios el escenario de nuestras ejercitaciones de armas, de detección, de comunicaciones, y que hacen a la capacitación marinera, náutica y profesional de marineros, aviadores navales y de infantes de marina, bajo el signo del riesgo, la austeridad y el sacrificio; ésta es y debe ser la Marina del Futuro, la que la Patria nos exigirá y en la cual debemos despreciar la comodidad del puesto administrativo a sotavento de un

escritorio, por la cubierta inquieta y resbaladiza por los golpes de mar y en donde el óxido hará de las suyas...

Allí, en esas aguas, ejercitarse en actividades operativas en permanente crucero de guerra, en sigilosa, en condiciones de estanqueidad máximas, mientras los tripulantes, aviadores e infantes de marina haciendo un culto del riesgo y al llegar a puerto argentino podrán mirar por sobre el hombro a quien eludió tal tarea para no enfrentarse cara á cara con las inclemencias del mar y las extenuantes guardias de “perro”, los decolajes y anaveajes en los portaaviones o porta-helicópteros, en las profundidades del mar los submarinistas y los infantes de marina abordando playas para que sea cierta la copulación del mar sobre la tierra. Por último, que el ejercicio del Comando dure dos años como mínimo.

Ello será el precio y el orgullo de una MARINA OCEANICA.

Pero es fundamental que desde la cuna del marino—sea la Escuela Naval, la Escuela de Mecánica y la del Personal Subalterno de Infantería de Marina—éste sienta en carne propia y ya tenga la mentalidad de que su carrera estará ligada a esa Marina; a tal fin, sugiero que se construya en el país un transporte de unas 10.000 tns., de gran autonomía y radio de acción y una velocidad de crucero no menor de 18 nds., con una capacidad de alojamiento de 800 hombres y con un número tal de embarcaciones que permita familiarizarse con el mar y la hidrografía a la mayor cantidad de sus noveles tripulantes.

Dicho transporte debería contar, aparte de misiles superficie-superficie, superficie-aire, torpedos submarinos filoguiados, sistemas electrónicos de detección y de contra medidas y equipos de computación, lo siguiente para transformarlo en un transporte de “ataque” y con capacidad para una brigada de Infantería de Marina: con tres cañones por banda de 6” con radar de Control Tiro, gran volumen de fuego sostenido (T. C. M.) y excelente precisión (I. C. M.) desde los 15 kms; eventualmente, capacidad para llevar 50 minas de influencia, un equipo barre-minas y dos helicópteros de propósitos generales, por si se decidiese emplearlo como “Crucero Auxiliar”.

En ese transporte embarcarían a fin de año y por un tiempo no menor de 30 días, y conjuntamente cadetes de la E. N. M., aspirantes de la ESMA y de la E. del P. Subalterno de Infantería de Marina.

Navegaría por el Indico o el Pacífico, visitando países y puertos exóticos y de esa manera despertar en el futuro Oficial o Suboficial el cariño por las cosas del mar, al tiempo de saborear en esos puertos la “aventura” y el romanticismo y, ¿por qué no?, la nostalgia y el anecdotario que de ellos surgirían, dada la edad de esos futuros Oficiales y Suboficiales.

Sólo la Plana Mayor tendría camarote, todos los demás deberían colgar sus coys de los ganchos y cadenas colocados en los sollados y a diana guardarlos en las batayolas.

Retomar las viejas usanzas y tradiciones marineras, tan sabias y formativas, al tiempo de ganar espacio en los sollados y limpieza en los mismos, lo cual es muy difícil lograr con las camas, y que fomenta la comodidad en tal sentido; ja colgar todo el mundo y aprender a abolinar un coy!

Me animo a denominar a ese transporte-formativo “Dr. ESTANISLAO ZEBALLOS”, quien desde su Ministerio de Relaciones Exteriores, desde diversas tribunas públicas y desde las columnas de “La Prensa”, fue el precursor de un Poder Naval que en cierto momento fue el QUINTO en el mundo, con la posesión de los acorazados “Rivadavia” y “Moreno” que eran entonces los más poderosos a flote y que siempre fue respetado por la eficiencia de sus Medios y por la profesionalidad de su Personal, y que constituyó en esa época un persuasivo elemento de disuasión del cual estaban orgullosos todos los argentinos sin excepción.

Existe un proverbio latino que expresa: “Si Vis Pacem Parabellum” (“Si quieres la Paz prepárate para la Guerra”), pero si lo decimos al revés nos dará la pauta de lo que nos está ocurriendo y ocurrirá: “SI QUIERES LA GUERRA PREPARATE PARA LA PAZ” y como creo que, con la proliferación del ataque artero a las Fuerzas Armadas y a la Armada en particular, sólo habremos conseguido para nuestro pueblo y para algunos camaradas perder el sentido heroico y trascendente de la vida, para caer en la frivolidad, indiferencia, pusilanimidad, “snobismo”, chatura, mediocridad, invertir la escala de valores, lo cual significa nivelar hacia abajo, cultivar el hedonismo y el materialismo en detrimento de lo espiritual o dicho crudamente “tanto tienes o aparentas, tanto vales”, recurrir al “facilismo” y cultivar la forma y no el contenido. Superficialidad en todo y para todo; pero si en cambio se apela a la imaginación, al pensamiento original, oponerse a lo masificado y al conformismo, aceptar la cantidad a la calidad es “peligroso”, pues decir lo que se piensa con total honestidad mental, es el mejor camino para quedar aislado y apartado.

Es mucho menos riesgoso volar como la perdiz que como el cóndor, pero no olvidemos que, aun cuando la perdiz emprende su corto y rastrero vuelo, genera adrenalina, el cóndor no. Sublime diferencia.

El reto y desafío está lanzado, veremos si las generaciones actuales de marinos recogen el guante y nos demuestran que son capaces de crear una MARINA OCEANICA, respetada pero no temida, señora de los espacios acuáticos y escenario de su fortaleza y capacidad para sostener y defender nuestros derechos soberanos en un mundo voraz, agresivo y prepotente; pero aquí cabe finalizar mi pensamiento con algo también de Martín Fierro: “NO PINTA QUIEN TIENE GANAS SINO QUIEN SABE PINTAR”.

Y nuestros Marineros tienen ganas y además saben pintar.

Juegan, tienen energía. Que la tengan mañana es nuestro problema.

Y nosotros debemos ayudarlos desde ahora.

Porque las futuras necesidades de petróleo y recursos energéticos en el mundo aún no han sido totalmente solucionados.

Hoechst trabaja incansablemente en la obtención de nuevos productos

para la industria del petróleo, intensificando la tarea de sus investigadores, para hallar nuevas soluciones a los problemas del futuro.

Juegan, mañana Hoechst también estará con ellos.

Hoechst, química al servicio de la vida.



Química Hoechst SA.
Corrientes 222
(1356) Buenos Aires

Hoechst 

Venga a ganar en Sados!

Gane en precios, calidad y servicio.
Pagando de contado
o con su tarjeta favorita.

Supermercado.
Ropa de hombre, mujer y niños.
Electrodomésticos.
Optica - Farmacia, etc.



Todas estas tarjetas son bienvenidas!



Sados
Tiene de todo
y para todos.



AZZOLINI & ASOCIADOS

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 ECUADOR DEL PODER MUNDIAL

Por el Capitán de Fragata
JORGE LUIS COLOMBO

**“Ces criminéls d'Anglais! Si nous en avions les
moyens, nous vous ferions la guerre...”**

“¡Ingleses criminales! Si nosotros tuviéramos los medios,
les haríamos la guerra...”

General Charles De Gaulle. De sus memorias, tomo III.

General Charles De Gaulle: su pensamiento e intenciones durante la post-guerra. Influencia de su política en la estrategia global europea.

En los actuales momentos, resulta sin duda interesante para los argentinos analizar, sea a través de la historia reciente o un poco más lejana, cuál ha sido el pensamiento de prominentes hombres de estado respecto del conjunto de naciones europeas. Y, en particular, creo que estaremos dispuestos a prestar más atención cuando dentro de ese contexto está inserto el Reino Unido. Más aún si, dentro de ciertos límites más o menos precisos, se adivina la omnipresente influencia de los Estados Unidos.

Será pues un desafío intelectual verdaderamente atrayente el tratar de deducir, o siquiera simplemente entrever, cuáles fueron las intenciones de un hombre como el general Charles De Gaulle a partir del 13 de mayo de 1958, cuando se desencadenó en Argelia el proceso que lo condujo al poder.

No resultará sencillo hacerlo de una manera seria y objetiva: difícil tarea con un líder como De Gaulle que despertó a su paso espontáneos sentimientos de ferviente admiración o enconado rechazo, dentro y fuera de su propio país.

Tratándose de un hombre como el general De Gaulle, resulta imperioso ser prudente. Más aún, esa prudencia debe estar respaldada por el análisis crítico de elementos históricos comprobados, apartados de toda especulación.

El único camino para llegar a percibir cuáles fueron los objetivos que se propuso alcanzar el general, es el estudio de sus escritos, sus actos y sus propósitos. Nada más aconsejable entonces que tener muy en cuenta lo dicho por su historiador más serio, Raymond Toumoux.

Y es él quien señala que, en setiembre de 1958, De Gaulle enviaba al general Eisenhower un “memorándum” que, rechazado, desencadenaría un proceso que tuvo repercusiones casi de inmediato.

El general De Gaulle había demandado la institución de un “directorio de tres”, que concibiera la estrategia global de la Alianza Atlántica, y dispusiera de medios de ejecución nucleares. Si su proposición hubiese sido aceptada, Francia hubiera participado en el control del arsenal nuclear americano.

El 20 de octubre de 1958, el presidente Eisenhower respondía por la negativa: “Nosotros no podemos permitirnos adoptar un, sistema que dé a nuestros aliados la impresión que las decisiones fundamentales que afectan sus intereses vitales puedan ser tomadas sin su participación”.

A partir de ese momento, los objetivos de De Gaulle fueron evidentes: se trataba de que Francia se pusiera a la cabeza de una “Europa europea”, capaz de hacer fracasar la nueva “Casa de Austria”, que a los ojos del general estaba representada por los Estados Unidos de Norte América.

En sus memorias, el general De Gaulle cita un mensaje que le enviara Himmler ni bien terminada la Segunda Guerra Mundial: “Ahora, ¿qué hará usted? ¿Dirigirse a los anglosajones? Lo tratarán como a un satélite y les harán perder el honor. ¿Asociarse a los soviéticos? Someterán Francia a sus leyes y ustedes mismos se liquidarán... En realidad, el único camino que puede conducir a vuestro pueblo a la grandeza y a la independencia, es aquel del entendimiento con la Alemania vencida... Si aprovecha usted la oportunidad que hoy le ofrece la Historia, usted será el hombre más grande de todos los tiempos”.

El general De Gaulle comentaría luego: “Dejando de lado la obsecuencia con la que se ornamenta mi nombre en este mensaje hecho desde el borde de la tumba, hay sin duda cierta verdad en la advertencia que contiene”. (Tomo III, pág. 176).

Tres páginas más adelante, De Gaulle describía así “el vasto plan que yo he conformado para mi país”: “Afianzar la seguridad en Europa Occidental, impidiendo que un nuevo Reich pueda amenazarla. Colaborar con el Oeste y con el Este, y de acuerdo con las necesidades plegarse a uno u otro lado, haciendo las alianzas del caso sin aceptar jamás ninguna clase de dependencia... Lograr que la Unión Francesa se transforme progresivamente en libre asociación. Llevar a que se agrupen, desde el punto de vista político, económico y estratégico, los Estados que lindan con el Rhin, los Alpes, los Pirineos. Hacer de esta organización una de las tres potencias planetarias y, de ser necesario, algún día, árbitro entre los dos campos, soviético y anglosajón”.

Su pensamiento y sus intenciones estaban ahora claros, y la determinación que imprimiría a sus actos no dejaría lugar a dudas.

El 3 de noviembre de 1958, un año después de la negativa del general Eisenhower, De Gaulle anunciaba ante el Centro de Altos Estudios Militares en París: “Si a Francia le llegara el momento de hacer la guerra, es preciso que sea su guerra. Nos hace falta una fuerza de disuasión. Se dan cuenta ustedes, como yo, de la envergadura de esta obligación, de todo aquello a que puede conducimos...”.

No mucho después, mostrando al mundo que era *un* raro fenómeno de identificación absoluta de un hombre con su país, evidenciando una visión política y una independencia de criterio que serían la envidia de más de un estadista de nuestros días, iba a imprimir su sello personal a la conducción estratégico-militar.

La cuestión era bien simple: el tan mentado profesionalismo de las Fuerzas Armadas no queda definido por sus medios, siempre sujetos a evolución, pero sí por su espíritu de cuerpo, que es justamente el que corresponde a las necesidades de una fuerza de disuasión. La justificación de una “fuerza de disuasión nacional” se fundamenta en el principio de la “disuasión proporcional”: si el enemigo eventual podía matar cincuenta millones de personas se lo haría cambiar de idea si se le aseguraba poder matar, a su vez, cincuenta millones de los de ellos. Pero para que esta fuerza fuera creíble, se hacía necesario que estuviera en manos de verdaderos profesionales.

Acerca de la “disuasión proporcional”, Francis Valentin había observado que la proporción a establecer se sitúa entre la fuerza y el entendimiento. Si la fuerza no iba a ser más que puramente francesa, mientras que el entendimiento significaba una alianza con el resto de Europa, apenas se necesitaría señalar que la disuasión, llegado el caso, iba a ser proporcional al valor probable de la Europa entera. Pero no era imaginable suponer que Francia sola pudiera, por sus propios medios, crear una fuerza a la medida de Europa. Se planteaban así dos alternativas:

La “disuasión irracional”, que en su “Introducción a la Estrategia”, el general Beaufre define como la reacción esperable en un insano mental, al que apenas hace falta empujar un poco. Dicho de otra forma, el más razonable será siempre el que primero retrocederá. En esta concepción, el enemigo eventual, fuera ruso o americano (porque el principio debía aplicarse en todas direcciones), no aceptaría sacrificar así los suyos.

El acomodamiento de la fuerza a las alianzas. El proyecto del general De Gaulle correspondía en realidad a esto, organizar Europa para “hacerla una de las tres potencias planetarias”.

No sería tarea fácil. Lograr que Alemania fuera su aliado incondicional, por ejemplo, era harto difícil. El mismo había dicho en una conferencia de prensa el 11 de abril de 1961: “Resulta intolerable para un gran Estado que su destino esté librado a las decisiones y a la acción de otro Estado, por más

amigo que éste pueda ser”. Esta contradicción aparente tiene una respuesta sutil, si se imagina la posibilidad de cierto tipo de presión que algún día podía llegar a ejercer sobre Alemania. Uno de los responsables del poder nuclear francés bromeó alguna vez: “Por cierto que no podremos alcanzar Moscú, pero con un poco de suerte, podríamos destruir Bonn o Roma”.

Con un Jefe de Estado como él, con una fuerza de disuasión y un ejército profesional, nadie iba a dudar que, en efecto, Francia llegaría hasta el final llegado el caso. A Raymond Toumoux le había confiado: “Un día, la bomba saldrá sin que sepamos por qué. El porvenir está siempre en la guerra. La guerra tendrá lugar, porque es una ley de la especie”.

En cuanto a Inglaterra, ¿qué papel le tenía reservado? Ciertamente, todos los testimonios concuerdan, y el suyo propio es formal: la manera en que los anglosajones lo trataron entre 1940 y 1945, le había dejado un recuerdo inolvidable. En el momento de Mers-el-Kébir, había clamado: “Estos ingleses criminales”. Pero lo más grave se produciría en Siria, en 1945: “Si tuviéramos los medios, les haríamos la guerra. Esto no puede ser olvidado” (Memorias, Tomo III).

Ciertamente, De Gaulle no amaba a los ingleses. Y en Europa, para él, sólo contaban dos países: Francia y Alemania. A condición de que ésta, por supuesto, dependiera de aquella. De hecho excluía cualquier alianza con los anglosajones, y no había cabida para el Reino Unido en sus planes.

Ya desde 1944, De Gaulle mostraba su inclinación por los alemanes más bien que por los ingleses. Le decía en aquella época a Stalin que se hiciera lo que se hiciese por debilitar a Alemania, sería insuficiente, porque el pueblo alemán permanecería inalterable. Pero el problema era que, en una Europa del Atlántico a los Urales, Alemania quedaba en el medio y tomada entre Rusia y Francia. La cuestión era saber si había alguna posibilidad para que, al fin de cuentas, un gobierno alemán prefiriese, antes que la protección americana, el riesgo de participar de la “tercera potencia planetaria” tal como lo veía De Gaulle.

Napoleón decía que la política de un país está inscripta en su geografía. Y resulta evidente que a escala planetaria Francia y Alemania están tan próximas que la geografía debía, en el pensamiento del general, dictarles una política común.

De Gaulle, ya liberado de la pesada carga que significaba Argelia, encontraba mucho más espacio político y libertad de acción para lograr sus objetivos que los ingleses, únicos en condiciones de disputarle el liderazgo europeo. Inglaterra no se había desprendido de sus colonias (nosotros los argentinos sabemos hasta qué punto la rubia Albion continúa aún hoy disfrazando su colonialismo, inclusive bajo la forma de terrorismo de estado, Malvinas es un ejemplo viviente), y Francia sí lo había hecho, o al menos lo estaba haciendo.

En ese sentido, hasta daría la impresión que De Gaulle tuvo en cuenta el testamento político de Hitler, presentado por André François-Poncet. El canciller del tercer Reich, en sus momentos finales, recomendaba a su país como política posterior a la derrota lo siguiente: “Un pueblo que quiera ser próspero debe permanecer ligado a su tierra... Las empresas colonialistas han vaciado España, Francia e Inglaterra. Los blancos no se han impuesto más que por la fuerza. Los hindúes siguen siendo hindúes y los musulmanes, musulmanes. Una sola cosa puedo mencionar en el activo de los colonizadores: han logrado el odio en todas partes. He ahí una razón por la cual Alemania no se siente solidaria con los países que practican una política colonial. Debemos imponer en Europa la doctrina de Monroe: Europa para los europeos. Y eso significaría que Europa no intervendría más en los asuntos de otros continentes”.

Por último, De Gaulle no se había hecho nunca ilusiones acerca de cómo veían en el fondo los anglosajones a los latinos. Sabía mucho sobre su natural rechazo, detestaba la soberbia de los ingleses y, realista como era, intuía que Inglaterra y los Estados Unidos colocaban a Francia en la categoría de los países europeos de segundo orden. Las manifestaciones de esa diferencia, sutiles pero no por ello menos efectivas, causaban sentimientos de profunda indignación en el viejo general, tanto más cuanto no tenían justificación alguna. Y esto resultaba una verdadera paradoja para él, que pensaba que Francia era, por derecho propio, mucho más europea que sus obligados aliados del otro lado del canal de la Mancha. Y la realidad golpeaba a las puertas de su querida Francia con su rostro más descamado. Se podía ser independiente y nacionalista, orgullosamente nacionalista, pero sin perder de vista la tremenda interdependencia que caracteriza las relaciones internacionales, particularmente en lo que hace a la economía. Y, económicamente hablando, Francia no podía absorber los gastos del funcionamiento de una fuerza de disuasión nacional. En 1959, Antoine Pinay había renunciado porque el general De Gaulle anunció la creación de la fuerza de disuasión sin consultar al Consejo de Ministros: “Los misiles, señor Presidente, cuestan muy caros”, le había dicho en esa oportunidad. Y había más. Georges Izard, durante mucho tiempo gaullista sincero, apasionado, le había escrito en su “Carta afligida al General De Gaulle”: “Los recursos que Ud. gasta en aislar a los Estados Unidos, son los que nos faltan para impedir que nos invadan”. Porque en economía la grandeza no se decreta. Se fabrica. Y ése era el problema de Francia en la década del sesenta.

El general De Gaulle fue más tarde “asfixiado” por Washington con el apoyo de Londres, por supuesto. Entre otras cosas, por haber pretendido desconocer la ley no escrita del orden internacional establecido. No se lo dijeron, pero le demostraron en los hechos que Francia no podía, ni remotamente, ser tan independiente como quería.

Lo que sucedió después es historia muy reciente, y debería servirnos de ejemplo. Como para recordarnos, y ya alguien lo dijo alguna vez, que los

argentinos no somos ni orientales ni occidentales, la cosa no viene por el lado de los meridianos. Somos —y así nos consideran— australes. Y el Ecuador del poder mundial pasa bien al norte. Tan al norte que la misma Francia sufre a veces el síndrome de las latitudes australes. Aún hay quienes no están convencidos...

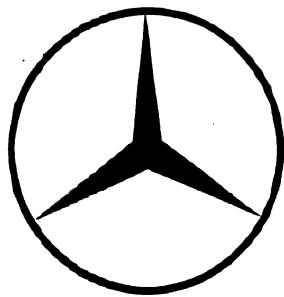
BIBLIOGRAFIA

Raymond Toumoux:

“Pétain et De Gaulle”. “La tragédie du Général”.

Compagnie française de Joumaux “Le Spectacle du Monde”.





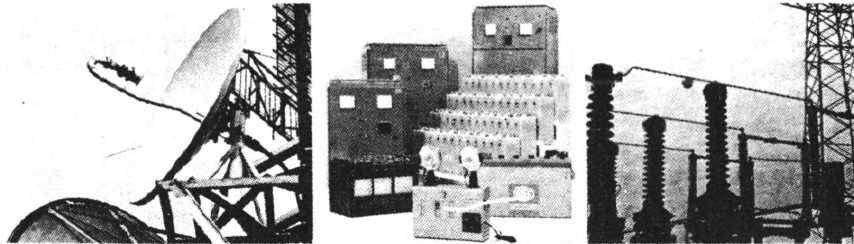
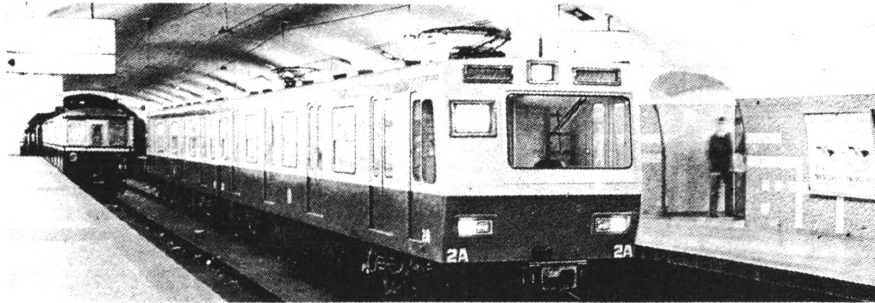
“Lo mejor
o nada”

Gottlieb Daimler:

En 1926, las empresas fundadas por Karl Benz y Gottlieb Daimler se unieron
para crear Daimler-Benz, origen de Mercedes-Benz.
El principio del ingeniero Benz “El todo debe ser superior a las partes
junto a “Lo mejor o nada” de Daimler, son consignas que desde entonces
garantizan la óptima calidad de Mercedes-Benz en el mundo.



Mercedes-Benz Argentina S.A.

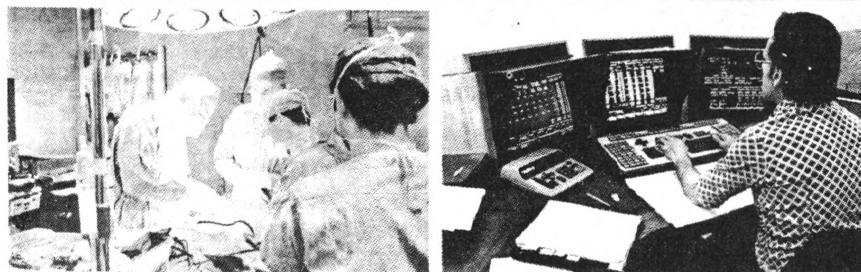
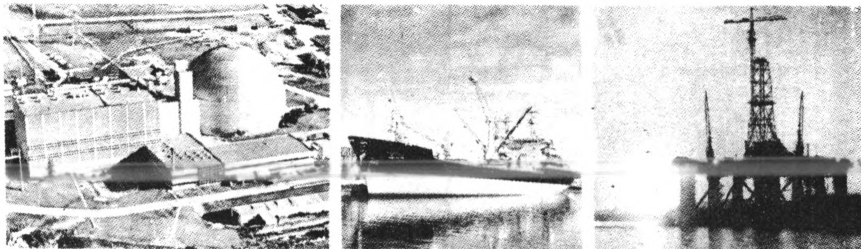


**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

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 conflicto del Atlántico Sur y el Ambito Universitario

Por el Contraalmirante
JOSE ANGEL ALVAREZ

Dentro del conflicto armado que sostuvo nuestro país por las Malvinas y de sus numerosas consecuencias hay aspectos que por su incidencia hacen a la faz "táctica", para usar esta analogía militar, hay muchos otros que en cambio obedecen y tienen consecuencias de largo alcance y de extraordinaria permanencia. Toneladas de papel escrito se han esparcido en la Argentina y a lo largo del mundo sobre distintas pautas que hacen al conflicto del Atlántico Sur. Para la Argentina, el 2 de abril marca un hito que hiende profundamente en su historia contemporánea. Las incidencias de lo ocurrido afectan la vida nacional toda. No hay resquicio que haya dejado de ser alcanzado por las consecuencias de lo ocurrido. El plano económico, el político, el social, el militar, el de los valores netamente espirituales, son algunas de las más importantes áreas en las que se han producido impactos que transforman lo que se pensaba antes y lo que se piensa después; lo que se quería ser antes y lo que se debe hacer después.

El ámbito universitario es un mundo especial de acción que conjuga varias de aquellas esferas, es éste el lugar propio de todas las actividades de la formación del recurso humano superior, del análisis de ideas y de la formación de una gran masa de jóvenes que en nuestro país pasa por el nivel terciario. A esos aspectos debemos agregar otros de capitalísima importancia como la investigación y la contribución a las acciones de desarrollo. Por supuesto va en principalísimo término la acción educadora integral que es el elemento más importante de la influencia que la Universidad ejerce en el hombre y que tantas veces ha sido o dejado de lado, o subestimado en relación a la función de formación de profesionales. Del ámbito universitario han salido muchos de nuestros jóvenes combatientes, al ámbito universitario ingresarán o volverán muchos de los que han combatido. La Universidad no es ni tampoco debe ser un universo cerrado, separado del contexto nacional exterior. Lo que ella hace,

sus horizontes y hacia dónde ella puede ir, depende notablemente de su identificación con ese medio nacional. La política, la economía, la sociedad han de estar fuertemente influenciadas por aquellos que salgan en el futuro de sus claustros y son influenciadas a su vez por aquellos que se encuentran allí en este momento.

Dolorosas etapas pasadas en la vida nacional, no hace muchos años, nos indican qué enormes consecuencias tuvieron las acciones encauzadas malamente dentro del ámbito universitario. Sabemos también cuánto fue esparcido en el mundo mostrando nuestra imagen e ideas distorsionadas a través de muchos de los que estuvieron en aquel tipo de acciones dentro del quehacer universitario.

Solamente alguna de esas consideraciones, que no son todas, nos mueven a pensar que lo que ocurre en la Universidad y lo que se puede hacer desde ella, tiene profunda significación y consecuencias en la vida nacional. Una de las virtudes de este conflicto ha sido la muestra de la importancia de la unidad nacional, otra ha sido la estrecha interdependencia entre las diversas esferas de acción dentro del país. Lo que cada una hace es importante al todo; es bueno entonces que a los fines de nuestro análisis identifiquemos en qué áreas el ámbito universitario está influyendo directamente. A ese fin recordaremos lo que dijimos anteriormente, que la Universidad, por un lado, tiene como ocupación fundamental la enseñanza pero que también hace investigación y contribuye a la educación integral de aquellos ciudadanos que, precisamente, luego van a ocupar posiciones claves en los diversos niveles directivos nacionales.

Por otro lado, podemos distinguir como principales planos de acción nacional, el del campo político, económico, social y militar. Omitimos deliberadamente para señalarlo ahora, el plano espiritual, síntesis de los valores inmateriales pero que constituyen la base y esencia de todos los otros.

Tratemos ahora de distinguir cómo se entrelazan los planos nacionales con las áreas fundamentales del quehacer universitario. La enseñanza exhibe sus valores y aplicaciones inmediatos tanto en el campo económico como en el campo social; su calidad, composición, modernismo y eficiencia están estrechamente vinculados a nuestras aspiraciones y logros nacionales. De nada vale enseñar si no nos hemos preguntado para qué enseñamos; nos hemos agotado discutiendo si los cupos estaban bien o no, pero soslayamos discutir el problema de fondo. Esto es si nuestra máquina intelectual está llamada a trabajar "en vacío", o si va a llenar necesidades de un país en marcha.

La paz de pre-guerra mostraba un espectro profesional distorsionado e irregularmente distribuido, con sobrecarga en las carreras liberales tradicionales. La emigración de cerebros fue el fenómeno de solador de las últimas décadas. La guerra, aun limitada y breve, señala la necesidad tecnológico-científica de un aparato nacional integrado y en producción. La versatilidad y rapidez de adaptación de nuestros profesionales es una de nuestras virtudes, pero es bueno indagar cómo mejorar el balance de aquel espectro y su armonía con la producción.

La enseñanza en el plano informativo debe recibir retoques en los énfasis antes dados y en sus áreas. El tomar conciencia de nuestra ubicación latinoamericana, de nuestra valoración relativa para Occidente, de las vinculaciones históricas y geográficas, puede significar un impacto de alta crudeza pero necesario para enfrentar la realidad como ella es.

La interacción entre el ámbito universitario y los planos fundamentales de acción nacional se bifurcan en las dos grandes vías de la enseñanza y la investigación. De los dos salen potentes campos de ayuda para el país en conflicto. Sin embargo, el saber utilizarlos requiere ingenio debido a nuestra situación de desbalance, de subdesarrollo o en desarrollo, según de qué campo se trate.

Si creemos que nuestra supervivencia como país de futuro promisorio está en juego (y no todos los sentirán así), deberíamos abocarnos a optimizar cuidadosamente el rendimiento en aquellos campos del ámbito universitario ya mencionados. Entrelazar ambos es importante a los fines de aquella optimización.

La investigación en la Universidad argentina es un elemento naciente, su actividad actual es en general incipiente. Es oportuno revisar los campos que actualmente cubre y estimular los que sean necesarios aunque inexistentes, evitar las duplicaciones, reacomodar el personal.

Es notable la dificultad en distribuir adecuadamente a ese personal y a los centros de investigación necesarios. El megalopolismo del gran Buenos Aires, el arraigo de nuestra gente y los escasos incentivos a la movilidad selectiva, conforman un problema de la mayor importancia.

Desde ya, y más aún llegando a un mejor nivel de diversidad y cantidad de investigación, las universidades proveerían un gran "conjunto" de planeamiento y desarrollo.

La utilización sistemática y coordinada de esos grupos de investigación universitarios constituiría una reserva de mucha importancia en situaciones de emergencia y aun en situaciones normales. La cantidad de esfuerzo disponible en ese caso es significativa y aumenta sustancialmente las capacidades de análisis actuando como un gigantesco estado mayor en casos de conflicto. Si tomamos los planos político, económico, social, etc., podemos enunciar aspectos principales que valdría la pena estudiar ya; inclusive, muchos de ellos se han puesto en evidencia con este conflicto.

En el orden político es evidente que aparece la necesidad de revisar el marco externo y el interno. En el marco externo es importante la investigación múltiple. Sabida es la poderosa influencia que han tenido los estudios, en el ámbito de política exterior y de las relaciones internacionales, de universidades, especialmente americanas. Así, por ejemplo, nacieron y se ejercitaron hombres de la talla de Kissinger y otros que luego produjeron aportes especialmente interesantes. El conflicto nos ha enseñado que nuestro idílico

mundo de paz ha terminado, los devenires políticos, las múltiples alianzas, el significado de los tratados, la evolución de las tendencias en las Naciones Unidas, aspectos que hacen al derecho internacional, etc., son temas que deben continuar siendo estudiados y seguidos permanentemente, de tal manera que haya una suficiente fluencia de información para la toma de decisiones en el momento oportuno. Esta actualización permanente, a la vez que provee un rico campo de experiencia, permitiría un nivel de discusión y análisis desde variados puntos de vista, directamente obtenibles para el Estado.

Aspectos importantes, como por ejemplo aquellos relacionados con el porqué del aislamiento argentino, hasta qué punto en ese aislamiento ha influido nuestra propia acción y cómo quebrarlo, son otros temas de capital importancia.

La gravitación de nuestra unión con el Tercer Mundo o los Países No Alineados, nuestra relación con el mundo latinoamericano, el marco de la OEA, las limitaciones y vinculaciones, son aspectos altamente importantes y deseables de ser estudiados. Sin duda alguna, con ello Relaciones Exteriores podría beneficiarse tremendamente.

En el orden de la política interna, el encontrar un modelo de coincidencia mínima sobre el cual se puedan agregar variaciones partidistas es un problema capital. Buscar la concordancia nacional, significa identificar plataformas políticas de áreas comunes en cierto límite que permita mantener objetivos coherentes independientemente de cuáles sean los partidos gobernantes. Ese aspecto, y su relación con la idiosincrasia y la historia argentina, debe ser examinado por analistas desprendidos de intereses creados, o involucrados con las partes.

Esto puede conseguirse perfectamente en el ámbito universitario e iluminaría sobre una solución, lo que hace a nuestro accionar fundamental. Nosotros hemos visto cuánto ha sido utilizado el factor político por el adversario para producir, entre otras cosas, un aislamiento y distorsión de la realidad argentina. En el orden de la política interna también notamos que se entremezclan la enseñanza y la investigación: es muy importante ir conformando al hombre político del mañana. Eso puede hacerse exponiendo a la juventud a la historia política de su país, contribuyendo a elucidar problemáticas y soluciones desde las aulas dándoles, en ese caso, el contexto adecuado y no produciendo deformaciones ideológicas.

En el campo económico hemos observado durante el conflicto, cómo nuestro adversario utilizó hábilmente este medio como principalísimo entre los que ponía en juego para producir nuestro quebrantamiento. Ellos sabían perfectamente que una guerra larga, con aislamiento, era una misión imposible para un país en las condiciones económicas del nuestro. Notamos agudamente la dependencia económica, la incidencia de la deuda exterior, la atadura a mercados tradicionales, y el alienamiento de esos mercados principales. Nos ufamamos de haber sido el granero del mundo y de ser un enorme país productor

de alimentos, pero al mismo tiempo no hemos logrado poner esas capacidades al servicio del desarrollo armónico y total. Es evidente que no podemos continuar esperando que un país, que está funcionando con la ilusión del negocio financiero, pueda sostener una guerra exitosa más allá del mini-plazo. Esto, junto con los aspectos de dependencia, las diversas hipótesis de diversificación de mercado, el sostén y problemática de nuestra economía de guerra y las alternativas de solución, el desarrollo y la integración en un mercado latinoamericano son, entre muchas otras, algunas de las variedades de temas que pueden contribuir significativamente a brindar puntos de vista útiles al país para su desarrollo. Ese desarrollo debe ser tan armónico como se pueda, dando independencia para casos de emergencia como los que hemos vivido. Son de recordar las reflexiones después de la toma de Puerto Argentino, cuando en el análisis de las causas, entre las tantas, se mencionaron nuestra incapacidad de obtención de elementos vitales, lo que marca nuestra dependencia estratégica y táctica.

En el campo social se ha evidenciado cómo hechos de la magnitud de los que hemos vivido fueron capaces de transformar en horas o en contados días una masa societaria dispersa, crítica, llena de pequeñas desavenencias que desarticulaban el accionar total, en un frente cohesionado, unido, frente a una causa nacional. Ese es un fenómeno que merece ser estudiado con fin retrospectivo, pero también con un propósito muy importante que es el de su conservación. Este es quizá uno de los aspectos más delicados de esta sociedad argentina, donde en adecuada libertad debemos poder disminuir el individualismo, para que el mismo no se convierta en una atomización de nuestras voluntades.

Es notable ver cómo esa sociedad —que responde tan viva y eufóricamente— puede ser conmovida por hechos relativamente aislados pero manejados hábilmente. Casos de este tipo la hacen muy influenciada a la acción psicológica. Esta acción no ha sido producto solamente de este conflicto, para algunos es evidente que se viene desarrollando una acción desde mucho tiempo atrás. ¿Serán décadas, o habría que remontarse a su origen?, en la cual se favorecieron aquellas medidas que llevan a la dispersión de voluntades, a la trabazón entre grupos e inclusive a la oposición regional. Esto se ve reforzado con ideas de subestimación y frustración. Sería muy interesante analizar cuál fue el efecto de la visita de Su Santidad sobre el ánimo argentino y su voluntad de combate, o sobre su reacción en comparación con su verdadero estado de fe.

En el orden interno es importante estudiar cómo esa sociedad ávida de consumo y de estándar de vida elevado, puede ser modelada en su aguerrimiento, en su persistencia y en su estoicismo para poder aumentar su dureza y disminuir su vulnerabilidad a aquellos que la atacan por las vías del sentimiento.

Nuestros cambios necesarios en el área de las relaciones internacionales implicarían estudios de afinidad grupal, de personalidad y de carácter entre las

diversas áreas de contacto. Por ejemplo, nosotros hemos soñado siempre y admirado y tratado de vinculamos con los Estados Unidos y con nuestros amigos de Europa. Sin embargo, es evidente que, independientemente de aspectos económicos que nos llevan a actitudes competitivas —si bien en distinta escala—, hay diferencias profundas entre la psicología del argentino y del hombre norteamericano. Igual diferencia podemos notar entre la del sajón europeo, o aun la de ciertos grupos latinos y la nuestra. Esas diferentes afinidades llevan a diferencias en las relaciones y en las valorizaciones al vinculamos.

En el orden interno, el estudiamos en conjunto y poder sanear nuestras características psicológicas sociales e institucionales actuales, es un tema de la mayor urgencia para aumentar el rendimiento de nuestra tarea. Esta se ve notablemente entorpecida en el ámbito estatal más que en el privado. En estos aspectos está actuando profundamente nuestra conducta social y las características de absorción de nuestros problemas.

En el plano militar, las enseñanzas que nos ha deparado el conflicto del atlántico Sur y su vinculación con las actividades en el ámbito universitario son muchas. Podemos notar que paradójicamente donde nosotros tuvimos más éxito fue en las aplicaciones militares de alta tecnología, así como que las limitaciones que llevaron a condenar nuestras acciones también fueron producto de alta tecnología. En cuanto a lo primero podemos mencionar las acciones con la aviación, y el uso de misiles especiales. Esa que fue un arma de triunfo con las limitaciones lógicas correspondientes al radio de acción, modalidades de operación y materiales en juego, se vio contrastada y fuertemente limitada con lo que ocurrió en el dominio del mar. No es nuestro propósito en este caso el hacer un análisis bélico del conflicto, cosa que está reservada para otros ámbitos.

Sin embargo, para mayor claridad o fidelidad de nuestro análisis, debemos notar que una innovación tecnológica importante, la de la introducción de energía nuclear en las naves, en particular en este caso submarinos, fue el mayor desastre que nos pudo haber ocurrido. Merced a eso, un pequeño número de unidades imponía un uso del mar irrestricto para el adversario y totalmente negado para nosotros. En este caso lo curioso es que en materia nuclear la Argentina está en un puesto de avanzada en latinoamérica y dentro de los países del tercer mundo. Aquí es donde se unen la política con la ciencia y la técnica. En este caso, el no contar con unidades de ese tipo para nosotros (submarinos nucleares) aparte de haber dado un fallo ya inicialmente negativo, ha significado, repitiendo conceptos que la Argentina pronunciara en otra oportunidad, “que las medidas de no proliferación nuclear permitieron que los países que ya estaban desarmados estuviesen más desarmados todavía”.

La última etapa de las acciones militares mostraron precisamente el triunfo de la alta y secreta tecnología sobre el coraje, arrojo y persistencia de nuestros hombres en el combate terrestre. Las necesidades de desarrollo independiente

en alta tecnología impondrían para los grupos universitarios participantes, desafíos sumamente importantes e incentivos de gran valor. Lógicamente, en estos casos, lo importante es el grado de clasificación y de análisis del personal que trabaja en las mismas. Este, sin embargo, es un aspecto menor para las fuerzas armadas y en cambio sería sumamente importante la contribución dirigida para lograr medios nacionales. En esto caso, sí se observa que en muchos aspectos estaríamos dependientes de un presupuesto especialmente orientado.

Nuestras ideas de paz llevadas a ultranza han desacreditado fuertemente todo lo que significa industria de armamentos; sin embargo, notamos a la luz del conflicto que este es un craso error. Hacer esto significa reforzar nuestra dependencia de uno u otro bloque indefinidamente y, por lo tanto, convertimos en un instrumento de los demás. Una industria de este tipo, orientada en debida forma y ejercida con una amplitud de miras y juicio adecuado, puede inclusive proporcionar mayor seguridad, y por otra parte ser una importante fuente industrial del equipamiento. No sólo la tecnología y la ciencia afectan al plano militar, sino que hay aspectos dentro de los diversos análisis estratégicos, estratégico-militares, estudios que hacen a los factores físicos de los teatros de operaciones, modalidades de planeamiento, y modalidad de los juegos que son contribuciones de mucho interés.

El desarrollo tecnológico espacial es especialmente importante; hemos quedado tal vez retrasados en la posibilidad de utilizar satélites y de poder llegar a poner el nuestro en órbita. Esta es una tarea compleja y costosa, pero otro país latinoamericano está avanzado en esto. La tecnología espacial es de extraordinaria importancia futura. Volviendo al ejemplo militar, podemos decir que nuestras fuerzas de mar y tierra estaban a merced del adversario si ellos contaron efectivamente con la inteligencia de satélites. El sensoriamiento remoto es un campo de fabulosas aplicaciones militares y civiles.

El campo lindante al espacial —el aeronáutico— mostró que fue útil contar con un Pucará. Quizás no todos recordaron que la Argentina tuvo el precursor del diseño del MIG y que fue la cuarta nación en contar con aviones de propulsión a chorro, en experiencia.

CONCLUSIONES:

Podríamos citar muchísimos ejemplos donde la educación, la ciencia y la tecnología son vitales para el desarrollo nacional. Precisamente las emergencias —tal la del conflicto del Atlántico Sur— ayudan a que todos vean eso en relieve. La lista sería cansadora y sólo nos mostraría problemas a resolver. La importancia radica no en listarlos, sino en proveer a su priorización y ejecución.

La universidad y su gente pueden jugar un rol principal en la consecución de ese desarrollo. Sólo bastaría movilizar una pléyade de hombres capaces.

Para ello debe primeramente concordarse en objetivos de largo plazo, ser coherente y tesonero en los mismos y erigir una integración de tan grande y perfecta urdimbre como se pueda, para hacer converger los esfuerzos. El mayor de todos debe ir dirigido a modificar por la educación lo necesario y a reparar las falencias, que disminuyen el rendimiento de nuestros grupos.

Los problemas principales a considerar no son los de la inteligencia, sino los que hacen a la esfera psico-social. Aquí de nuevo el ámbito universitario puede ser fuente de producción y laboratorio de ensayo.

* * *

LA EXPERIENCIA NO TIENE SUSTITUTO...

MAS DE UNA CENTURIA REPARANDO BUQUES



3 DIQUES FLOTANTES

2 DIQUES SECOS

**1 SYNCROLIFT PARA
45.000 TPB.
CON 680 METROS
DE VARADA**

**1800 METROS DE MUELLES
DE ALISTAMIENTO**



TANDANOR
S.A.C.I.Y.N.

AV. JOSE N. QUARTINO 1371
DARSENA NORTE
TEL 311-5271/76
TELEX 22898 TARNAR
(1104) BUENOS AIRES
REPUBLICA ARGENTINA

SIEMENS

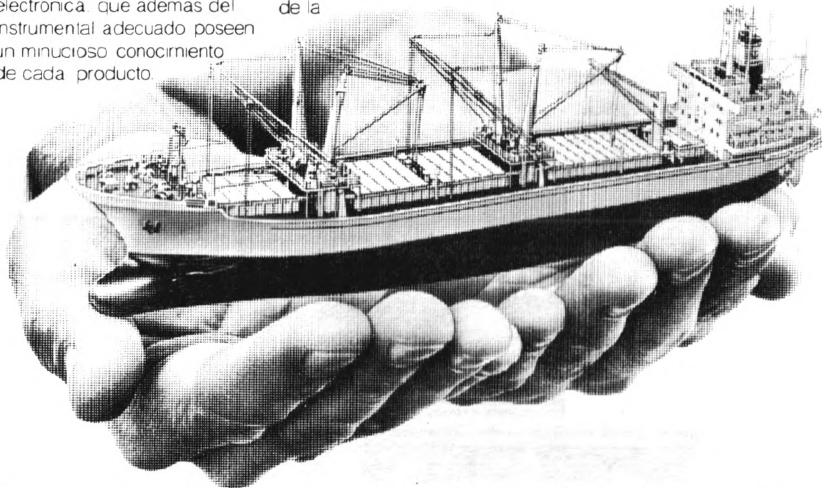
En todo momento, en cualquier puerto, en todo el mundo.

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

CERESMAR S. A.

AGENCIA MARITIMA — ESTIBAJES

Control de Peso y Calidad de
Cargas Generales

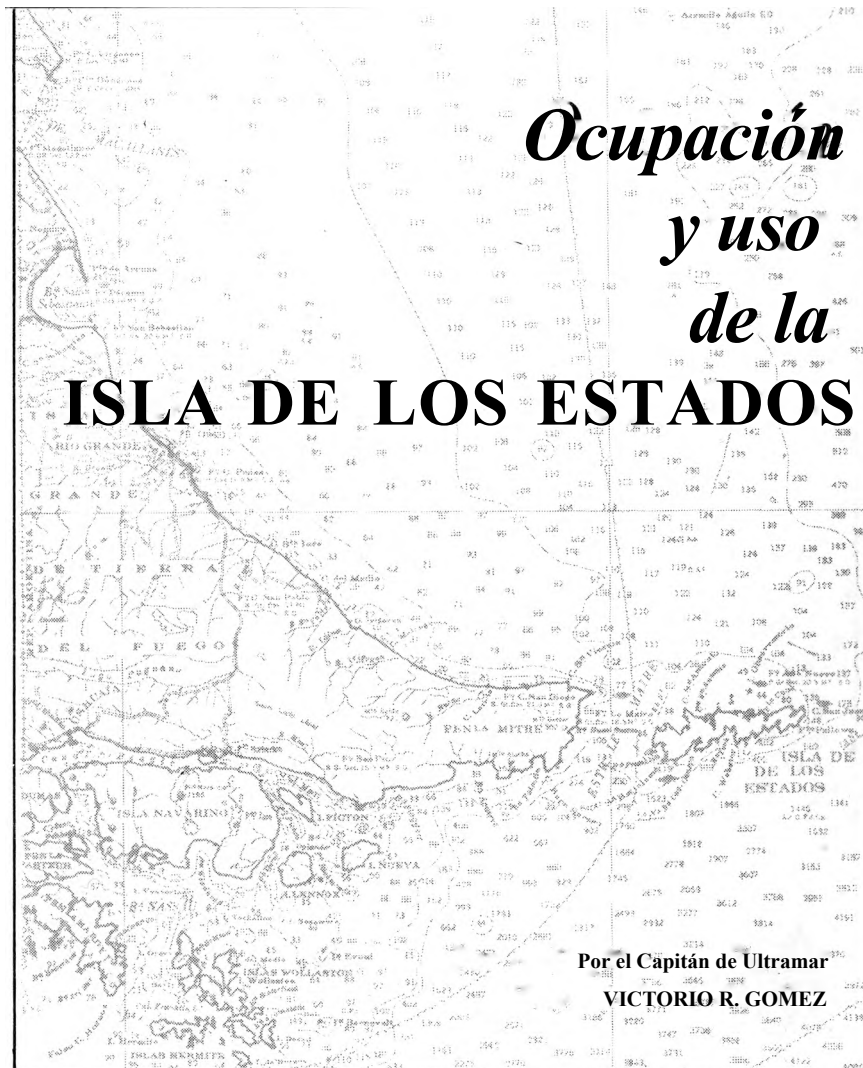
Corrientes 222 - 1er. Piso - Tel. 311-5862/7090
Dirección Telegráfica: CERESMAR BAIRES
Telex: 18447 GEMAR AR



Compañía Argentina de Transportes Marítimos S.A.

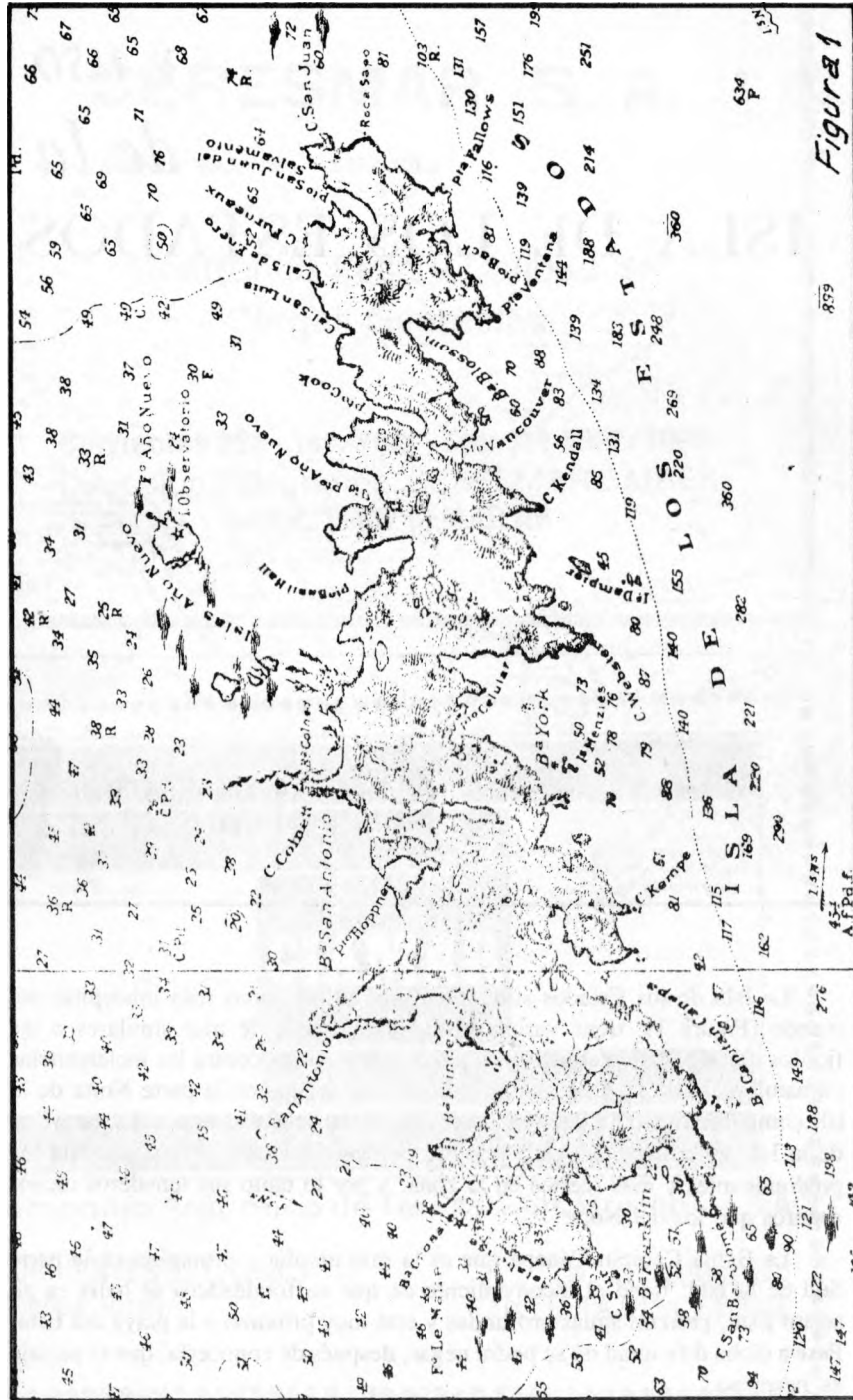
CORRIENTES 327, piso 3°
Buenos Aires

Tel. 311-6300/8/9
Tlx FLETA 9151 y 18906



La Isla de los Estados situada en una de las zonas más inhóspitas del mundo (Figura 1), tiene varias profundas entradas de mar similares a los fiordos noruegos, que constituyen puertos protegidos contra las inclemencias climatológicas de la zona, sobre todo los enclavados en la parte Norte de la Isla como Puerto Parry, Puerto Cook y San Juan del Salvamento. La parte Sur de la Isla es la más castigada por los vientos del Oeste al Sud que son los predominantes y más fuertes en la zona, y por lo tanto sus tenederos menos seguros que los del Norte.

La Bahía Capitán Cánepa que es la más amplia y protegida en la parte Sud de la Isla, tiene el inconveniente de que su fondeadero se halla en su sector Este, pero en aguas profundas y está muy próximo a la playa del Este. Pese a dicha dificultad no se podrá negar, después de conocerla, que el paisaje es hermoso.



Lo mismo ocurre en lo que al aspecto se refiere, con los puertos Parry, Cook y San Juan del Salvamento. Estos dos últimos son aptos solamente para buques de poco porte, a causa del espacio restringido para maniobrar dentro de los mismos.

Experiencias de un crucero de turismo

En enero del año 1976, a pedido de la Compañía Tritonia fui designado Práctico del buque de bandera italiana "Enrico C" en viaje de turismo por el Sur Argentino; el pedido fue hecho con mucha anticipación de modo que visité al Gerente de la compañía con el objeto de sugerirle un tipo de navegación por la costa argentina que ellos nunca habían hecho y que permitiría a los pasajeros verla desde cerca, haciéndose más entretenido el viaje e instructivo. Entre mis sugerencias figuró entrar en Puerto Parry con el fin de iniciar el turismo a la Isla ya que ella ofrece paisajes dignos de ser admirados aunque para ese buque, que por su porte, sólo tiene dos puertos posibles, Parry y Bahía Cánepa. No hablé de Bahía Flinders, por ser ella abierta al mar.

El "Enrico C" es un buque de pasaje de 180 m. de eslora, 24 pies de calado y transportó en esa oportunidad 800 pasajeros de distintas nacionalidades.

El Gerente de Tritonia debió viajar a Italia para tratar algún problema de la Compañía y expuso también mi plan, el cual fue aceptado y comunicado al Capitán del buque señor Mario Cimicich.

Antes de entrar al estrecho de Le Maire, propuse al Capitán ir a Puerto Parry, contestándome que prefería llegar a Ushuaia, según el itinerario previsto.

Zarpamos de Ushuaia con destino a Bahía Garibaldi en territorio chileno; a partir del límite con Chile el buque navegó con prácticos chilenos de ida a Garibaldi y de vuelta hasta el Cabo de Hornos; al salir de Garibaldi el Capitán me informó que en vez de dirigimos con destino a las Islas Malvinas, desde el Cabo navegaríamos hacia la Isla de los Estados, con el objeto de entrar a Puerto Parry, decisión que me alegró, pues pensé que había cambiado de idea con respecto a dicha entrada.

En viaje del Cabo de Hornos a Parry pasamos a 2 millas de distancia del Faro Le Maire trazando rumbo para pasar a 1 milla al Norte del Cabo San Antonio, desde donde se navegó dejando al monte Buckland a unos 20° a estribor de la proa, hasta avisar la entrada a Puerto Parry (Figura 2).

A medida que ésta se fue abriendo, se corrigió el rumbo de aproximación hasta llegar al centro de la entrada navegando con ambas máquinas "muy despacio adelante" y una brisa fresca del Norte. Parando las máquinas se llegó al fondeadero con la poca arrancada proporcionada por el viento de popa,

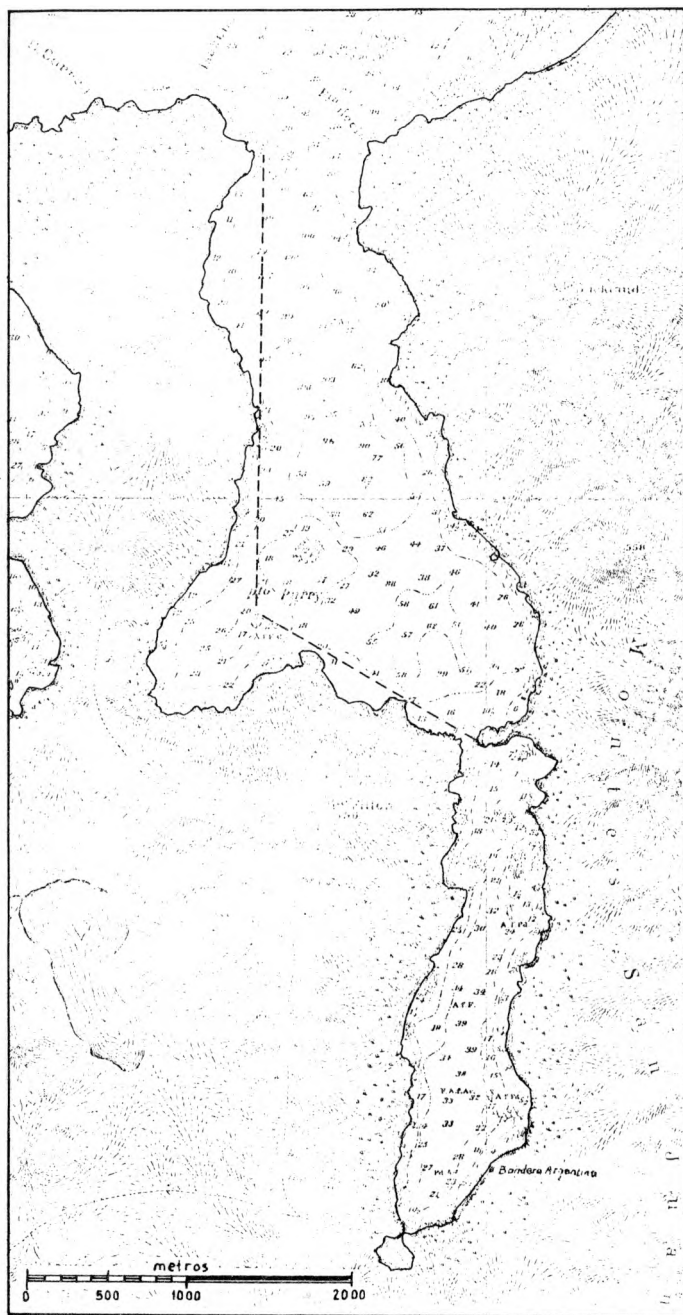


Figura 2

previamente se abrió un grillete del ancla de babor y se navegó a la voz para pasar entre el banco interior y la costa Oeste del puerto.

Se fondeó con el ancla mencionada quedando el buque con 4 grilletes al cabrestante, proa a la salida, presentado al viento; el tiempo era muy bueno. Si el viento hubiera sido muy fuerte, tal vez no hubiéramos entrado.

Si se hubiese tratado de buscar espacios libres, hubiéramos entrado pasando entre el cachiyuyo del centro y la costa Este del puerto, pero se trataba de satisfacer el deseo de novedad del pasaje, y por otra parte no se corría el menor riesgo pasando como se hizo por el Oeste del cachiyuyo, muy próximos a la costa.

Lamentablemente el Capitán no quiso que se arriaran sus botes para llevar a tierra a los pasajeros pero tenía razón; lo atemorizaba que alguno de ellos se accidentara al desembarcar o embarcar en la playa. Entonces le sugerí que mandara a tierra un bote con tripulantes para que pintaran el nombre del buque en el paredón del fondeadero que da su frente hacia la salida; así se hizo y cuando salimos, la inscripción se veía estando el buque a 2 millas de distancia de la entrada.

Merece la pena hacer notar que los pasajeros estaban impresionados por el imponente espectáculo que ofrecen esos altos paredones de piedra y el silencio casi absoluto que se percibe, roto en ese momento por la presencia del buque y la inquietud de los pasajeros. Fue una pena que el buque no pudiera pasar la noche en Parry, pues hubiera sido grande la sorpresa matinal de los pasajeros, al ver la nieve caída durante la noche amontonada en las cubiertas exteriores, sin que hubiera mal tiempo.

Con viento del NW se producen remolinos en la entrada que se desplazan hacia el interior de Puerto Parry ululando como sirenas, se expanden y ocluyen más o menos a mitad de distancia que media entre el fondeadero y la entrada; van en tren como pequeñas trombas. Presencié ese fenómeno, por primera vez, en el año 1940 siendo Oficial del buque oceanográfico A. R. A. "Bahía Blanca", fondeado en Parry.

El Capitán del buque se alegró mucho por haber aceptado mi proposición de entrar en la Isla, tanto por el hecho de agregar algo nuevo a su crucero como por la satisfacción manifestada por los pasajeros, quienes obtuvieron una agradable experiencia fuera de programa.

Para hacer esa escala solicité autorización al señor Comandante del Area Naval Austral, que en aquel momento era el señor Contraalmirante Edgardo Segura, quien lo considero como muy buena idea.

Pienso que en los puertos naturales de la Isla de los Estados, podrían construirse pequeños muelles aptos para el atraque de embarcaciones menores, sin necesidad de realizar obras de gran envergadura, en virtud de la pequeña amplitud de las mareas en la isla.

La Isla de los Estados como Estación de Detección y Vigilancia

La situación geográfica de la isla y su altimetría, posibilitarían que una reducida y bien diseñada red de estaciones de radar, realizara una amplia cobertura de detección y vigilancia mar y aire a su alrededor, con alcances que abarcarían al estrecho de Le Maire y posiblemente las Islas Nueva, Lennox y Picton y los pasos entre las mismas.

Lógicamente, el sistema propuesto debería ser complementado, para incrementar sustancialmente su eficiencia, con una instalación similar en la península Mitre, sudoriental de la Isla Grande.

Además de contribuir a una ocupación efectiva por argentinos, el sistema indicado nos permitiría ejecutar en el área radar el control de todo tipo de aeronaves y buques que ingresaren en ella, como así también las actividades pesqueras y “costa afuera”, y en forma complementaria esa área radar facilitaría las operaciones de búsqueda, salvamento y rescate de unidades que sufriesen averías o siniestros dentro de la misma.

Esta actividad de detección y vigilancia es ya una necesidad impostergable y vital para la Argentina, por razones de defensa, frente a la consolidación del poder militar británico en las Islas Malvinas, que implica una amenaza efectiva y latente contra nuestro litoral atlántico. A esta situación hay que agregarle la circunstancia, que ya no es un secreto, del establecimiento por parte de Chile en la zona en litigio con nuestro país y en el área de Magallanes, de una red de muy modernos medios electrónicos de detección y alarma temprana, que vigilan el espacio austral argentino.

La Isla de los Estados como punto de Apoyo Naval

Como no soy militar, probable que mis opiniones no sean todo lo certeras. que deseo, pero un hecho que considero insoslayable por su repetición histórica, es que Chile, aún logrando cualquier tipo de acuerdo en la zona del Beagle, persistirá en sus demandas territoriales y marítimas a costa de la Argentina, consecuente con su tradicional política expansionista, especialmente hacia el Este.

La posibilidad de un conflicto en la zona, revaloriza la posición de la Isla de los Estados que puede convertirse en un importante punto de apoyo para nuestras fuerzas navales y aeronavales (hidroaviones, helicópteros), para lo cual sería necesario estudiar y establecer todos los medios logísticos pertinentes como depósitos de combustibles, municiones, víveres, pertrechos, boyas de amarre, embarcaciones menores de servicio, etc.

Dichos establecimientos necesariamente deberían disponer de adecuados medios de defensa, especialmente antiaéreos.

El abrigo natural de sus puertos, hace factible este tipo de acciones. He tenido oportunidad de ver varias veces la Escuadra de Mar, incluyendo a los acorazados A.R.A. "Moreno" y A.R.A. "Rivadavia", fondeada en Bahía Flinders. Estos buques, con mal tiempo del Norte debían abandonar el fondeadero y los buques menores buscaban refugio en Crossley, Parry, Cook o San Juan del Salvamento. El puerto más apropiado del lado Sur, es Bahía Capitán Cánepa.

Los accesos a la Isla son suficientemente amplios y limpios como para abastecerla en todo momento y el abrigo de sus puertos permite efectuar operaciones de carga y descarga sin inconvenientes, varando en la playa embarcaciones de fondo plano e inclusive, como dije anteriormente, pueden instalarse muelles aptos para el lanchaje.

Consideraciones finales

Aparte de lo expresado precedentemente, señalo que los puertos de la isla, especialmente Bahía Croosley, son aptos para la instalación de plantas procesadoras de pescado y operaciones de descarga de buques pesqueros.

Hasta ahora hemos descuidado nuestro territorio insular austral; debemos ocuparlo. Todo lo dicho anteriormente sobre la Isla de los Estados, necesita un complemento indispensable: *población*, para la atención de futuras actividades turísticas, industriales, comerciales y militares.

Deseo dejar en claro que mis opiniones aquí vertidas no pretenden indicar cursos de acción de carácter militar, sino que solamente he tratado de sugerir formas de aprovechar y cuidar nuestro patrimonio en esa zona, a fin de prevenir males mayores latentes desde hace mucho tiempo, que pueden manifestarse en cualquier momento a causa de la histórica actitud inamistosa de nuestro vecino trasandino, pese a nuestros mejores deseos de convivir en paz.

* * *



El "brillante" regalo.
VAJILLA Y BATERIA
PARA TODA LA VIDA!
Acero inoxidable 18/8
Pulido espejo - Garantía total
Fina terminación
Tapas de ajuste perfecto

PIDA FOLLETOS - ENVIOS AL INTERIOR

Roberto A. Carbonari - Talcahuano 2853
Tel. 208-5539 - V. Alsina (Pcia. Bs. As.)

M Casa Moncayo S.R.L.

Escudos • Angelus • Bitácora • Señaleros • Ancias
Telégrafos • Rueda de Cabilla

PRECIOS ESPECIALES A PERSONAL DE LA ARMADA

Medallas • Medallones • Distintivos • Cuadros
Grabados • Banderines • Gallardetes

LOGOTIPOS BASE DE ONIX Y TODO ARTICULO PARA RELACIONES PUBLICAS

Se reciben pedidos por nota

SARMIENTO 643 - 3º of. 313/314
Tel. 45-1501 y 49-2268



B. GARANSINTH^{NOS.} S.R.L.

Especialidad:

- **CALDERERIA**
- **MECANICA**
- **CARPINTERIA**
- **CAÑERIA**
- **ELECTRICIDAD**
Naval y Terrestre

RIVAS 142 — ISLA MACIEL
(1871) AVELLANEDA — Pcia. BS. AS.
T.E.: 201-0532 y 9596



Finalizada la crisis del conflicto Malvinas en 1982 con la rendición de las fuerzas terrestres argentinas, Gran Bretaña decidió mantener la llamada Zona de Exclusión Marítima (ZEM) con un radio de 150 millas alrededor de las islas Malvinas, con el pretexto de la posibilidad de nuevos ataques argentinos, y desarrollar la llamada "Fortress Falkland".

Este trabajo tiene por finalidad analizar estas cuestiones y establecer las bases sobre las cuales se podrían reanudar negociaciones tendientes a la recuperación de nuestros archipiélagos del Atlántico Sur.

I. POLITICA DURA BRITANICA

Desde la crisis, la política británica se basó en los siguientes modos de acción:

- (1) Mantener la Zona de Exclusión Marítima (ZEM).
- (2) Desarrollar "Fortress Falkland" con abundantes medios y hombres de sus fuerzas armadas, inclusive, tal vez, armamento nuclear.

(3) Construir un nuevo aeropuerto en proximidades de Puerto Argentino, para permitir un rápido refuerzo de las islas.

(4) Total intransigencia respecto de la soberanía de los archipiélagos usurpados.

(5) Ignorancia de las Resoluciones de las Naciones Unidas sobre la cuestión.

(6) Condicionar toda negociación a la declaración por parte de la Argentina de un “cese de hostilidades” de jure, o sea obtener de nuestro país la promesa de no efectuar ninguna acción hostil desde el mar o el aire, con el pretexto de que las únicas fuerzas que se rindieron fueron las de tierra.

(7) Reanudación de actividades económicas (business are business) con nuestro país y Latinoamérica.

II. PERO NO TODOS ESTAN DE ACUERDO

Esta política dura es cada vez menos compartida por la población británica, la oposición, el Foreign Office y hasta buena parte de los miembros del propio partido gobernante quienes, Francis Pym entre ellos, han manifestado su convicción de que inevitablemente habrá que negociar la soberanía de las islas con la Argentina.

Así las cosas, tres legisladores británicos visitaron nuestro país del cual, además de soportar algunos improperios (“gringos atrevidos”) y ciertas vías de hecho (lluvia de huevos), se retiraron convencidos de que gracias a su gestión se llegaría a una solución consistente en cambiar el levantamiento de la ZEM por la declaración argentina del “cese de hostilidades”.

III. LAS PROPUESTAS DEL FOREIGN OFFICE

El Foreign Office, consciente de que el futuro lo llevará a una negociación, baraja, entre otras, las siguientes posibilidades:

(1) Un fideicomiso a cargo de las Naciones Unidas.

(2) Préstamo y arriendo, o sea la solución tipo Hong Kong (islas argentinas pero alquiladas a Gran Bretaña por varias decenas de años).

(3) Inclusión de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, o por lo menos estos dos últimos archipiélagos, en el Tratado Antártico, cuya ampliación de jurisdicción propiciaría en 1991 o antes. Recordemos que en el año indicado el Tratado podrá ser modificado. De este modo Gran Bretaña se aseguraría jurisdicciones marítimas propias dentro del área del Tratado, utilizando el antecedente que la Convención sobre Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos, aprobada en Camberra en 1980, dejó establecido al asignar derechos especiales a Francia sobre las aguas que rodean a las islas subantárticas Crozet y Kerguelen que dicho país reclama.

(4) Establecer una base de OESTE apta para su utilización por la Organización del Atlántico Norte (OTAN) o los Estados Unidos.

Esta última opción ha fracasado hasta ahora por falta de interés de la OTAN en distraer sus no excesivamente abundantes recursos navales y aéreos en zona tan alejada. Distinto sería si Malvinas estuvieran en el Atlántico Sudoriental, cerca de la ruta del petróleo proveniente del Medio Oriente y por la falta de entusiasmo de los EE.UU., a quienes por ahora sólo les interesa que en el Atlántico Sudoccidental “no haya problemas”, y recomponer sus relaciones con Latinoamérica, a lo que ningún favor hace “Fortress Falkland”.

IV. MOTIVOS DE LA FORTALEZA

El desarrollo de este baluarte militar está motivado, a mi juicio, por las siguientes causas principales:

(1) Mantener el prestigio de la Sra. Thatcher quien, luego de su agresiva reacción contra nuestra ocupación incruenta, no puede minimizar la cuestión.

(2) Ciertos resabios imperialistas de los “halcones” del partido conservador.

(3) Las aspiraciones del Almirantazgo británico, que encontró en la crisis de 1982 un magnífico pretexto para reivindicar las glorias de la flota, muy atemperadas por el casi inmediatamente previsto desmantelamiento y reemplazo de las unidades de superficie por el sistema Trident (submarinos equipados con ultramodernos misiles).

(4) El fortalecimiento de las pretensiones británicas sobre el sector antártico que reivindica (20° W - 80° W), que como sabemos se superpone con el nuestro (25° W - 74° W), a fin de encontrarse en 1991 en la mejor posición para sacar partido del producido de los recursos antárticos, tanto vivos como mineros (petróleo). Esto se conecta con lo señalado en III. (3).

De esta manera Gran Bretaña se mostraría como “dueña” de un vasto sector antártico, archipiélagos subantárticos e importantes espacios marítimos.

V. PERJUICIOS A LA GRAN BRETAÑA

En el reverso, la política sobre Malvinas del gobierno de la Sra. Thatcher le está ocasionado a Gran Bretaña los siguientes perjuicios:

(1) Alta incidencia en el presupuesto de Defensa.

(2) Serios inconvenientes al estilo de vida de los isleños, cuyos “deseos” son ser británicos pero vivir en paz y sin soldados.

(3) Enfrentamiento con Latinoamérica más o menos serio, pero con inconvenientes de tipo económico y comercial que Gran Bretaña desea superar.

(4) Desagrado de los EE.UU. que ven perturbada la paz en el Atlántico sudoccidental y sus relaciones con Latinoamérica. Por ello, los EE.UU. votan por la negociación en las Naciones Unidas con gran desagrado británico.

VI. EL CESE DE HOSTILIDADES

Así planteado el problema, Gran Bretaña busca empeñosamente que la Argentina declare el “cese de hostilidades”. Esta es una maniobra que algunos ingenuos creen que nos llevará a una idílica relación con el usurpador.

Al respecto conviene señalar:

(1) No existió declaración de hostilidades, por lo que no es necesario que se declare el cese de las mismas.

(2) Hacerlo obligaría a nuestro país a un compromiso internacional que nos dejaría maniatados ante cualquier alternativa futura provocada por la propia Gran Bretaña.

(3) Los países sudamericanos se sentirían liberados de todo compromiso ante la debilidad argentina e inmediatamente cederían a la presión británica para utilizar sus puertos y aeropuertos en el aprovisionamiento de las islas.

VII. LA ZONA DE EXCLUSION MARITIMA

Ahora volvamos a la ZEM y consideremos sus antecedentes e implicancias:

(1) En 1950 Gran Bretaña comienza a demostrar su interés por el mar adyacente a las islas y declara soberanía sobre la plataforma continental de Malvinas, lo que es rechazado por nuestro país.

(2) En 1976, al conocerse el informe Shackleton que afirma que los recursos de Malvinas no están en las islas, sino en el mar que las rodea (pesca, krill e hidrocarburos), y que para su explotación es indispensable la cooperación argentina, Gran Bretaña cambia su enfoque y envía al vicescanciller Edward Rowlands para negociar la reanudación de relaciones con nuestro país que habían sido interrumpidas con el retiro de embajadores.

(3) En la primera ronda de negociaciones posterior a la reposición de embajadores, realizada en Lima en 1978, Gran Bretaña tira sobre la mesa su pretensión de negociar el establecimiento de jurisdicciones marítimas.

(4) En 1982 Gran Bretaña establece la ZEM.

(5) En 1984 los kelpers piden una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 millas.

VIII. LA EQUIDISTANCIA

He aquí la cruda realidad, paso por paso. Ante la continuada buena fe (tal vez inocencia) argentina, Gran Bretaña va gradualmente maniobrando para

quedarse con buena parte del mar argentino. Seguramente cuando llegue el momento de la negociación presentará como solución “justa” la equidistancia, o sea partir por la mitad la distancia entre las islas y el continente. Y ¡oh sorpresa! entre Malvinas y la isla de los Estados, punto más cercano a nuestro litoral, la distancia es de aproximadamente 300 millas (550 km) por lo que dicha solución “justa” sería de 150 millas para cada uno.

Con esta especulación pretendo demostrar que la ZEM no tiene solamente la declarada misión de impedir la aproximación a las islas de nuestros buques y aviones, sino de establecer jurisprudencia para quedarse con dicha zona definitivamente o usarla como herramienta futura de negociación.

IX. OTRA VEZ LA ZONA DE EXCLUSION

Independientemente de este oculto objetivo, la ZEM está produciendo a nuestro país los siguientes inconvenientes:

- (1) Imposibilidad de pescar en una vasta zona del mar argentino.
- (2) Capturas por parte de buques extranjeros en la ZEM del orden de 200.000 toneladas anuales, sin respetar los parámetros ecológicos que impidan la depredación.
- (3) Sobreoferta en el mercado mundial haciendo bajar los precios internacionales, perjudicando a nuestro país y a las empresas autorizadas a pescar en nuestro mar.

X. POSICION ARGENTINA

Cabe entonces recordar cuál ha sido el accionar de nuestro país en lo referente a su mar y su plataforma:

- (1) En 1946, Decreto 14.708 declarando la soberanía sobre el zócalo y el mar epicontinental.
- (2) En 1960, Ley 17.094 declarando soberanía hasta 200 millas de nuestro litoral.
- (3) En 1969, Decreto 18.502 asignando jurisdicción a las provincias sólo hasta 3 millas de la costa y el resto a la Nación.
- (4) En 1982, no firmó nuestro país la Convención sobre el Derecho del Mar, en Jamaica, pese a sernos muy favorable en general, a raíz de la inclusión, tal vez por presión británica, de la Resolución III que privilegia, para el caso de islas ocupadas, los intereses de los isleños en el establecimiento de jurisdicciones marítimas.

XI. ¿QUE HACER?

Planteada la situación actual cabe preguntarse: ¿Qué debe hacer nuestro país?, ¿cómo puede maniobrar diplomáticamente a partir de ahora?

Mi propuesta se basa en los siguientes puntos.

- (1) No declarar cese unilateral de hostilidades.
- (2) Continuar reclamando por los archipiélagos en todos los foros internacionales.
- (3) No aceptar discutir primero temas económicos.
- (4) No reconocer a las islas otra jurisdicción marítima que la que como parte del Territorio de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur le corresponde según el Decreto 18.502 anteriormente señalada, o sea 3 millas.

Aun en el caso de mantenerse la ocupación británica, sirve como antecedente la asignación a Chile de dicho valor como mar territorial para las islas del archipiélago de la Tierra del Fuego por la Propuesta Papal, por entender que ése era el valor que regía cuando comenzó el conflicto.

XII. LA NEGOCIACION

Sobre la base de los puntos anteriores, la Argentina podría proponer a Gran Bretaña la siguiente negociación:

- (1) Declaración mutua de cese de hostilidades.
- (2) Retiro o supresión de toda amenaza (incluyendo tropas, aviones militares, misiles y fuerzas navales británicas de las islas).
- (3) Compromiso mutuo de cumplir con la Resolución 37/9 de 1982 y similar de 1983 de las Naciones Unidas para reanudar las negociaciones de soberanía.
- (4) Levantamiento de la Zona de Exclusión Marítima.
- (5) Reanudación por parte de la Argentina de las comunicaciones y apoyo a las islas.
- (6) Cuestiones económicas convenientes para ambas naciones.

De no aceptar Gran Bretaña, convendrá simplemente seguir reclamando y esperar.

BIBLIOGRAFIA

Cardoso - Kirschbaum - Van der Kooy: MALVINAS - LA TRAMA SECRETA. Ed. Sudamericana. Bs. As., 1983.

Cortines José E.: CUADRO ESTRATEGICO DEL ATLANTICO SUR. INTERESES ARGENTINOS Y CONFLICTOS EN EL ATLANTICO SUDOCCIDENTAL. Boletín del Centro Naval. Bs. As., 1984.

Eddy P. - Linklaer M. - Gillman P.: UNA CARA DE LA MONEDA Ed. Hispamérica. Bs. As. 1983.

Fraga Jorge A.: LA ARGENTINA Y EL ATLANTICO SUR. Instituto de Publicaciones Navales. Bs. As., 1983.

FRANKS REPORT. London, 1983.

Gamba Virginia: EL PEON DE LA REINA. Ed. Sudamericana. Bs. As., 1984.

Gavshon A. y Rice D.: EL HUNDIMIENTO DEL "BELGRANO". Ed. Emecé Bs. As., 1984.

Puig Juan C.: MALVINAS Y EL REGIMEN INTERNACIONAL Ed. De Palma Bs. As., 1983.

Silenzi de Stagni Adolfo: LAS MALVINAS Y EL PETROLEO. Ed. Theoría, Bs. As., 1983.

* * *




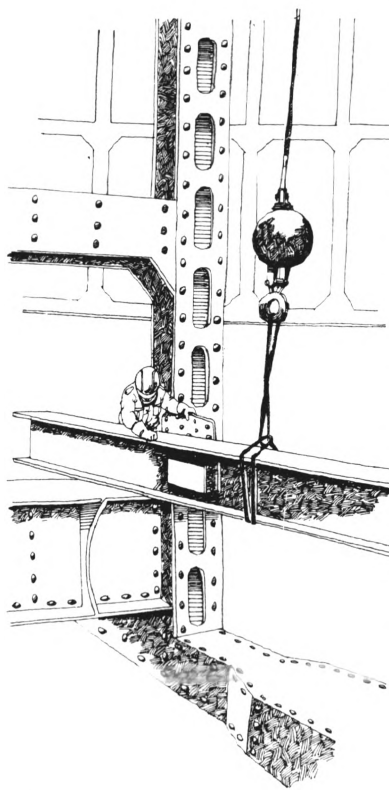
VILAS y Cía. S.A.
FLUVIAL Y COMERCIAL

58 AÑOS SIRVIENDO AL PAIS EN LA CUENCA DEL PLATA

Corrientes 330 - 6º piso - of. 618
1378 Buenos Aires
República Argentina

Tel. 312 - 9740/7276/7627/7878
Telex 22702 VILAS AR





Acero. La respuesta a una necesidad vital.

El hierro y el acero fueron considerados históricamente como símbolo de fuerza y potencia.

Utilizados en la antigüedad para la fabricación de armas, son hoy sinónimo de poderío económico por constituir una materia prima fundamental de cuya mayor o menor disponibilidad depende el desarrollo industrial de los países modernos.

La ORGANIZACION TECHINT y sus empresas colaboran en el crecimiento de esta industria clave para el país, mediante importantes realizaciones.

TECHINT SA proyecta y construye instalaciones siderúrgicas de diversos tipos, como plantas para la reducción directa del mineral de hierro, acerías eléctricas e instalaciones para laminación y acabado de una amplia gama de productos.

DALMINE SIDERCA SA produce hierro esponja, acero y tubos de acero sin costura para la industria del petróleo y otras aplicaciones.

En sus 30 años de actividad produjo 4,5 millones de toneladas de tubos que satisfacen el mercado interno y se exportan a 50 países de todos los continentes, con lo que se convirtió en el principal exportador argentino de productos industriales.

PROPULSORA SIDERURGICA SA, con materia prima nacional e importada, produjo en sus 14 años de actividad, 5,2 millones de toneladas de chapas y bobinas de acero laminadas en frío para las más diversas aplicaciones, que han permitido satisfacer el mercado interno y disponer de un considerable saldo para exportación.

El anhelado desarrollo de la industria nacional necesita mayor disponibilidad de acero y productos siderúrgicos.

La ORGANIZACION TECHINT aporta su esfuerzo para responder a la creciente demanda, concentrando su accionar en nuevas iniciativas siderúrgicas.

Esta es parte de la tarea de una Organización que responde a las necesidades vitales del país.

MARSET

Organización Techint



TECHINT DALMINE SIDERCA COMETARSA PROPULSORA SIDERURGICA TECPETROL LOSA SEMIACERO TUBOS Y PERFILES

**ESTADOS UNIDOS
E INGLATERRA**

***Socios en la depredación
de la fauna marina
de Malvinas
y de Nuestros Mares
Austerales***

Por el Contraalmirante
LAURIO H. DESTEFANI

Entre las inusitadas situaciones que hemos soportado en nuestros mares e islas australes, la enorme depredación de anfibios y cetáceos es un mal que ya no puede ser reparado.

Varios millones de anfibios, quizás 15 ó 20 millones de lobos de uno y dos pelos, elefantes y leopardos marinos pululaban en nuestras costas y en las islas australes. Hoy hemos quedado reducidos a miles y algunas especies como el lobo de dos pelos y la ballena azul están al borde de la extinción.

Tanto Inglaterra como Estados Unidos han depredado nuestros mares patagónicos y de los archipiélagos australes, desde mediados del siglo XVIII hasta mediados del siglo XX.

Primero fueron los pinnipedos y las ballenas, luego los pinnipedos especialmente y finalmente desde principios del siglo XX las ballenas antárticas.

También los pingüinos fueron cazados, pues en Malvinas los ingleses con once de ellos extraían un galón de aceite.

¿Quién nos devolverá la riqueza perdida de la fauna marítima?

Cuando la caza en el hemisferio norte de lobos marinos y ballenas se hizo más dificultosa por disminución de las especies, balleneros y loberos, vinieron al hemisferio sur.

Balleneros y loberos eran muchas veces la misma cosa, se salía a la caza de ballenas, pero no se despreciaba la de pinnipedos, más fáciles de obtener sobre todo al principio.

Ya en 1725 salió de Dundee (Escocia) la primera expedición ballenera al Atlántico Austral. A partir de 1850 esas expediciones se multiplicaron en nuestros mares y la masacre de pinnipedos y ballenas comenzó.

En las islas Malvinas, la caza de lobos marinos comenzó después de su colonización. La hicieron primero los franceses, luego los ingleses desde Puerto Egmont. Los españoles que ocuparon las islas en Puerto Soledad desde 1767,- hicieron caza de pinnipedos en pequeña escala, pero desde entonces vigilaron las actividades de balleneros y foqueros, que cazaban furtivamente en las islas. Los gobernadores que enviaban continuamente expediciones de reconocimiento, solían avistar a los intrusos o encontraban los recipientes donde se convertía en aceite la grasa de los elefantes marinos. Los lobos peleteros eran también atacados sin piedad, pues después del invento de Chapman para refinar las pieles del lobo de dos pelos, comenzó su caza en gran escala a fines del siglo XVIII.

En 1778 un lobero francés descubrió una enorme cantidad de lobos de dos pelos y elefantes marinos en la Isla Trinidad (Saunders de los ingleses) y para el año 1810 ya no existían vestigios de esos animales en aquella zona.

En 1792 Edmund Fanning encontró lobos de dos pelos en las islas exteriores. En Beaufort observó una colonia en la zona noreste de la isla, cubierta del codiciado anfibio; había también numerosos loberos americanos. El lobero Fanning volvió en 1798 y cazó focas en Nes Island.

En 1793 el Gobernador de Malvinas, Pedro Pablo Sanguineto, informaba al Virrey sobre la presencia de más de una docena de naves en la región.

Desde 1775 esta caza se había extendido también a las Georgias del Sur (Isla San Pedro).

En nuestras costas patagónicas, los cazadores actuaron con total impunidad. Las pocas naves que se pudieron enviar para inspeccionar las costas, eran insuficientes para detener la cacería que se desarrollaba en las loberías de Deseado a partir de 1760 y que en 1800 llegaron a la isla de los Estados en busca de aceite de ballenas y lobos peleteros.

En 1787 el capitán de fragata Ramón de Clairac en viaje de inspección por nuestras costas patagónicas, encontró 14 buques ingleses cazando y faenando lobos y elefantes marinos. El célebre Alejandro Malaspina en 1789 con las corbetas "Descubierta" y "Atrevida" encontró 30 loberos y en 1790 el piloto José de la Peña halló a siete naves.

Tanto en Malvinas como en la Patagonia había numerosas loberías.

En las islas había en la época colonial 23 loberías de animales de un pelo, 7 de elefantes marinos y 5 colonias de lobos de dos pelos. En la Patagonia había más de 20 loberías.

Las ballenas también eran numerosas y en 1784 un comerciante de Buenos Aires de nombre Antonio Medina, había enviado un ballenero al sur que pescó en un poco más de un mes y medio, unas cincuenta ballenas.

En la Isla de los Estados en 1790 encontró José de la Peña, el experto piloto español, cuatro naves, dos de las cuales eran francesas y supo que había 10 embarcaciones inglesas.

El Capitán de Fragata Héctor R. Ratto estimó que sólo de 1791 a 1793 se cazaron en Malvinas, Isla de los Estados y costa patagónica no menos de once millones y medio de lobos marinos y agregó que aunque el aceite de lobo se cotizaba un 20 % menos que el de ballena, era mucho más fácil y productiva la caza de los pinnipedos. Esta información la sacó del semanario de Agricultura y Comercio de principios del siglo XIX.

Después de la independencia, las islas Malvinas fueron evacuadas por los españoles el 13 de febrero de 1811, y los loberos ingleses y americanos continuaron visitando sus costas, aun más asiduamente. Lo mismo hicieron en las costas patagónicas y en la isla de los Estados y zona de Magallanes.

Las Malvinas servían de base, con sus entradas profundas y seguras. Bajaban a tierra y allí encontraban descanso y alimento, pues había ganado vacuno cimarrón, cerdos y aves y agua potable.

Los lobos de dos pelos, fueron prácticamente exterminados, lo mismo que los elefantes marinos.

El 30 de enero de 1813 el lobero Henry Towe, comandante del bergantín inglés "Rastrero", solicitaba permiso para cazar lobos en la costa sur e islas Malvinas, reconociendo nuestra jurisdicción.

Cuando a fines de octubre de 1820 David Jewett, Coronel de Marina y comandante de la Fragata "Heroína", se dirigió a la Bahía Anunciación en la Malvina Este, encontró en las islas unas cincuenta naves cazando y se conoce el nombre de 6 inglesas y 9 americanas, que presenciaron la toma de posesión de las islas, efectuada el 6 de noviembre de 1820.

En la concesión que se otorgó a Jorge Pacheco el 28 de agosto de 1823, por el gobierno de Martín Rodríguez y su ministro Bernardino Rivadavia, se le permitía en la Isla Soledad el usufructo de los lobos (marinos), ganado vacuno y cría de ovejas merino.

Pacheco fue cediendo sus derechos a su socio Luis Vernet, y éste obtuvo, en 1828, una concesión que lo autorizaba a "pescar" por veinte años, en "Toda las Malvinas y en las costas del continente al sur de Río Negro y Patagones". Vernet cazó lobos en Malvinas y en Isla de los Estados.

Nombrado Vernet Gobernador Político y Militar de las islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos, en el Mar Atlántico, con fecha 10 de junio de 1829, el artículo 3º de la resolución establecía. "El Comandante político y militar hará observar por la población de dichas islas las leyes de la República



**Luis Vernet,
Gobernador
Político y
Militar de las
Islas Malvinas
y las
adyacentes al
Cabo de Hornos,
en el
Mar Atlántico.**

y cuidará en sus costas de la ejecución de los reglamentos sobre pesca de anfibios”.

Vernet inmediatamente puso en conocimiento la prohibición de pesca para los buques extranjeros con fecha 10 de agosto de 1829, informándoles que serían pasibles de captura legal. Los buques norteamericanos e ingleses siguieron pescando con impunidad como lo hacían desde 1750 en adelante.

En un documento de mayo 23 de 1831, el gobernador de Malvinas informaba que la riqueza en “anfibios y ballenas” y su pesca en la “debida estación” sería muy provechosa para los que se dedicaran a la caza.

El gobernador de Malvinas inició una caza moderada en loberías y estableció también su explotación en la Isla de los Estados.

Los loberos vieron en peligro su negocio y resolvieron hacer frente al gobernador, pese a sus exhortaciones.

La goleta norteamericana “Superior”, por su parte, en 1831 devastó a la isla Beauchesne con una cacería total de todos los lobos existentes.

La goleta “Harriet”, por ejemplo, salida de Stonington en Estados Unidos en noviembre 25 de 1830 a cazar en las islas, se encontró con otras

dos goletas como la “Alonzo” y la “Penguin” y recorrieron las islas, ya bastante despobladas.

El Gobernador Vernet, que sabía de estas depredaciones, resolvió finalmente actuar y apresó en 1831 a la “Superior” y otras dos goletas americanas que habían sido prevenidas en varias ocasiones, sin resultado. Este apresamiento legal dio por resultado la represalia brutal de la corbeta norteamericana “Lexington”, que arrasó las islas en diciembre de 1831 y enero de 1832. Nuestro país aún mantiene latente la reclamación por ese atropello, el cual facilitó el posterior de Inglaterra el 3 de enero de 1833 con la corbeta “Clío”.

Una vez producida la usurpación británica, los colonos norteamericanos e ingleses continuaron la depredación de las islas y 122 años después del apresamiento de los tres loberos norteamericanos por Vernet, el gobernador inglés George Rennie detuvo a dos loberos americanos pero veremos cuán distinta resultó la acción americana.

Actuaba por entonces en las islas, el lobero llamado “Cónsul” Smiley, uno de cuyos discípulos era nuestro Luis Piedra Buena.

El gobernador Rennie, en una recorrida, comprobó el saqueo de las loberas y balleneros, no sólo en lobos marinos, sino en ganado y aun el lanar que ya comenzaba a crecer en las islas; Smiley protestó alegando que no sólo los norteamericanos depredaban, que las islas habían estado mucho tiempo deshabitadas y que también depredaban los ingleses y franceses.

A fines de 1853 llegaron a las islas el ballenero “Hudson” de Mystic (Connecticut) y la goleta “Washington”, a las órdenes del Capitán Hossian Clift, antiguo visitante y depredador de las islas.

Como el Capitán Clift tenía viejas cuentas con el gobierno de las islas, el gobernador Rennie le inició proceso.

El “Cónsul” Smiley, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, solicitó ayuda al comandante de los buques norteamericanos estacionados en Río de Janeiro y la nave de guerra “Germantown” (Capitán de Fragata W. F. Lynch) se presentó en Stanley el 2 de mayo de 1854, para proteger a los estadounidenses que cazaban en las zonas en las que creían tener derecho por la costumbre.

Por su parte, los ingleses habían recibido en Stanley la ayuda del H.M.S. “Express” el cual había detenido al “Hudson” y a la “Washington”. De inmediato se formó proceso a los capitanes, acusados de haber muerto y consumido cerdos en una de las islas.

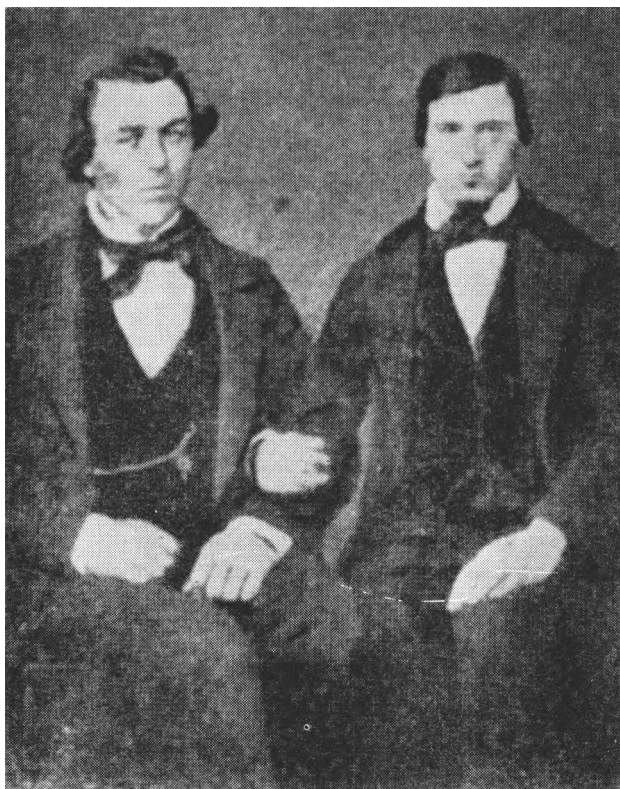
Abreviando, el Comandante del “Germantown” amenazó con liberar a las dos naves de su país y el gobernador le informó que el propio Secretario de Estado norteamericano había prevenido a sus compatriotas sobre la posibilidad de caer bajo la justicia si depredaban. Esto desconcertó al Capitán Lynch.

A pesar de la superioridad del “Germantown” sobre el “Express”, de que su Capitán llegó a usar la palabra “pirata”, refiriéndose al Gobernador y de que, como dice la correcta V. F. Boyson, lo mismo había dicho Silas Duncan de la “Lexington” de Vernet en 1831/32, los americanos no se atrevieron a atacar y a rescatar sus naves. Los loberos pagaron sus multas y protestando el Capitán Lynch se retiró de Stanley. Los dos capitanes perdieron la temporada de caza y se alejaron para efectuar sus reclamaciones e iniciar un sumario que seguía años después.

¡Qué distinto proceder el del Comandante del “Germantown” con respecto al de la “Lexington”! Es que las autoridades de las islas tenían entonces detrás, como apoyo, un poder naval que era el primero del mundo.

La depredación de los loberos continuó y continuaría, pues era muy difícil el control como lo había sido para los españoles, pero en algo disminuyó desplazándose hacia otras regiones, como nuestra costa patagónica, las Shetland y Georgias del Sur.

La industria ballenera resurgió en las Georgias del Sur y Antártida, luego que empezaron a escasear en nuestras aguas.



**El experto
capitán
W. H. Smiley
y su joven
discípulo
Luis
Piedra
Buena**

En la década comprendida entre 1860 y 1870, había una gran escasez de ballenas francas en el hemisferio norte y Svend Foynd, un experto ballenero noruego, inventó el cañón arponero, y pocos años después los balleneros a vela empezaron a ser reemplazados por los de vapor. Entonces se cazaron las ballenas más veloces, como las “azules” o las de “aleta”.

El hombre que impulsó nuevamente la industria ballenera fue el noruego Karl Larsen, famoso por sus campañas en el Artico y sus viajes en 1892/3 al mar de Weddell.

Tanto Sandfjord en Noruega, como Dundee en Escocia y New Bedford en EE.UU., eran famosos centros de pesca de ballenas que contaban con muchos capitanes veteranos y eficientes. Karl Larsen fue elegido por ser uno de los mejores.

Larsen fue comandante del “Antartic” en 1901 y 1902, con la expedición Nordenskjöld y luego de ser salvado por la “Uruguay” en 1903 se quedó en Buenos Aires y fundó una Compañía Ballenera Argentina, que se denominó Compañía Argentina de Pesca, la cual se estableció con tres naves en Georgias del Sur.

La Compañía llegó el 16 de noviembre de 1904 y fue la primera en establecerse en el archipiélago, izando nuestro pabellón en Bahía Cumberland.

En 1905 el transporte “Guardia Nacional” de la Armada de la Nación, llevó 1000 toneladas de carbón a Grytviken, para la Compañía Argentina de Pesca. En la Bahía de Cumberland, los oficiales del “Guardia Nacional” levantaron un cuarterón de la misma y realizaron estudios hidrográficos. La compañía, por su parte, crecía.

En 1909, 1910 y 1911, la corbeta “Uruguay” visitó las islas Georgias del Sur y volvió en 1915, 1918, 1919 y 1922; luego en 1923 y 1924 la reemplazó el nuevo vapor “Guardia Nacional”.

A pesar de ser la Compañía Argentina de Pesca S. A. la primera en la isla San Pedro, en 1905/6 se agrega una factoría flotante noruega que poco después naufragó y al año siguiente se presentó otra, también como la anterior de Sandfjord (Noruega).

Sin embargo, en 1907-1908 las compañías pesqueras ya eran tres y en 1908-1909 cinco.

Al darse cuenta del negocio ballenero, Inglaterra resolvió actuar y empezó desde 1906, obligando a todo el mundo a pagar impuestos.

Finalmente, en 1908 expidió una Real Letra Patente en que se arrogaba derecho sobre las tierras y mares, hacia el sur del paralelo 50° y situados entre los 20° y 80° de latitud Oeste. Era un total de tres millones de millas cuadradas, que equivalen a 1,5 % de la superficie del globo.

Hasta 1908, Inglaterra no había efectuado demostraciones de su interés en apropiarse de tan extensa zona; pero bastó que se diera cuenta de la riqueza económica que representaba la pesca de la ballena, para que decidiera hacer valer prepotentemente su poderío naval, el primero con amplitud, en el mundo. Lo más extraordinario es que, dentro de esta extensión, quedaban comprendidas (además de Malvinas, Georgias, Orcadas y Shetland del Sur, Sandwich del Sur y una enorme zona de Antártida, incluida la Península Antártica), nada menos que la parte sur de nuestra provincia de Santa Cruz, Tierra del Fuego y tierras chilenas al sur del Paralelo 50° S.

Tanto el Gobierno argentino como el chileno no reconocerían esa arbitraria medida, y en 1917 Inglaterra rectificó su “imperio antártico”. Con fecha 28 de marzo de ese año, se estableció latitud 58° S. como límite norte de la zona entre los paralelos 50° W y 80° W, reservándose la soberanía sobre las Malvinas.

Las compañías balleneras siguieron creciendo.

Desde 1922 también se comenzó la caza en el Mar de Ross y su precursor fue como siempre Carlos A. Larsen, que murió un año después en “su ley” en una nueva campaña.

Desde 1905 a 1929, un folleto editado por la Compañía Argentina de Pesca establecía que en Georgias del Sur se habían cazado unas 200.000 ballenas.

En la temporada 1937/38 se llegaron a cazar 46.039 cetáceos y como es lógico, las ballenas empezaron a disminuir.

La Segunda Guerra Mundial les dio un respiro.

Pero de 1955/56 a 1959/60, es decir en un lustro, se cazaron 192.373 ballenas en la Antártida.

A partir de 1961, la industria ballenera cayó en decadencia y los primeros en retirarse en ese año fueron los argentinos; Inglaterra lo hizo en 1963, Holanda en 1964 y Noruega el 1968. Sólo quedaron Japón y Rusia, que siguen cazando hasta ballenas muy pequeñas.

Estados Unidos, también había participado del banquete ballenero antártico hasta 1940.


Los argentinos debemos contemplar con tristeza la desaparición de tanta riqueza, la ruptura eco-biológica en nuestros mares del sur, sin haber recibido nada en pago.

De los millares de pinnípedos y de miles de ballenas, los principales depredadores de las costas patagónicas y Malvinas, exceptuando a la Antártida, fueron los ingleses y norteamericanos y en mínima medida españoles y argentinos. Los socios anglosajones siempre se entendieron, salvo cuando sus intereses entraron en colisión.

Es desde hace más de dos siglos que nuestros mares han sido tomados por asalto, sin respetar nuestros derechos históricos y legales.

La guerra de Malvinas reciente, luego de tantos años de paciencia y moderación, no podrá ser olvidada y compromete a las generaciones venideras.

Tenemos muchos muertos en esta última guerra que nos exigen no transigir.

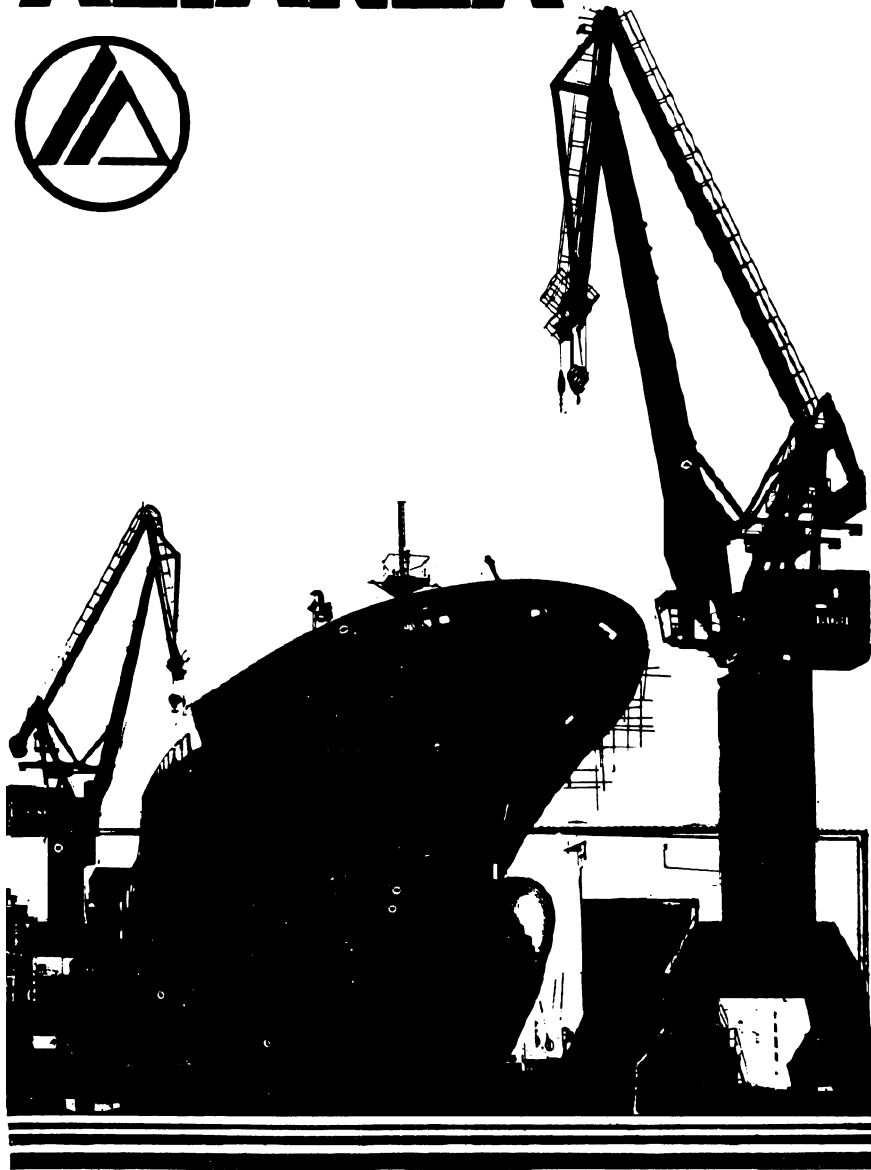


Centro Marítimo de Armadores Argentinos

Avda. Pte. ROQUE S. PEÑA 547 - 8º Piso
(1035) Buenos Aires
Tel. 30-4332 y 34-7164
TELEX 17.501 - AR AR CEN

Empresas asociadas: A. Bottacchi S.A. - Alianza Naviera Argentina S.A. - Aremar CIFSA - Astra CAPSA - Astramar S.A. - Capyna S.A. - Cía. Argentina de Naveg. Intercontinental S.A. - CIAMAR S.A. - Cormorán S.A. - Del Bene S.A. - ELMA S.A. - Ferry Líneas Argentinas S.A. - Flota Arg. Mineralera S.A. - Geomatter S.A. - J. C. Schenone S.A. - La Naviera S.A. - Marifran S.A. - Maruba S.A. - Navieras Argentinas S.A. - Navigas S.A. - Satecna S.A. - Shell CAPSA - Sudatlántica S.A. - Ultraocean S.A. YPF - YCF - CONAPA S.A. - Empresa honoraria: S.A. Importadora y Exportadora de la Patagonia.

ASTILLEROS ALIANZA



La Moral Militar

Por el Capitán de Navío I. M.
CAMILO RICARDO MILANO

1. Introducción

La consideración de aspectos de distinta naturaleza nos ha motivado a efectuar algunas reflexiones acerca de la moral, analizada como factor contribuyente del poder militar.

Abundar en los incentivos que promueven este artículo nos obligaría a adelantarnos en una temática compleja, ajena al propósito perseguido, por lo cual confiamos que el propio desarrollo sugerirá las causas y razones que sustentan este modesto aporte para la conducción en los menores niveles de mando de la Armada.

2. Definiciones de Moral

Desde el punto de vista de la Filosofía General, el término moral tiene una significación más amplia que el vocablo ética, que consiste en el estudio de la moral y las obligaciones morales del hombre libre.

Esencialmente, la moral se opone a lo físico, de allí que las ciencias morales comprendan todo lo que no es puramente físico, en el hombre.

A su vez, las ciencias morales, tanto en sus objetos, temas y métodos de conocimiento, se asimilan a las ciencias del espíritu.

La moral es opuesto a lo inmoral y amoral y, a diferencia de éstos, se somete a los valores generales y determina las condiciones virtuosas del hombre.

El estudio de la moral da lugar a concepciones diversas según la noción, fundamento, esencia, principios, categorías, etc., que cada corriente filosófica haga de ella.

En su aspecto sustantivo, la moral constituye la ciencia del bien en general; el conjunto de normas de conducta que la mutua convivencia fija entre los hombres; la ciencia de las costumbres sociales; la doctrina del proceder recto, digno y justo.

A los fines de este análisis aceptaremos la existencia de una moral objetiva, concreta y universal, aplicable al ámbito social, en general, y a los ámbitos profesionales particulares.

Si bien existe una amplia gama de valores comunes a la mayoría de las profesiones, hay virtudes morales que adquieren distinta significación de

acuerdo a la naturaleza de la actividad; por ejemplo, es fácil suponer los diferentes conceptos que entre algunas se tiene sobre el egoísmo o la abnegación.

La brevedad que nos hemos fijado nos limita la posibilidad de discernir sobre las virtudes morales particulares de las profesiones políticas, administrativas, jurídicas, policiales, sanitarias, docentes, comerciales, etc., las cuales constituyen pautas de conducta y desempeño específicos que, en algunas actividades, son verdaderos códigos de ética profesional.

Por lo tanto, centraremos nuestros comentarios relevando las definiciones, principales características, métodos de evaluación y procesos de formación de la moral militar.

3. Definiciones de la Moral Militar

En la mayoría de los reglamentos antiguos, la moral —o al menos las nociones que a ella se referían— era mencionada como algo importante, pero cuyo conocimiento se sobreentendía.

Debe consignarse que sólo en una época reciente el sustantivo “moral” se emplea en el sentido que nos interesa aquí. En otras épocas, era mucho más frecuente la expresión “fuerzas morales”, que subraya la diversidad de los fenómenos considerados, permitiendo que la moral pudiera ser considerada como el conjunto de tales fuerzas morales.

Foch, en *Los Principios de la Guerra*, adopta una posición concreta al señalar que junto a los elementos mensurales (efectivos, materiales, etc.), intervienen en la batalla las magnitudes morales que no pueden ser valoradas exactamente en términos cuantitativos como los primeros, que se separan sistemáticamente. Con esta afirmación, Foch abría una perspectiva al indicar que se puede valorar la moral como lo determina el rendimiento, una vez que se ha eliminado la influencia de las causas mensurables.

Clausewitz, en *De la Guerra* nos dice: “Si la teoría no pudiera hacer realmente otra cosa, respecto de estas cuestiones, que recordar la necesidad demostrada por ella, de apreciar en todo su valor los factores morales y admitirlos en el cálculo, con ello habría extendido ya sus fronteras en el reino del espíritu y condenado de antemano a todo el que pretendiera justificarse ante el tribunal de sus verdades, únicamente con las relaciones y circunstancias físicas de las fuerzas”.

“Pero tampoco en todas las demás llamadas reglas le está permitido a la teoría expulsar de los límites de aquéllas a los factores morales, porque los efectos de las fuerzas físicas están completamente fundidos con los efectos de las fuerzas morales y no pueden separarse, como los componentes de una aleación metálica se separan por un procedimiento químico”.

“En cada regla de las que se refieren a las fuerzas físicas, la teoría debe poner de manifiesto la parte que los factores morales pudieran tener, si no

quiere incurrir en principios categóricos, ya tímidos y demasiado limitados, ya presuntuosos y demasiado amplios".

El Arte del Mando Naval afirma respecto de la moral, lo siguiente: "Moral es el estado de ánimo de un individuo, que ha sido producido por todas las circunstancias que lo hacen ser un miembro de un grupo satisfactorio".

"Es lo que él, como individuo, está sacando por ser un miembro de ese grupo que determina su estado de ánimo. Sus condiciones de vida, alimentación, alojamiento, disciplina, pago y deberes, todo tiene su importancia".

"De acuerdo a cómo se lo haga sentir miembro individual del grupo, se determinará lo bueno y malo de su moral en un momento dado. Se ha dicho que la moral es un cúmulo de pequeñas cosas. Es probable que nada se acerque más a la definición exacta de ese importante factor, pues todas las cosas que hacen que un hombre se sienta bien y satisfecho, constituyen su moral, y todo lo que le molesta como individuo, tenderá a derrumbarla".

Como oficial, tiene a su cargo la dificultosa y aparentemente ingrata tarea de conocer todo lo referente a cada uno de sus hombres.

Este conocimiento le da el arma que le permite abordar los problemas que puedan impedir a sus hombres estar alertas y en sus cabales, desarrollando el mejor trabajo de que son capaces.

La Publicación "Terminología Castrense de uso en las Fuerzas Terrestres" —(1969)— del Ejército Argentino, define así a la moral militar; "Estado mental y emotivo del individuo". Una buena moral se advertirá en el fervor (o sea el esfuerzo voluntario) que los individuos asignarán a sus tareas sobrepasando la obediencia rutinaria a las órdenes y reglamentos, en el sentido básico del propio valor, fundados en la confianza depositada en el conductor, la situación, armas y equipo, y en la satisfacción (o sea el orgullo) que sentirá el individuo al cumplir la misión asignada .

4. Principales características de la Moral Militar

Pese a que año tras año los distintos planes de adiestramiento prevén expresamente los objetivos, modos de acción y aspectos necesarios para la conducción general del personal, incluyendo consideraciones sobre el factor moral, creemos que, en la práctica, quienes debemos desarrollar los mismos, absorbidos por temas de mayor prioridad —real o cronológica— no dedicamos el tiempo necesario para inculcar en los oficiales más jóvenes la importancia de la educación de la moral en su formación integral como miembros de la Armada y de proveerles la orientación necesaria para su propia preparación para el mando.

Siendo que el objetivo inalterable de la guerra es el de imponer la propia voluntad al enemigo que trata de doblegar la nuestra, no se debe perder de

vista el fortalecimiento constante de la moral combativa para lograr el propósito ulterior de cada contienda armada.

Si bien los modernos medios de combate configuran renovados requisitos tácticos y técnicos y someten a mayores rigores físicos al hombre, también son mayores las tensiones y temores que esos medios, de evidente poder letal, provocan en el personal.

Estas circunstancias producen modificaciones en el componente psicológico de los hombres, lo cual hace necesario conocer cuáles serán sus variaciones, para poder educar en él las cualidades morales requeridas para enfrentar estas nuevas situaciones.

Ello conlleva la necesidad y la obligación de perfeccionar también los métodos para mejorar la aptitud física y moral del personal, para manejar y defenderse de esos instrumentos de combate.

Las características de los medios de combate actuales y las tendencias futuras, señalan que las unidades deberán actuar cada vez con mayor grado de separación y menor apoyo y, frecuentemente, los distintos elementos se encontrarán dispersos y/o actuando independientemente.

Obviamente, no negamos la prioridad que debe tener el adiestramiento del hombre en el empleo de los medios asignados y de su capacidad física para afrontar las duras exigencias de la guerra. Pero dichas capacidades perderían sentido si la moral de ese personal no conservase las condiciones adecuadas para sobrellevar las situaciones críticas, propias del enfrentamiento con el enemigo.

Mientras haya guerras, pese al advenimiento de nuevas y poderosas armas de destrucción, el hombre continuará siendo el principal medio para asegurarse el éxito de la batalla.

En los puntos siguientes se resumen los indicadores más característicos de una moral militar alta y una deprimida, ya sea en tiempo de paz como en situación de guerra

El criterio profesional nos permite visualizar los numerosos aspectos de detalle que comprende cada uno de los tópicos enunciados.

ALTA MORAL

- Honor
- Confianza en sí mismo
- Sentido del deber
- Abnegación
- Disciplina
- Valor
- Patriotismo
- Espíritu de Cuerpo/Unidad
- Iniciativa

BAJA MORAL

- Inseguridad
- Desconfianza
- Descontento
- Hipercrítica
- Egoísmo
- Apatía
- Negligencia
- Pesimismo
- Indecisión

ALTA MORAL

- Autoridad
- Lealtad
- Entusiasmo
- Cooperación
- Responsabilidad

BAJA MORAL

- Desobediencia
- Irresponsabilidad
- Miedo
- Simulación de enfermedades

En relación a lo expuesto, cabe destacar la actuación de nuestro personal en el conflicto Malvinas y, en particular, la alta moral evidenciada por los jóvenes conscriptos que tuvieron su bautismo de fuego en esa confrontación; ello es una prueba objetiva que la calidad moral del ciudadano argentino y el ejemplo de los jefes de unidades y fracciones menores proveyeron las bases para un rendimiento elevado del factor moral en situación de guerra.

5. Métodos de evaluación de la Moral Militar

Considerando que el estado de la moral no permanece inalterable sino que es sensiblemente dinámico, surge la necesidad de efectuar una evaluación continua de sus características, los cambios que experimenta y las tendencias correspondientes.

Para realizar dicha evaluación todo superior debe observar la conducta de los subordinados, para detectar las manifestaciones salientes de la misma. En tal sentido, adoptaremos dos categorías de expresión de la conducta del personal: las manifestaciones espontáneas y las manifestaciones provocadas.

Las manifestaciones espontáneas se caracterizan por su cantidad y variedad y por la dificultad que presentan para una evaluación objetiva cuantificable. Las entrevistas formales e informales con el personal subordinado y la supervisión de sus actividades y de sus pautas de conducta, permiten estimar el estado de su moral y la eficacia de la conducción sobre el mismo.

Las manifestaciones provocadas, en los casos de estímulos externos no previstos, son de difícil cuantificación; sin embargo, en las situaciones controladas, pueden ser mensurables, mediante el empleo de técnicas de evaluación, como: cuestionarios, test, etcétera.

Estas reacciones de los hombres responden a determinantes intrínsecos del individuo y a determinantes externos al mismo, que se derivan del nivel de satisfacción de sus necesidades individuales y sociales.

En general, podemos señalar que las causas internas del hombre subyacen en sus motivaciones y actitudes (1), y que las causas externas

(1): *Actitud: Es la disposición o el acto por el cual una persona o grupo se manifiesta o procede en pro o en contra de algo. En la psicología social contemporánea, la noción "actitud" ocupa un lugar primordial; designa las disposiciones más o menos permanentes de los individuos frente al mundo dado en la experiencia. Se puede decir, de modo general que las actitudes se formarán*

proviene de la influencia del medio material (alojamiento, rancho, sanidad, armamento, etc.) que los circundan.

Los determinantes internos requieren la utilización de técnicas de evaluación semejantes a las consideradas para efectuar la cuantificación de las manifestaciones provocadas, los criterios de interpretación aplicables a las manifestaciones espontáneas.

Los determinantes externos poseen una consistencia tal que son accesibles a los procedimientos de evaluación objetiva. No obstante, no todos los efectos de los factores y circunstancias externas pueden ser mensuradas con pautas iguales, ya que las diferentes naturalezas de ellas (material - social) impiden utilizar el mismo patrón de medida.

En resumen: el conocimiento permanente de los determinantes y las manifestaciones de la moral del personal permiten determinar la evolución de la misma y, consecuentemente, adoptar las medidas necesarias para incidir eficazmente sobre aquellos determinantes negativos que disminuyen o afectan el nivel deseado para el cumplimiento de la misión o las responsabilidades propias del conjunto militar considerado.

Cabe señalar que este conocimiento debe extenderse a la moral del enemigo, por cuanto permite efectuar la comparación de los poderes relativos del factor moral —del mismo modo que con los factores materiales— y, en base a sus fortalezas y debilidades, emprender acciones específicas para disminuir el mismo o contribuir a quebrar su voluntad de lucha.

6. Proceso de formación de la Moral Militar

“La Escuela de Mando debe, ante todo, ser práctica. Como hasta ahora, es mandando como el joven jefe aprende a mandar. Pero, en lugar de dejarse librado a sí mismo, debe, por el contrario, guiarlo previamente. Y es precisamente esa guía la que le falta para resolver los numerosos casos morales concretos que le presenta la vida militar cotidiana, lo que debe dársele”.

Según nuestra opinión, no convendría cargarse de consideraciones psicológicas, filosóficas, biológicas, sociológicas, etc., como han tratado de hacerlo ciertos autores antes de la guerra.

Estas consideraciones no deben complicar una cuestión que, como todas las que se refieren al corazón humano, lo es bastante de por sí misma. Por el contrario, hay que ingeniarse para tratar de ponerla al alcance de los jefes de todos los grados y para ello hacerla simple y práctica.

únicamente respecto de materias que afecten los intereses personales. Importantes investigadores consideran la actitud como el principal elemento en el comportamiento del ser humano. Motivación: es la causa inconsciente con la que la Psicología explica los actos o conductas del individuo. La conducta obedece a causas conscientes o a motivaciones. Conjunto de factores biológicos y psicológicos que orientan el comportamiento. Engloba a las tendencias, los instintos, y los hábitos.

Admitida la definición del mando como “actuar en todas las circunstancias en vista de acrecentar el valor militar de su tropa para obtener el máximo rendimiento en el combate”, y la intención moralizadora de todos los actos del jefe, perfectamente entendido, se puede admitir que esos actos tienen tres objetivos particulares: 1º de organización, 2º de instrucción y 3º de educación” (2).

Para el desarrollo de las tareas correspondientes deben aplicarse las normas establecidas para el planeamiento naval, tanto en lo que respecta a las clásicas fases del planeamiento, ejecución y supervisión, como en los procedimientos de detalle que el mismo establece.

En relación a la cita anterior adoptaremos sus conceptos rectores definiendo tres áreas diferentes, aunque interrelacionadas, en la formación de la moral militar; Conducción, Instrucción Militar y Adiestramiento Físico, y Educación del Carácter.

Conducción

La conducción, en su sentido más amplio, es el fundamento esencial de la formación moral del personal.

Un instrumento indispensable en toda actividad de conducción es la organización, por cuanto provee las bases para obtener el máximo rendimiento de los medios y recursos materiales y humanos disponibles.

La falta de experiencia de los oficiales modernos y el relativo conocimiento que tienen sobre la importancia de los aspectos rutinarios en el ejercicio del mando y de sus efectos en la conducción del personal, hacen que no asignen suficiente atención a temas que, por su cotidianeidad, inciden directamente en la moral de los subordinados.

En los manuales y reglamentos navales se encuentran abundantes argumentos para clarificar los mismos, pese a lo cual, a continuación, detallamos una síntesis de las actividades de rutina que debe ejecutar el oficial que se precie de ser buen conductor, aspire a ser un respetado superior y desee constituirse en jefe/líder natural del grupo de hombres que manda:

- Haga que sus hombres estén seguros de que usted “sabe lo que hace” y que ellos deban participar de la misión del grupo, con su aporte e iniciativa.
- Demuestre a sus subordinados que los respeta como hombres con dignidad y que siente satisfacción de formar grupos con ellos.
- Conozca acabadamente a cada uno de sus subordinados y manténgase en contacto con los problemas y necesidades de los mismos.
- Atienda permanentemente los diversos aspectos que hacen al bienestar del personal, al estado de salud y la condición espiritual propia y de su familia.

(2): *Educación Moral de la Tropa* — Teniente Coronel Lebauá — Biblioteca del Oficial — Círculo Militar — Volumen CV.

— Manténgase bien actualizado de las actividades y opiniones de sus hombres y asegúrese que sean permanentemente informados sobre los temas de interés.

— Sea estrictamente consecuente y justo al asignar tareas y al aplicar recompensas o castigos.

Para lograr la mayor eficacia es imprescindible que los jefes subordinados estén claramente compenetrados de los objetivos de conducción del Comandante y de la situación psicosocial (factor moral) de la Unidad.

Instrucción Militar y Adiestramiento

Mientras la constante práctica de las actividades de conducción permite que el personal se desempeñe en el ambiente y condiciones más favorables para formación de su moral, la instrucción militar y el adiestramiento físico conforman los complementos necesarios para su materialización.

La adecuada capacitación técnica y táctica y la rigurosa preparación física, requiere de los jefes e instructores, la preparación profesional física y espiritual apropiadas para los fines perseguidos, constituyendo un verdadero desafío en el desarrollo de las cualidades personales de los mismos.

La aceptación cabal de la exigencia planteada al oficial y la resolución eficaz de los problemas específicos que enfrenta, darán lugar al respeto de los subordinados y promoverán su confianza en el jefe. Estos factores son considerados indispensables para la afirmación de la personalidad de conductor de éste y para lograr que su conducta sea motivo de ejemplo y admiración para ellos.

Lo expresado lleva a insistir en que el ejemplo personal del superior directo constituye la manera más apropiada para obtener del personal el mayor rendimiento en las tareas de conjunto y el más eficaz estímulo para el trabajo y la superación individual.

Dicho ejemplo puede materializarse de muy diversas formas y en las más variadas actividades. No obstante, la experiencia nos indica que a través del conocimiento profesional; la aptitud física; la integración con los subordinados; las cualidades como instructor; la capacidad de decisión y la habilidad para la impartición de órdenes; la fluidez para la dirección de Ejercicios de Cuadros y la estabilidad y coherencia de la personalidad profesional, se obtienen los más nítidos perfiles del modelo de conducción que se desea transmitir a los subordinados.

Educación del Carácter

Para contribuir con los propósitos buscados por la conducción, la instrucción militar y el adiestramiento físico, en la formación de la moral del personal, es necesario establecer los modos de acción específicos para educar la misma, a fin de que los principios y normas de la moral militar se constituyan en procederes y hábitos permanentes e inmutables, durante toda su trayectoria en la Armada.

Estos modos de acción deben basarse en el conocimiento de principios y reglas psicosociales vinculados con la naturaleza de la profesión naval y el ejercicio del mando en la misma (3), ajustarse a las tradiciones, procedimientos y normas que regulan el servicio naval (4), y permitir que se llegue al sentimiento de los subordinados, desarrollando el sentido del deber y la fuerza de voluntad, a fin de conseguir el objetivo final de la educación de la moral militar: la consolidación del espíritu de lucha y sacrificio por la patria.

Las reglas que se indican a continuación proveen guías útiles para alcanzar éxito en la difícil tarea de afirmar la autoridad real para el mando —y no la meramente formal— en el contexto moral de los subordinados.

- Ejercer el mando, tomando decisiones correctas y oportunas e impartiendo órdenes claras y precisas.
- Desarrollar e inculcar el respeto a las jerarquías y a la autoridad, mediante el empleo y la afirmación de la confianza, la lealtad y la disciplina.
- Asegurar que las responsabilidades y tareas asignadas a los subordinados sean cumplidas adecuadamente y asumir la propia responsabilidad ante ellos, reconociendo y rectificando los propios errores.
- Cumplir y hacer cumplir los reglamentos, con la adecuada energía y flexibilidad, e inculcar los principios y tradiciones de la ARMADA.
- Trasuntar vocación de servicio, orgullo profesional y el honor que significa prepararse para defender a la patria.
- Atender siempre los problemas, inquietudes y sugerencias de los subordinados, proveyendo soluciones u orientaciones adecuadas para los mismos.
- Ser el primero para afrontar riesgos y el último en alejarse del peligro.

La educación del carácter (Personalidad militar) es, en definitiva, determinante para el éxito final en la formación de la moral militar.

No sería suficiente para el perfeccionamiento y práctica de la moral militar, si no existiese la fuerza interior que imprime el carácter del conductor y la autoridad real necesaria para el ejercicio activo del mando.

7. Consideraciones finales

La moral impregna al militar de los sentimientos y la voluntad necesarios para actuar hasta el límite de su resistencia física y espiritual e, inclusive, hasta ofrecer su vida, para contribuir con su esfuerzo al cumplimiento de la misión asignada a su organización.

Una alta moral le da al hombre una sensación de confianza que le permite enfrentarse a las dificultades del servicio con fuerza y convicción; le da fe en

(3): *Arte del Mando Naval.*

(4): *Reglamento General del Servicio Naval.*

el triunfo de su causa, en la guerra, y le estimula la esperanza de la reivindicación, después de una derrota.

Se advierte que un organismo o unidad tiene un factor moral elevado cuando existe una predisposición favorable para el desarrollo de las actividades de rutina y para el cumplimiento de las misiones y tareas operativas.

La integración del hombre con los ideales, principios, pautas y características de la Institución, Cuerpo y destino al cual pertenece constituye un factor fundamental para la formación de la moral militar.

La formación moral del personal debe llevarse a cabo en forma permanente y metódica, en todos los niveles de mando, basándose en los conceptos tradicionales de conducción de la Armada, aunque respetando las modalidades de conducción que son inherentes a la personalidad de cada Jefe. La aceptación de la individualidad profesional no implica admitir el apartamiento de los principios clásicos del mando y la moral militar, con una actuación caprichosa, sino que se entiende como una forma de lograr mayor eficacia, sustentada en el conocimiento de los mismos y en la mayor espontaneidad del conductor.

Es tan equivocado suponer que sólo el hombre es el elemento decisivo en el combate, lo que supondría que es capaz de resistir la acción de las armas enemigas estando desarmado o en absoluta inferioridad de condiciones, como sería erróneo admitir que con la superioridad del material de guerra se puede imponer la derrota al adversario. Ambos elementos componen un todo que debe armonizarse en función de las posibilidades humanas y materiales.

La moral configura un importante factor en toda apreciación de situación y constituye un concreto objetivo a lograr, ya que su pérdida o mantenimiento pueden incidir directamente en el éxito o el fracaso de una operación militar.

En resumen: el presente trabajo pretende, en una apretada síntesis, alertar sobre la creciente importancia de los valores morales en toda institución militar, en este caso, en la Armada, y orientar sobre la existencia de los recursos básicos para educar al personal en el culto y práctica de dichos valores.

Es dable apreciar que grupos disociadores intentarán explotar los hechos que afectan la moral del personal, por medio de las más variadas formas de acción psicológica, con el objeto de provocar estados de ánimo depresivos y conductas atentatorias del cumplimiento de las obligaciones propias del servicio naval, a fin de disminuir la cohesión y fuerza institucional y el Poder Militar de la Nación.

Las críticas circunstancias que atraviesan el país y la Armada nos imponen un esfuerzo adicional para fortalecer la moral de los Cuadros Permanentes y de los ciudadanos que prestan servicio como Conscriptos de la Armada.

Dicho propósito se conseguirá conservando inalterable el espíritu de sacrificio y el sentido del cumplimiento del deber que tradicionalmente han caracterizado a los hombres de la "Marina de Guerra" y definido la imagen de la Institución.

Sin embargo, la dinámica de las situaciones y el carácter especial de los factores que la componen, obligan a mantener actualizado el conocimiento del factor moral, a los fines de evitar, neutralizar o disminuir las causas productoras de efectos perniciosos para la cohesión y fortaleza institucionales.

Debemos señalar que cuando la Nación debe hacer la guerra, ante la imposibilidad de preservar sus intereses permanentes o asegurar sus objetivos vitales por medios pacíficos, el mantenimiento de la moral no es una necesidad exclusiva de las Fuerzas Armadas, ni de las Unidades en Combate, en particular, sino que abarca el pueblo y por lo tanto constituye una responsabilidad del Gobierno Nacional, a través de sus órganos específicos.

Estamos convencidos de que, como hasta el presente, la calidad humana del ciudadano argentino, la conducta rectora de las figuras insignes de la Armada y el ejemplo de los arquetipos de la nacionalidad guiarán todos nuestros actos, elevarán la moral y estimularán la vocación naval, permitiendo superar toda clase de dificultades, para poder servir a los supremos intereses de la Patria.

NOTA DE LA DIRECCION:

El autor se desempeña actualmente como Jefe de Estado Mayor del Comando de Infantería de Marina.



Cotenors.a.

**TANQUES
CONDUCTORES
PLANTAS
OBRAS PORTUARIAS
CARGADEROS FIJOS Y FLOTANTES
MANTENIMIENTO Y REPARACIONES**

Leandro N. Alem 428, 5° H.
(1003) Bs. As. Argentina

Tel. 311-9148/312-7598
Telex 17.407 SANYMAR

Pilotos de Tormenta

Por el Capitán de Navío
JUAN R. AYALA TORALES

Reflexiones sobre las actitudes de los Señores Oficiales de la Armada en las circunstancias difíciles por las que atraviesa la República Argentina después de las sucesivas crisis políticas y económicas, subversión y terrorismo, conflictos diplomáticos y situaciones de guerra, y guerra misma, y frente a la situación restrictiva inevitable del Presupuesto Nacional impuesta por la Deuda Externa y el difícil impulso del desarrollo y productividad nacional.

Este título parece tomado de una novela de aventuras en mares bravios...

Algo tiene que ver, porque la majestad del mar y su bravura, inigualable potestad y poder, es lo que en el medio de un temporal, impone respeto y temor, prudencia y destreza, conocimiento y experiencia...

Pero esto que así brevemente queda expresado, es sólo el símil que a título de prólogo he querido usar para aplicarlo a la difícil situación actual de nuestra querida Marina de Guerra, nuestra Armada.

Y es así, porque la situación económica argentina y los hechos sucedidos no serán motivo de mi análisis, porque son de dominio público y los hemos venido viviendo y conociendo; porque sólo me referiré a las consecuencias resumen de esos avatares, que nos colocan a bordo de la Armada y en el centro mismo de un fuerte temporal, lleno de peligros, que no nos permiten las mínimas comodidades del “rancho” razonable, de sueño reparador o de una charla amena, aunque sea breve, en la “cámara”.

El temporal zarandea al buque y el viento sopla con mucha fuerza y las olas enormes nos obligan a cambiar de rumbo para “correr” el temporal.

Pero... ¿Hemos cambiado el puerto de recalada?

¿Es que sonará el toque de “abandono”?

¡De ninguna manera!... .

Nuestra formación profesional, los conocimientos adquiridos con el estudio y sacrificio, el espíritu que viene gobernando nuestros actos dentro de la Tradición Naval; nuestra condición de señores oficiales que hemos adquirido y no precisamente recibido graciosamente de nadie,... todo eso y mucho más, ha hecho al alto contenido ético y moral que ha caracterizado al Espíritu de Cuerpo de nuestra Armada.

Y es ese todo —espíritu de cuerpo, conocimiento y experiencia— lo que hará que podamos aferrar fuertemente el timón y “correr el temporal” (porque nos lo impone la condición de viento y mar) para disminuir los daños en el buque y el desgaste y agotamiento de la tripulación. Habrá refuerzos de guardia, mínimo consumo de agua, continuas situaciones de emergencia, revisión de medidas de seguridad, control del personal, medidas de control y control en todas partes, averías sucesivas en distintos puntos y no sabemos cuántas cosas más, de las que se producen en circunstancias difíciles.

Sin embargo, la entereza que se ponga de manifiesto y la capacidad de sobreponemos a la adversidad —condiciones que están impresas en nuestra formación Naval Militar y característica marinera por excelencia— serán los motores y timón que nos pongan en buen rumbo nuevamente para cumplir con la misión impuesta.

Siempre será la mayor satisfacción, la del deber cumplido.

Para eso ingresamos a la Armada.

En las circunstancias actuales debemos ser Pilotos de Tormenta, sostener la serenidad frente al temporal y transmitir confianza a la tripulación, dando el ejemplo, poniendo más aún de nosotros de lo que se espera.

Ese es el objetivo a lograr, porque de nuestra actitud firme unida a la capacidad y habilidad, dependen la preservación de los valores que caracterizan y honran a la Armada Argentina.

Así es como contribuiremos a la vigencia de la Constitución Nacional y los principios que encierra y estaremos dentro de cada situación relativa en la mejor posición para ser baluarte en defensa de esa Constitución y de la República y por ende, de la Nación Argentina.

Los medios materiales son importantes para el desempeño profesional. Su efectividad y complejidad tecnológica y su constante y creciente evolución representan a incentivos a la vez que a desafíos en nuestra acción profesional naval y militar. Pero ..., ¡atención! , que lo más valioso es el valor intelectual y humano de todos y cada uno de los hombres que componen los cuadros de la Armada

Los medios materiales son sustituibles con mayor facilidad que los medios humanos.

El valor real de la Armada como Organización Militar y como institución de la República, está dado por la capacidad de sus hombres y el espíritu que los anima.

Debemos preservar los valores humanos, porque es en ellos donde reside la fuerza y el empuje que nos llevarán hacia adelante.

Son los ideales sólidos los que mueven a los hombres, a las instituciones y a los países.

Son nuestro convencimiento y nuestro esfuerzo los que brindarán el caparazón que preserve a nuestra Marina de Guerra del decaimiento y la anemia moral.

Es un desafío que debemos enfrentar con realismo y con abnegación y sacrificio. Por esos ideales ingresamos a la Armada. ¡Por eso somos sus Oficiales!

Nota de la Dirección:

El autor se desempeña actualmente como Director de la Dirección de Armas y Electrónica Naval, de la Armada.

La INFLACION *según SENNHOLZ*

Por el Capitán de Fragata
BENJAMIN R. AGUIRRE

INTRODUCCION

Intentaremos sintetizar la dramática situación de los países, y en particular el nuestro, en los cuales se ha afirmado la inflación. Este esfuerzo es el resultado de la lectura del libro “TIEMPOS DE INFLACION”, del profesor Hans F. Sennholz, que relata cómo se ha ido depreciando la moneda en todo Occidente por error y con maldad con el consentimiento de las autoridades responsables de la política y de la economía. Pero el profesor Sennholz finaliza con un moderado optimismo al decir que “a pesar de todo, conservamos la esperanza de que, al fin de cuentas, la razón y la virtud prevalecerán por encima del error y el mal”.

Trataremos de desarrollar esquemáticamente los siguientes tópicos: —Qué es la inflación; —Quién causa la inflación; —Quiénes son sus beneficiarios; —Quiénes se perjudican y —Conclusiones.

Si en alguna medida este trabajo contribuye a alentar esperanzas, para no continuar destruyendo sistemática y organizadamente nuestra moneda, la tarea estará cumplida.

QUE ES LA INFLACION

Según el profesor Sennholz “la inflación es la multiplicación cancerosa de la moneda por parte de nuestras autoridades monetarias, con el fin de cubrir los *déficits fiscales* o *crear nuevos créditos* para beneficio de la actividad económica”. Indudablemente, no hay mayor desafío para un economista que dedicarse a la tarea ciclópea de combatirla, en todos los frentes y vencerla, estableciendo previamente la verdad sobre las causas y efectos de la inflación y corregir, por ende, los errores que se cometen en nombre del bien común.

El autor indica que “la inflación produce catástrofes económicas y desórdenes sociales y, en general, erosiona la fibra moral y social de la sociedad libre”. Paradójicamente, el “gobierno nacional que una y otra vez

declaró la guerra a la inflación es el mismo que la inició activamente, la condujo y ahora continúa llevándola adelante con fuerza cada vez mayor”; estas palabras son proféticas y de aplicación en todos aquellos países donde gobiernan políticos que promueven este estímulo artificioso.

La inflación es un verdadero impuesto nacional no perceptible en su comienzo y un instrumento terrible para la redistribución y transferencia artificiosa de riqueza en forma caprichosa, deshonesto y masiva.

Sobre la cantidad de moneda, el profesor Sennholz nos indica que “en la actualidad cuando los gobiernos tienen un control total sobre la moneda y la banca, cuando los bancos centrales pueden crear o retirar moneda artificiosa a voluntad, su cantidad cambia de manera significativa de año a año y de semana a semana; ello constituye un factor que altera de manera pareja y uniforme todos los precios de los artículos”. Más aún “la noción popular de que la demanda de moneda es *ilimitada* se vincula con la creencia *igualmente errónea* de que un aumento en la provisión de la moneda es algo socialmente beneficioso y conveniente”. En otro aparte nos señala: “Al cubrirse los *déficits de presupuesto* con nuevas emisiones de moneda se está realmente apoderando de los ingresos y la riqueza de quienes tienen moneda y ello explica la gran popularidad de que goza la inflación entre las autoridades monetarias *desde los tiranos de las ciudades griegas hasta los dictadores y funcionarios oficiales contemporáneos*”. En otros términos, “la sola emisión de moneda no produce beneficio social ninguno, pero sí ocasiona malestar social y político”. Insiste el profesor Sennholz que “sean cuales fueren sus consecuencias, son las *elecciones, actos y reacciones de los individuos*, los que determinan siempre el *valor del dinero*”.

Vuelve el autor a señalar con énfasis que: “La inflación produce cruel angustia a la mayoría de los países del mundo y destruye las sociedades, ricas y pobres, a ambos lados de la cortina de hierro y, sin embargo, constituye una paradoja de nuestro tiempo el hecho de que ruja con una fuerza cada vez mayor, no sólo devorando los ingresos, la riqueza y la seguridad, sino también destruyendo, uno por uno, los pilares económicos sociales y políticos de las sociedades libres”.

QUIEN CAUSA LA INFLACION

“La raíz de tantos males no debe buscarse en la moneda, sino en su depreciación, esa cruel y astuta destrucción de la moneda”. Ya puede decirse que son los gobiernos los verdaderos causantes de la inflación que conducen a la destrucción monetaria y por ende a la pobreza, el caos y también a la tiranía. Bien vale la pena ratificar el concepto que la inflación “es la creación de moneda por parte de las autoridades monetarias” y ello produce inexorablemente el aumento de precios y la disminución del poder adquisitivo de la moneda.

La confusión existe y “aun los defensores de la propiedad privada y la libertad individual se muestran remisos a aplicar esos principios liberales a la

moneda y están convencidos de que la moneda no puede quedar a merced de los caprichos del mercado y debe ser controlada por el gobierno". Afirma el autor que "siempre que el gobierno tiene facultades monopólicas sobre la moneda, ésta sufre inflación, se deprecia y, en última instancia, se destruye".

"Con el surgimiento del *estatismo* y la *sociedad redistributiva*, los gobiernos de todo el mundo se han embarcado en inflaciones sin precedentes". Cabe mencionar un concepto del autor que dramatiza la situación actual al decir: "Confiar nuestra moneda al gobierno, es como confiar nuestro canario a un gato hambriento".

Es evidente que el gobierno, para obtener un ingreso adicional, debe lograrlo mediante nuevos impuestos a la población o realizando emisión de moneda. Por supuesto que la medida de los impuestos es impopular; entonces el autor dice "que para ganar las elecciones, quizá reduzcan los impuestos y los inevitables déficits se cubrirán por medio de *emisión monetaria*, es decir, por *medio de la inflación*".

Debemos indicar que el brazo ejecutor de los gobiernos en la inflación, son los bancos centrales.

Y así, "la declinación de la libertad monetaria y el aumento concomitante del poder oficial sobre la moneda, dieron nacimiento a la era de la inflación; paso a paso el gobierno asume el control de la moneda, que no sólo es una importante fuente de ingresos para él, sino que significa la posesión de un puesto vital en la economía del país".

La libertad monetaria puede producir estabilidad, según Ludwig von Mises.

Insistimos en la confusión en que nos debatimos cuando "la gente cree que si el gobierno gasta, todos tendrán trabajo y reinará el bienestar económico". Pero en la práctica "cada medida presupuestaria que toma el gobierno, afecta de algún modo los ingresos personales". En otros términos, "siempre que los gastos públicos exceden los ingresos que provienen de los impuestos y el *déficit* se cubre por medio de *moneda inflada* y la expansión del crédito, sufrimos las consecuencias de la inflación, con el deterioro de la moneda y el aumento de los artículos".

Otra causa de la inflación "son las aspiraciones *redistributivas* del pueblo votante, que llevan a veces a que sus representantes en el Congreso aprueben y autoricen el gasto de sumas aún mayores que las que solicita el Ejecutivo". El profesor Sennholz nos manifiesta que "*una muy potente causa de la inflación* es la presión incesante de los sindicatos en favor de mayores salarios". Al respecto, los sindicatos no pueden crear moneda, pero pueden aumentar los costos de producción y son los motores del desempleo. Así, frente a una importante disminución de la actividad, son los líderes sindicales los que presionan ante las autoridades del gobierno para que produzca moneda y crédito barato con la pretensión de aliviar el desempleo. Pero "el gobierno

democrático, a su vez, no se atreve por razones políticas, a oponerse a los sindicatos y entonces, concede beneficios de desempleo y se embarca en obras públicas en las zonas más afectadas por la depresión y donde hay sindicatos, también expande el crédito, lo cual reduce los salarios reales, cuya reducción promueve empleos”. Es decir, redistribuir la miseria e iniciar nuevamente el ciclo, con demandas exorbitantes, huelgas prolongadas, pérdidas económicas, etc., luego controles salariales, controles de precios e intervención estatal total.

Se hace necesario según el autor “rechazar la premisa psicológica fundamental según la cual el gobierno puede engañar a todo el mundo con la moneda y crédito fáciles”.

El fantasma del desempleo “sigue siendo y siempre ha sido un fenómeno de costos; aquel trabajador que agrega valor a la producción y resulta provechoso para su empleador siempre encontrará trabajo; pero el trabajador cuyo empleo en la producción produce pérdidas está destinado al desempleo”.

El autor llama la atención cuando manifiesta que “los políticos y dirigentes sindicales que obligan a aumentar salarios, aparecen como los únicos verdaderos amigos de los trabajadores y del *hombre común* y como los únicos baluartes del progreso y la justicia social. Pero, en realidad, están causando desocupación masiva. Cuando ni el gobierno ni los sindicatos interfieren en los costos laborales, el único desempleo que existe es el voluntario. El mercado libre ofrece trabajo para todos los que quieren trabajar”. El autor reitera que “el gobierno sólo puede gastar lo que les saca a los contribuyentes y a las víctimas de la inflación y que todo otro gasto público disminuye en la misma suma lo que los ciudadanos pueden gastar”.

La inflación conduce invariablemente a ciclos económicos de falsa prosperidad y depresión. Corroborando lo anterior, “cada nueva administración gasta desesperadamente y promueve inflación, con el fin de iniciar otra época de prosperidad; pero pasado cierto tiempo, la prosperidad va seguida de otra recesión que requiere un déficit todavía mayor y más inflación”.

La verdad es que tanto durante los períodos de auge, como en los de depresión, los precios aumentan con motivo de las mayores cantidades de dinero que se inyectan a requerimiento de los planificadores del pleno empleo. El autor, siguiendo este proceso, nos indica que “durante los momentos de auge, los precios de los bienes de capital son los que suben más. Durante los de depresión, cuando ellos se contraen y reajustan, los de los bienes o artículos de consumo son los que aumentan, para confusión de los Keynesianos. Simultáneamente con ello, con el aumento de los artículos de consumo, se produce el fenómeno del desempleo”.

Otro asunto indudable es que la inflación “destruye los mercados de capital que sostienen la producción económica; entonces, quienes prestan dinero soportan grandes pérdidas y el proveniente de créditos a largos plazos se transforma en muy escaso y ello produce estancamiento económico, y

declinación en los negocios”. Es evidente entonces la desocupación. Y los capitalistas “aprenden a efectuar otras transacciones que les permiten sobrevivir y así invierten en bienes durables que posiblemente no sufrirán la inflación y la depreciación (bienes raíces, objetos de arte, oro, plata, alhajas, libros raros, monedas, estampillas y relojes antiguos”).

Las oportunidades de trabajo disminuyen, considerando “que el capital va a promocionar las industrias que producen los objetos deseados a cubierto de la inflación; pero también es la causa de que otras industrias sufran una contracción”. En concreto “crea oportunidades de trabajo en las primeras y significa despidos en las segundas; y este reajuste significa desocupación de gran número de obreros. Los empresarios buscan salvar sus finanzas e invierten en aquellos bienes que conocen mejor: en *equipos e inventario de capital*. La producción se orienta hacia bienes duraderos, que pueden escapar a la depreciación monetaria y la producción, especialmente aquella para los consumidores disminuye, y ello aumenta los precios así como las listas de desocupados”. La inflación “destruye el capital productivo, roba las economías de muchos millones de ahorristas para que el gobierno los consuma y redistribuya. Debilita los mercados de capital y engaña a los empresarios induciéndolos a cometer muchos errores costosos”. En suma “hace que los hombres de negocios crean haber ganado más de lo que ganaron en realidad, paguen más impuestos de lo que deben y consuman sus ficticias ganancias. Si, al mismo tiempo, el gobierno decidiera *estimular* la economía que se hunde por medio de moneda y crédito fácil, los precios aumentarían juntamente con las tasas de desocupación”.

En estas condiciones “ningún otro desastre político causa mayor desocupación y con mayor rapidez que la imposición de severos controles de precios. Estos paralizan de manera instantánea el mercado laboral, obstaculizan la producción económica, estimulan el consumo y crean faltas de artículos que invitan a un sistema aún más coercitivo de racionamiento, distribuciones y prioridades. Se produce el caos y la oscuridad, la división del trabajo se desintegra y da lugar a un sistema primitivo de decretos y acompañada de un desempleo masivo”.

Se llega así “a miles de trabajadores buscando empleo, manifestaciones de protesta en contra de la inflación que se está engullendo su trabajo y sus medios de vida. Las pérdidas materiales son asombrosas, pero la tripulación —el gobierno— está a salvo. No así los pasajeros. La experiencia, que es la mejor maestra, se consigue pagando un precio aterrador. Enseña con lentitud y los errores cometidos son costosos”.

El profesor Sennholz nos dice: “es verdad que la inflación jamás puede ser permanente, ya que su fin llegará con la destrucción total de la moneda. Pero una era de inflación puede prolongarse durante mucho tiempo, quizá varias generaciones, ya que es posible emitir nuevas monedas nacionales, cuando las viejas emisiones desaparecen de la escena. Pasando de una emisión a otra, la inflación puede seguir mientras la ideología económica y

monetaria que dio nacimiento a la era de inflación continúe gozando de la aceptación pública y conformando la política monetaria”.

El autor vuelve a insistir en el siguiente concepto: “toda inyección de fondos oficiales sirve de apoyo artificial y temporario para la industria que la recibe y la hace dependiente de inyecciones estimulantes cada vez mayores. Dado que los fondos de que dispone el gobierno son evidentemente limitados y la política determinará una rotación en los favores, pronto la inyección estimulante es seguida de una depresión”. “El método financiero de cubrir el déficit fiscal a través de la expansión de la moneda y el crédito según la dirige y maneja el Banco Central resulta, a la larga, productor de una depresión, ya que promueve desajustes que deben reajustarse más tarde. Estos reajustes pueden posponerse durante un tiempo por medio de inyecciones cada vez más grandes de nuevos fondos. Así como el drogadicto debe inyectarse cada vez más droga en el sufriente cuerpo para prevenir o simplemente postergar los penosos síntomas de su falta, los economistas y políticos pueden postergar la depresión con inyecciones cada vez mayores de inflación. Pero en última instancia, tanto el drogadicto cuanto la economía Keynesiana, deben enfrentar la agonía del abandono de la droga si no quieren perecer en un espasmo final causado por ella”. En otro aparte, el autor manifiesta “cabe esperar que el gobierno que obliga a su pueblo a aceptar moneda artificial también manipula los cambios extranjeros. Esa es la razón por la cual las tasas flotantes suelen ser ‘tasas sucias’, tasas manejadas por numerosos controles oficiales, incluso el de los cambios”.

QUIENES SON LOS BENEFICIARIOS DE LA INFLACION

Dice el autor: “Recurrir a la inflación, que ofrece soluciones a corto plazo aun cuando acarree consecuencias remotas desastrosas, es la característica de todos los políticos demagógicos y estadistas débiles”. He aquí uno de los beneficiarios políticos de un sistema inflacionario, los *gobiernos* cuyas “fuerzas políticas en favor de la redistribución tienden a acelerarse una vez que se las ha desencadenado y se embarca en gastos deficitarios y expansión del crédito en los años malos, es decir, durante la recesión, y no puede reducir sus *beneficios*, influencia y poder en los años buenos”. Esos gobiernos aplican el inadecuado principio de “gobernar sin déficit es *mostrarse ciego a las necesidades sociales urgentes* y cometer suicidio político”. Tan es así que, según el autor, “en la terminología política y popular, la inflación, no es la enorme expansión de la moneda y el crédito necesarios para financiar los déficits fiscales, sino, simplemente, la consecuencia inevitable de la expansión: el continuado aumento de los precios. No es el gobierno quien infla la moneda, sino los empresarios y capitalistas que aumentan los precios por codicia”.

Otro concepto del autor, que sin lugar a dudas sitúa al directo responsable y al mismo tiempo beneficiario político, dice: “Dado que la inflación es un fenómeno de alcance mundial en esta era de moneda artificial

y redistribución económica, los gobiernos cuentan con una gran experiencia para contrarrestar una inflación galopante y por lo tanto quizá les sea posible evitar el estallido final. Su mecanismo favorito es la reforma monetaria. Cuando los precios de los bienes ascienden con velocidades cada vez mayores porque la gente comienza finalmente a perder toda confianza en la moneda, una reforma puede tener éxito revirtiendo la corriente y devolviendo el sistema de moneda artificiosa a la primera etapa de la inflación, la de la *ingnorancia feliz*. Es posible que entonces retomen la confianza y la estabilidad, hasta que las viejas fuerzas inflacionarias produzcan nuevas presiones depreciativas”.

Otro de los beneficiarios son los que reciben la moneda caliente, recién emitida, que utilizan en forma especulativa y codiciosa. Esta clase de personajes, cuando la moneda está corrompida existen y proliferan asumiendo riesgos que los transforman en “nuevos ricos”. “La redistribución inflacionaria permite la formación de enormes fortunas privadas y considerables concentraciones de capital y los nuevos millonarios por lo general no son creadores de nuevas industrias ni reorganizadores de la producción. Se trata, en la mayoría de los casos, de hábiles especuladores, que comprenden muy bien la política monetaria y sus efectos en los precios de las acciones, las tasas de cambio y las altas finanzas”. Por otra parte, “la inflación no sólo destruye los ingresos y la riqueza sino que, además, la redistribuye pasándola de millones de acreedores a muchos deudores”.

Paradójicamente, el porcentaje de los que actúan a favor de la corriente de la inflación es significativo y ello facilita y permite que perdure en el tiempo, mientras se deterioran los pilares de la sociedad occidental, porque esos individuos, en cierta medida, tienen en sus manos el poder de decisión, en los asuntos políticos de los países, politizando la economía.

QUIENES SE PERJUDICAN CON LA INFLACION

Podemos comenzar diciendo que el país donde se afianza la inflación es el que se perjudica, quedando finalmente la Nación arruinada y lo que es peor conculcadas las libertades individuales. Pero seamos coherentes y continuemos con las enseñanzas del profesor Sennholz. En primer término, “reduce los salarios reales de todos los empleados, sean obreros no especializados o ejecutivos de alta jerarquía. Mientras que la mayoría de los precios pueden adaptarse con rapidez a la depreciación monetaria, los contratos de sueldos y salarios se celebran por períodos de tiempo más largos y es justamente durante ese lapso que los obreros y empleados sufren una continuada erosión en sus ingresos reales y niveles de vida, que inexorablemente tiende a producir malestar general en el medio laboral”. Se suceden así demandas sindicales una y otra vez, se producen huelgas que hacen que las empresas pierdan dinero y los costos aumenten. Sin embargo, “los sindicatos parecen prosperar cuando hay una depreciación monetaria y el conflicto económico que ella produce”. El autor nos indica que “una indexación general de salarios sirve

además para producir grandes estragos en aquellas empresas industriales que sufren más con la inflación, tales como las que producen artículos de consumo y servicios. Estas empresas quizá se contraigan aún más, reduciendo su producción y servicios, lo cual a su vez aumenta los precios”. Los últimos eslabones de la cadena son dramáticamente afectados, y el autor asevera que “las clases más pobres de la sociedad que viven más cerca del mínimo necesario para la subsistencia son las que sufren más seriamente con la depreciación monetaria. La gente pobre que vive con ingresos fijos, tales como jubilaciones, anualidades o beneficios sociales, todos los cuales tardan mucho en ajustarse al alza de los precios, pueden llegar a pasar hambre y privaciones. Algunos obreros no especializados volverán al trabajo productivo y otros procurarán elevar sus magros ingresos entregándose al vicio y al delito”.

Otros sectores importantes de la comunidad, tales como los funcionarios públicos, miembros de las fuerzas armadas y empleados de la industria y el comercio, verán que sus ingresos reales son afectados seriamente y “quizá descendan todavía más rápidamente que los de los pobres. Es verdad que por lo general no sufrirán de inmediato hambre y privaciones, pero deberán reducir sus gastos y vivir más pobremente, ya que el alza de los precios excederá los ajustes que ocasionalmente se produzcan en sus sueldos. La situación tal vez sea aún peor para los profesionales, tales como médicos, dentistas, abogados, artistas, escritores y profesores; al respecto, una inflación incontrolada puede reducirlos a una vida de estrechez y miseria, ya que la demanda pública de servicios profesionales tenderá a disminuir significativamente con el empobrecimiento del pueblo. El sufrimiento de la clase profesional aumenta todavía más, debido a que la inflación destruye sus ahorros. En general, la clase media produce el capital financiero que permite la productividad y la expansión del comercio y la industria. En sus manos está una gran porción de la riqueza bajo la forma de capital financiero, tal como acciones y debentures de empresas, depósitos en cuenta corriente y a plazo fijo, seguros de vida, fondos para jubilaciones y pensiones, etc., todo lo cual experimenta serias pérdidas cuando la moneda se deprecia. En realidad, la inflación incontrolada expropia la riqueza y los caudales de la clase media”.

“La inflación también destruye el capital de las instituciones de caridad, sociedades religiosas, fundaciones científicas o literarias y colegios y universidades que perciben rentas de ese tipo de fondos”.

Otro concepto del autor que patentiza el drama es que “la inflación de dos cifras sólo toca a su fin cuando llega la de tres cifras y esa es la señal de la muerte del papel moneda. En la convulsión final de la fiebre inflacionaria, millones de amas de casa se suman a los comerciantes en el pánico de una corrida a cambiar la moneda que* se deprecia por bienes reales y también millones de consumidores se apresuran a gastar el dinero que poseen y a utilizar todas las líneas de crédito que puedan conseguir, para buscar refugio en los bienes reales; *el fin de la moneda está a la vista*”.

En resumen, la mayor parte de la población activa de un país y toda la clase pasiva sufre inexorablemente los embates de la inflación destruyendo sus salarios, creando conflictos sociales con violencia, distorsionando el delicado mecanismo del mercado, desempleo masivo y el final es siempre el caos generalizado.

CONCLUSIONES

Debemos, previo a las consideraciones que realiza el autor en cuanto a las soluciones a esta cruel enfermedad de estos tiempos, indicar *sus efectos* a manera de resumen, que según el profesor Sennholz son:

1. — Modifica el orden social, destruye los ahorros de la clase media, reduce el poder adquisitivo de los que perciben sueldos y salarios. Entonces la mayoría de las víctimas pone su te en los actos huelguísticos o en la intervención del gobierno.
2. — Produce desajuste en la producción, con tendencia a la expansión de la producción no esencial.
3. — Los gobiernos se muestran ansiosos por aplicar coerción para mitigar los efectos impopulares de su propia inflación, recurriendo a medidas de tan vastos alcances como los controles de precios, salarios y alquileres.
4. — La inflación presenta, al principio, la característica de que la política de transferencia es hacia unos pocos casos de asistencia individual, luego amplía el círculo de los necesitados y aumenta la función de estado. Es una fuerza que se autoalimenta y autoperpetúa y exige más redistribución e invita a una mayor inflación, y así sucesivamente.
5. — La política se va inmiscuyendo cada vez más en la vida social y económica, por ende, la libertad e independencia individuales se van restringiendo en la misma proporción. Entonces, todas las instituciones de bienestar social se nacionalizan, aparecen los beneficios de desempleo, aranceles protectores, subsidios del gobierno, etc.

Continuando con lineamientos que nos traza el autor, en primer término indica: “que el gobierno nacional debe aprender a vivir de acuerdo con sus medios y abstenerse de continuar efectuando demandas al sistema bancario central. Sin embargo, dentro de la atmósfera actual del Estado benefactor y redistribución económica, equilibrar el presupuesto y abstenerse de una financiación inflacionaria, no constituye una tarea política fácil”.

Después de un análisis prolijo y exhaustivo el profesor Sennholz, con relación al patrón oro, manifiesta que “es muy posible que la vuelta al patrón oro sea una tarea ardua y prolongada. Dado que se lo perdió por medio de una erosión gradual de la libertad monetaria, quizá debamos reconquistarlo lenta y

penosamente siguiendo el camino de regreso a la libertad, que le da vida y significado por medio de la inexorablemente *ley económica*".

También el distinguido autor señala que "revertir la corriente y reducir el papel del gobierno en nuestras vidas para así aliviar el déficit fiscal y las presiones inflacionarias, implica una gigantesca tarea educativa. Deben desacreditarse las ideas sociales y económicas que dieron nacimiento al sistema de transferencia y reemplazarlas con los viejos valores de la independencia individual y la confianza en las propias fuerzas. La filosofía de la libertad individual y la propiedad privada sin trabas, deben volver a ser nuestros faros orientadores".

Después de un análisis de la situación de Alemania de post-guerra el autor propone una reforma monetaria que la expresa así: "la mía sería la reforma más sencilla de todas. No dictaría ninguna ley de reforma, no buscaría ninguna conversión o paridad y no ofrecería cooperación alguna del gobierno. Simplemente me limitaría a abandonar toda interferencia en los inalienables derechos del hombre. En particular, restauraría de inmediato todas las libertades económicas y derogaría todas las leyes de moneda legal. La libertad de comerciar y atesorar oro, la libertad de emplear oro en todos los intercambios y la libertad de acuñar monedas producirían la moneda ideal bajo la cual se cobijarían todas las demás".

Proféticamente, manifiesta que "la única esperanza de estabilidad que tiene el hombre reside en que el gobierno se abstenga de depreciar la moneda". "Cuando la moneda deja de funcionar como medio de cambio, el gobierno deja de funcionar correctamente". "La verdadera estabilidad, se logra cuando se quita el control de la moneda al poder político". "Al gobierno se le debieran anular, en particular, las siguientes facultades que nuestra generación está acostumbrada a acordarle:

1. — "La de dictar leyes de moneda legal en las que se establece cuál sera esta. La legislación de moneda legal establece, en realidad, el monopolio por excelencia que permite al monopolista monetario recoger incalculables ganancias provenientes de la depreciación gradual de su producto".
2. — "El sistema bancario central, que somete a las instituciones financieras a una autoridad central y cambia la dirección de sus recursos encaminándolos hacia usos fiscales y el cumplimiento de una política económica. Si queremos volver a la libertad del mercado monetario y buscamos el regreso de la estabilidad de la moneda, debemos acabar con el Banco Central".
3. — "El monopolio obligatorio de la acuñación, que permite al gobierno determinar cuáles monedas se emplearán en el intercambio. Dado que el monopolio de la acuñación fue el primer paso hacia el control oficial de la moneda, es esencial eliminarlo si se quiere volver a la libertad monetaria".

Nos dice el autor lo que expongo como un final: "Es verdad que el dolor es la escuela de la virtud que puede corregir la frivolidad e interrumpir la confianza con que se comete el pecado. Pero, ¿durante cuánto tiempo y cuántas veces ha de sufrir el hombre antes de llegar a aprender la lección?".

* * *

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Vicealmirante: Federico A. Larrinaga; *contraalmirantes:* Julio A. Acuña, Enrique R. Burzio (auditor), Horacio A. Ferrari, Juan C. Fourcade, Juan C. Furlong, Pedro R. Irigoien (I. M.), Juan R. Rospide y Jorge A. Costa; *capitanes de navío:* Enrique R. Ramilo (IN), Jorge Deluchi (IN); Guillermo N. B. Mackinlay, Marcos A. Bengoa, Juan C. Chihigaren, Eduardo A. Grandjean, Justiano F. Martínez Achábal, Víctor A. Poggi, Luis A. Rey Méndez, Fulgencio Ruiz, Héctor Torrent, Juan B. Torti, Jorge E. Zimmermann, Manuel J. Ferrer (J. M.), Héctor M. Marrero y Omar R. Pagani; *capitanes de fragata:* Pedro Cruz Aguirre, Atilio Barbadori, Angel L. Bemasoni, Antonio Buenaventura, Manuel I. Martín y Hortal, Franco Panzeri, José I. Portela, Carlos D. Rojo, Máximo A. Tesón, Carlos H. Viganó, Miguel H. Castro (I. M.), Roberto Sommariva (I. M.), Gabino Criado, Angel J. Meijide, Florencio Parborell, Gerardo M. Caputo, Alberto J. Geneau (IN), Roberto Cañas (ME) y Osvaldo J. Guaita, *capitanes de corbeta:* Miguel R. Algañaraz, Renato T. Celasso Amerio, Alberto D. Giavedoni, Oscar R. Hourcades, Marcelino H. Martínez, Víctor A. Olivera, Juan C. Pertusio, Jorge Petrelli y Adolfo P. Grandi (I. M.) y *teniente de navío* Oscar E. Robio (CO).

ALTAS DE SOCIOS

Activos: *teniente de fragata* José M. Sánchez (IN); *teniente de corbeta* Guillermo A. Arrossagaray (ME) y *teniente de corbeta* José M. Sánchez (IN).

BAJAS DE SOCIOS

Por fallecimiento: *almirante* Héctor Vernengo Lima; *general de Brigada* Bernardino Labayru; *capitán de navío* Olindo P. Berry; *vicecomodoro* Horacio R. Palazuelos; *capitanes de fragata:* Rodolfo M. Pourrain, Juan B. Borgnia (IN), Francisco F. Gatto, Raúl E. Playón (IM), Esteban E. Dubois, Beltrán P. E. Louge (CO), Juan F. Gutman, Rómulo Roverano, Enrique Arizzi, Justo P. Torres (IN) y Pedro Fernández Santía; *capitán de corbeta* Vicente Ubeda; *tenientes de navío* Ernesto G. Grieben y Rubén J. Rosales (OD) y *guardiamarina* Jorge Guillermo Maslein.

Por renuncia: *tenientes de navío:* Alberto I. Nantes (IN), Nilo I. Stocco y Jorge A. Corengia; *tenientes de fragata:* Eduardo A. Palomeque, Mónica Noemí Reyero (IN), Miguel A. Lencina (ME), Aníbal H. Calafell (CO), Carlos A. Di Staso, Mauricio Ferrari Argañaraz, Norberto Raúl Reyes (ME) y Eduardo M. Zaldívar; *tenientes de corbeta:* Ricardo A. Gardé y Aldo G. Borrio (CO); *guardiamarinas:* Omar E. Fernández, Ricardo R. Cremona y Armando E. Vittorángeli (IM).

HOMENAJE AL ALMIRANTE HECTOR VERNENGO LIMA

El 16 de junio del corriente año falleció el Almirante Dn. Héctor Vernengo Lima a la edad de 94 años. Era el decano de los almirantes de nuestra Armada y de los socios del Centro Naval.

Sus dotes espirituales, morales y profesionales manifestadas a lo largo de toda su vida, lo han convertido en una figura cumbre de la Armada, y señera para las futuras generaciones de oficiales navales argentinos.

Poseedor de una sólida formación profesional, de una brillante inteligencia y practicante de austeras costumbres, tenía asimismo acendradas condiciones democráticas y amor por la libertad, cualidades que lo llevaron a jugar un rol protagónico cuando en horas sombrías para la Patria comenzó a afirmarse un régimen totalitario que prácticamente llegó a conculcar todos los derechos constitucionales, actitud que finalmente lo impulsó a solicitar su pase a situación de retiro, el 20 de octubre de 1945.

En virtud de sus conspicuas cualidades y desempeño profesional, el Centro Naval rinde merecido homenaje a este verdadero caballero del mar.

A continuación, se transcriben las palabras pronunciadas durante el acto del sepelio de sus restos en el cementerio de la Chacarita el 17 de junio pasado, por los oficiales superiores que despidieron sus restos:

Texto del discurso expresado por el Señor Almirante D. Isaac Francisco Rojas

“Ha muerto un gran almirante, Héctor Vernengo Lima, decano de los oficiales de la Armada, después de una vida de más de noventa y cuatro años.

Estas frases hilvanadas apresuradamente esta misma mañana expresan el sentimiento de sus amigos, por lo menos navales, y de sus ex subordinados entre los cuales he tenido el alto honor de encontrarme.

Era un hombre del siglo pasado y, por lo tanto, un gran señor de la República nacido y criado en el seno de una vieja familia tradicional de la provincia de Corrientes. Ingresó a la Escuela Naval en el año 1907 cuando la Argentina ascendía vertiginosamente a los primeros rangos del concierto mundial, y se retiró en el año 1945, siendo ministro de Marina, cuando nuestro amado país, su República y la nuestra, afirmaba los primeros jalones de su fatal declinación institucional, económica y, sobre todo moral, bajo el sistema autocrático y totalitario fundado por Juan Domingo Perón.

Fue primero de su promoción, la número 36, y alcanzó el grado de vicealmirante bajo el pseudo gobierno constitucional justicialista. Tuvo destinos distinguidos —en los Estados Unidos entre ellos— y en todos demostró un vigoroso espíritu profesional asentado en las más valiosas y nobles tradiciones nacionales y en un sentido de la función militar absolutamente opuesta al ‘militarismo’, adecuada a la disciplina más estricta y al respeto más profundo a las instituciones fundamentales de la República.

En todos los cargos que ocupó, tanto a bordo como en tierra, dejó la huella honda y perdurable de su profesionalismo auténtico, de su falta de ambiciones extrañas, de su respeto a la ecuanimidad y a la justicia y de su intenso amor a la Armada.

Su primer choque con quien más tarde sería el verdugo de la República, lo tuvo en el año 1938 cuando, capitán de navío, dirigía la Escuela de Guerra Naval recientemente establecida. El coronel Perón era profesor de Operaciones Combinadas de esa Escuela. En una conferencia cometió numerosos y variados errores y fue corregido, como correspondía, por el director Vernengo Lima. El coronel semi culto y audaz no perdonó nunca la oportuna corrección. Se apartó de la Escuela manifestando, equivocadamente, que las ineludibles observaciones del Director habían significado ‘un agravio para el Ejército, que nunca olvidaría’.

En el año 1945 era jefe del Estado Mayor General Naval. Los desbordes del coronel demagogo, apoyados por el presidente sumiso general Farrell, y el camino autoritarista y corporativista que iba siendo impuesto por el peronismo, adueñado de todos los resortes del poder, había sido advertido claramente por el vicealmirante Héctor Vernengo Lima y por un grupo de distinguidos jefes y oficiales de la Armada y el Ejército.

Designado Ministro de Marina en los primeros días del mes de octubre de ese año, intentó enderezar el rumbo resueltamente desviado que había tomado la conducción del Estado bajo la inspiración fascista-totalitaria de Juan Domingo Perón y en la noche de 17/18 de Octubre se sublevó juntamente con la Escuadra de Ríos comandada por el señor contraalmirante don Ernesto Basílico y con la Escuela Naval de Río Santiago dirigida por otro distinguido y enérgico jefe, el contraalmirante don Leonardo Mc Lean.

El noble y generoso intento rectificativo y absolutamente desinteresado no tuvo éxito. El vicealmirante Vernengo Lima tuvo que retirarse del servicio activo y desde entonces se llamó a silencio recogido en el seno de su hogar rodeado por el cariño de su ejemplar familia y respetado por toda la Armada Nacional y la opinión sana de nuestro país.

Al caer el régimen peronista, abatido en 1955 por la revolución libertadora, Vernengo Lima fue invitado a colaborar. Pero, haciendo gala de una prudencia y modestia admirables, declinó toda participación gubernamental. No pudo, sin embargo, dejar de aceptar los galones de Almirante con que la Armada quiso distinguirlo reconociendo, aunque fuese de esa manera, los relevantes servicios profesionales que le había prestado y el inmarcesible ejemplo de virtudes republicanas que había dado a la Nación Argentina durante sus jefaturas superiores y, particularmente, en octubre de 1945.

En 1940 tomé contacto directo y personal con él, al asumir un cargo en la Escuela Naval de Río Santiago al tiempo que Vernengo Lima, ya contraalmirante, se hacía cargo de la dirección del establecimiento.

Todas sus actitudes, estilo de conducción, trato a la Plana Mayor y al cuerpo de Profesores ponían en evidencia al marino cabal, serio, equilibrado, conocedor de sus funciones, empeñado en suministrar a la Armada oficiales bien instruidos, disciplinados y, todo esto, sobre el telón de fondo de un alto espíritu militar respetuoso hasta el extremo de las instituciones republicanas.

El nos enseñó a distinguir cuál es la diferencia que existe entre militarismo y espíritu militar. El nos enseñó a sobreponer por encima de cualquier interés personal las legítimas conveniencias de la Institución Naval. El nos enseñó a vivir con modestia y sin arrogancias perturbadoras. El fue, para todos quienes estuvimos a su lado, un ejemplo edificante y altivo, sin desplantes, de lo que debe ser un oficial de Marina.

Señor Almirante don Héctor Vernengo Lima: minea olvidaré la amistad que me habéis dispensado. Ella me ha honrado profundamente. Al veros en vuestro hogar me imaginaba estar en presencia del alma de la vieja Marina, aquella que nos enseñaron a querer y a honrar nuestros grandes y antiguos jefes. Sentía que era el espíritu inmortal de la Armada de Brown que llegó, en las primeras décadas de este siglo y con el sabio apoyo de vuestra influencia y actividad en el servicio, a ser la primera Armada de Sudamérica.

Hoy nos habéis dejado. Pero es sólo vuestra envoltura física la que ha partido, con todo el derecho biológico que os han dado los largos años vividos.

Vuestro espíritu queda incólume entre nosotros. Vuestro nombre no será olvidado y quedará como un ejemplo perdurable para todas las generaciones de oficiales de la Armada que vendrán en el devenir de los tiempos. Habrá un buque de guerra que se llamará 'Almirante Vernengo Lima' y un espacio del museo de la Escuela Naval será reservado para vuestros recuerdos, ya que

habéis sido uno de sus grandes directores.

Mientras tanto vuestros subordinados, admiradores y amigos os damos las gracias por todo el bien que habéis hecho a nuestra Armada, por los ejemplos de señorío naval que nos habéis dejado, por todas las lecciones profesionales y morales que nos habéis impartido en vuestra larga vida, por el respeto a las Instituciones de la República encamada en la Constitución Nacional que nos habéis inculcado.

Sepa vuestra digna esposa, hijos, nietos y demás deudos que les dejáis un nombre ilustre que todos ayudaremos a venerar, sin dejar que se marchiten las flores de la gratitud que evocamos al repetirlo una y otra vez.

Querido y dignísimo Almirante: despedimos vuestros restos mortales con un intenso dolor, pero recordamos tu obra y tu vida con un orgullo tan grande como justificado y merecido. Que el Todopoderoso os tenga a su lado".

Discurso pronunciado por el Presidente del Centro Naval, Vicealmirante D. Humberto J. Barbuzzi

"El Centro Naval, por mi intermedio, despide con pena y congoja a su ex Presidente, el Señor Almirante Dn Héctor Vernengo Lima.

Su figura ya casi legendaria, lo decía todo, en su condición de socio Decano también.

Supo hacer de esta Institución, en el tiempo que la condujo, un reducto de afirmación de la camaradería, un baluarte del sentir profesional y un bastión inexpugnable de democracia. Su presencia, aún en su avanzada edad, se hacía notar casi a diario y tanto quiso y estimó a su viejo y querido Club, que con orgullo no faltó a ningún acto conmemorativo del Centenario del Centro Naval, cumplido dos años atrás.

Venerado por camaradas y amigos, fue el claro exponente de una hora difícil para la Patria.

Cuando su pensamiento no logró cristalizarse en las decisiones que los momentos exigían, emprendió el camino de su retiro con la hidalguía y la dignidad que siempre caracterizó a su persona, profetizando acertadamente, los largos años de infortunio posteriores sufridos por la República.

Son muchos los rumbos posibles para arribar al destino infinito de Dios, pero pocos son los que pueden hacerlo con una vida inmaculada, sabiamente pulcra, plena de ética y con cabal sentido del honor y la responsabilidad, como es su caso, señor Almirante.

Los que hemos tenido la inmensa satisfacción de haberlo conocido y aquellos que tuvieron la fortuna de ser sus subordinados, no podrán olvidar jamás sus lecciones y sus enseñanzas. Su vida ha sido ejemplo austero de una profesión que lo exige todo, y Ud. le dio todo sin pedir nada.

En su despedida definitiva, sabemos que su venerada memoria cubrirá el vacío que Ud. deja en nuestros salones.

El fondeadero final es seguro, Señor Almirante, ya que su ancla ha hecho cabeza en las páginas de la Historia Argentina y esto es sólo posible para aquellos que fueron grandes de verdad.

Que Dios le brinde el descanso que Ud. se merece”.

Discurso del señor Director del Personal Naval. Contraalmirante D. Norman R. Azcoitia

“La Armada Argentina despide hoy por mi intermedio, con profundo dolor, los restos mortales del señor Almirante D. Héctor Vernengo Lima, ex-ministro de Marina y Decano de los Almirantes.

Siempre es difícil dar el adiós definitivo a un camarada de armas, mucho más cuando se ha tenido el privilegio de haberlo tratado personalmente.

De su fecunda carrera profesional iniciada hace más de 78 años en la Escuela Naval Militar, un 15 de marzo de 1907, pueden dar fe innumerables subordinados que lo vieron tripular todos los buques de la Armada, desde la gloriosa Fragata “Presidente Sarmiento” hasta el acorazado “Moreno”, culminando con el brillante ejercicio de la máxima autoridad naval en ese entonces —1945— ministro de Marina. En el mismo año, con casi 40 años de servicios y su espíritu aún lozano y vivo pese a tantas fatigas y con elevada dignidad, pasa a retiro.

Es justo remarcar que, por sobre todos sus éxitos profesionales, deben destacarse sus cualidades humanas, su hombría de bien, su espíritu de sacrificio, su dignidad personal y su constante entrega al servicio, como un legado de honor a las generaciones futuras, para ejemplo y beneficio de nuestra Patria y de nuestra Institución, en la cual se constituyó en figura legendaria.

Los sentimientos que afluyen al pronunciar estas palabras de despedida, cobran la dimensión propia y merecedora de la personalidad del señor Almirante; es por ello que en el momento de la postrer zarpada, ruego a Dios proveer la necesaria resignación cristiana a sus familiares, a sus amigos y a sus compañeros de armas, en la seguridad de que los seres queridos no nos dejan por completo, pues continúa viviendo en el recuerdo de su vida y de su obra.

Hoy el señor Almirante Vernengo Lima navega nimbo a su último destino, el más difícil, pero el más brillante y eterno, al encuentro con su Creador.

Señor Almirante D. Héctor Vernengo Lima, descansa en paz”.

ASAMBLEA EXTRAORDINARIA

El día 28 de junio del corriente año se celebró en la sede de la Institución una Asamblea Extraordinaria, durante la cual y según la Orden del Día la Comisión Directiva propuso el cambio del sistema vigente para determinar el valor de la cuota social. Sometida a votación, la propuesta no fue aprobada.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

En virtud de la renuncia presentada por el Señor Contraalmirante D. Norman R. Azcoitia, ha sido designado vocal del Consejo Directivo del Instituto, el señor Capitán de *navío* D. Carlos Luis Alfonso.

CAMBIO DE AUTORIDADES EN LA COMISION DIRECTIVA

A raíz de las renunciaciones indeclinables presentadas a fines de junio por el señor Presidente del Centro Naval Vicealmirante Humberto J. Barbuzzi y por los vocales de la Comisión Directiva, capitanes de navío Fulgencio Ruiz y Félix Machiñena, según las disposiciones estatutarias de la institución fueron designados para los cargos que se indican los siguientes socios activos:

| | |
|--------------------|---|
| Presidente: | Contraalmirante Norman R. Azcoitia |
| Vicepresidente 1º: | Contraalmirante Héctor A. Terranova |
| Vicepresidente 2º: | Capitán de Navío Edgardo N. Acuña |
| Vocal titular: | Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. Moreno |
| Vocal titular: | Capitán de Corbeta JM Hugo Santillán |
| Vocal titular: | Capitán de Fragata IM Miguel A. Troitiño |

LIBROS ADQUIRIDOS PARA LA BIBLIOTECA "CAPITAN DE FRAGATA HECTOR R. RATTO".

"Historia de la Guerra Electrónica (desde la batalla de Tsushima al Líbano y las Malvinas)", de Mario de Ascangelis.

"El hundimiento del Belgrano" de Arthur Garshon y Desmond Rice.

"Lucha de Gigantes", de H. O. Eglan.

"Operación Rosario".

"Exocet", de Higgins.

DESIGNACION DE SOCIO HONORARIO

De acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto del Centro Naval, su ex-Presidente Vicealmirante Humberto J. Barbuzzi ha sido designado Socio Honorario de la Institución.

HOMENAJE DEL CENTRO NAVAL A LOS SOCIOS CAIDOS EN LA LUCHA CONTRA LA SUBVERSION

El día 31 de agosto se celebró en el cuarto piso de nuestra Sede Central, una ceremonia de homenaje y reconocimiento a los consocios que perdieron la vida durante la lucha que las Fuerzas Armadas y de Seguridad argentinas libraron en la última década contra las organizaciones terroristas marxistas que asolaron nuestra Patria, hasta derrotarlas definitivamente en el campo militar.

Especialmente invitados al acto concurrieron los deudos de los oficiales fallecidos, el Jefe del Estado Mayor General de la Armada Contraalmirante

Ramón A. Arosa, el Subjefe de dicho organismo Contraalmirante Raúl A. Marino, los ex-presidentes del Centro Naval, miembros de la Comisión Directiva, familiares de los fallecidos y numerosos consocios.

El Presidente del Centro Naval pronunció en la oportunidad la siguiente alocución:

“Con este acto el CENTRO NAVAL tributa su emocionado homenaje de reconocimiento y gratitud a todos los señores asociados caídos durante la guerra librada contra la subversión y el terrorismo. Ciertamente, estábamos en deuda moral con ellos, pero no menos cierto es que estuvieron y estarán permanentemente en nuestro pensamiento y en nuestros corazones.

“De ahora en más y para siempre sus nombres quedarán grabados en esta placa y se proyectarán hacia el porvenir de la Patria confundidos con los colores inmaculados del firmamento, junto a Dios, donde seguramente sus almas habrán logrado la ansiada paz, en pos de la cual hallaron su muerte.

“Ellos, con los camaradas de las otras Fuerzas Armadas, posibilitaron el retomo a la normalidad institucional del país. Tal normalidad no se hubiese logrado sin el aporte de la sangre derramada en todos los ámbitos de la República, adonde se acudió prestamente para combatir la subversión en todas sus formas, involucrados, así, en una guerra no convencional ni declarada.

”No quedan exentos del reconocimiento y gratitud del CENTRO NAVAL los consocios que la afrontaron y sufrieron heridas, mutilaciones o disminuciones físicas tan desgraciadas como honrosas. Tampoco aquellos que no recibieron heridas físicas en esa guerra, pero que soportaron las angustias espirituales propias de un modelo de lucha impuesto por el enemigo. Todos participaron con fe e inquebrantable decisión en preservar los valores morales y materiales de la Nación y sus instituciones, de la vida y bienes de sus compatriotas, de sus amigos, de sus padres, esposas, hijos... y fundamentalmente, de nuestro tradicional estilo de vida.

“La verdad incontestable, al fin de cuentas, es que la patriótica acción desarrollada permitió que pudiésemos continuar viendo flamear en los mástiles y balcones de la patria la misma bandera, con los mismos colores celeste y blanco del cielo, sin ningún tipo de aditamento foráneo.

“No está de más decir que cuando las pasiones se atemperen y la realidad de los hechos bajo la ecuanimidad de la historia, descorran el velo existente, entonces se comprenderá en toda su grandeza que el honor y la salud de la Patria se lograron y se mantienen inmovibles mediante el supremo sacrificio de los BERISSO, de los QUIJADA, de los BURGOS, de los BASSO, BIGLIARDI, POGGI, ESQUIVEL, MAYOL, BARATTERO, DEMARCO, que han sido y serán instancias de la historia nacional y del CENTRO NAVAL.”

Finalmente, se procedió a descubrir la plaza que se muestra a continuación:



MISA EN MEMORIA DEL PERSONAL NAVAL MUERTO EN ACCION EN 1955, EN LOS SUCESOS DE LA REVOLUCION LIBERTADORA.

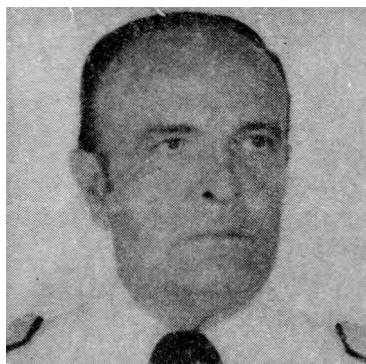
El día 16 de setiembre a las 11.00 horas en la Iglesia del Pilar, el Centro Naval hizo officiar una misa recordatoria por los marinos muertos durante el desarrollo de la Revolución Libertadora que abarcó el período junio-setiembre de 1955, y que tuvo por objeto devolver al pueblo argentino todos los derechos constitucionales que habían sido conculcados por el régimen totalitario imperante en ese entonces.

Concurrieron al oficio religioso el Presidente del Centro Naval, Contraalmirante Norman R. Azcoitia, el Vicepresidente 1º, Contraalmirante Héctor Terranova, miembros de la Comisión Directiva, los Vicealmirantes Leonardo Mc Lean y Humberto J. Barbuzzi, los Contraalmirantes Carlos Sánchez Sañudo, Jorge Palma, el Almirante Isaac F. Rojas y una nutrida concurrencia de socios y familiares del personal fallecido.

**HUGO GILBERTO
MONTAGNANI**
Contraalmirante Contador

El contraalmirante contador Hugo Gilberto Montagnani nació el 4 de febrero de 1926. Ingresó a la Armada el 23 de enero de 1946, como cadete del Cuerpo de Intendencia. Ascendió a guardiamarina el 2 de agosto de 1946 y a contraalmirante contador el 31 de diciembre de 1978. Pasó a situación de retiro voluntario el 1º de marzo de 1982. Falleció el 6 de noviembre de 1983.

Prestó servicios en: Escuela de Mecánica, Isla Martín García, Acorazado "Moreno", Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval, Crucero "25 de Mayo", Balizador "Usuhaia", Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General Administrativa, Crucero "9 de Julio", Hospital Naval Buenos Aires, Fuerza de Destrucción, Transporte "Bahía Thetis", Fá-



brica Naval de Explosivos Azul, Portaaviones "Independencia", Estado Mayor General Naval, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor General de la Armada, Agregaduría Naval Argentina en los EE.UU., Dirección General de Administración Naval, Comisión Naval en los EE.UU., Dirección de Abastecimientos Navales, Contraloría General Naval, Jefatura Logística del Estado Mayor General de la Armada, Dirección de Armamento del Personal Naval y Secretaría General Naval.



PEDRO HECTOR DIMENNA
Capitán de Navío

El capitán de navío Pedro Héctor Dimenna nació el 28 de octubre de 1927. Ingresó en la Armada el 10 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina ingeniero maquinista (Promoción 38) el 23 de noviembre de 1949 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1972. Pasó a situación de retiro voluntario el 1º de enero de 1980. Falleció el 5 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Crucero "La Argentina", Crucero "Almirante Brown", Torpedero "Santa Cruz", Aviso "Sanavirón", Fragata "Heroína", Escuela Naval Militar, Transporte "San Julián", Transporte "B. D. I. N° 7", Destructor "Cervantes", Escuela de Mecánica de la Armada, Oceanográfico "Bahía Blanca", Crucero "9 de Julio", Arsenal Naval Buenos Aires, Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, Estado Mayor General Naval, Portaaviones "25 de Mayo", Comando en Jefe de la Armada y Secretaría General Naval.

FERNANDO J. TAGLIAFERRO
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Fernando J. Tagliaferro nació el 3 de diciembre de 1910. Ingresó en la Armada el 2 de mayo de 1910, como aprendiz de la Escuela de Mecánica de la Armada. Ascendió a ingeniero maquinista de 3ª (Promoción 4) el 22 de enero de 1916 y a ingeniero maquinista subinspector (capitán de fragata) el 31 de diciembre de 1937. Pasó a situación de retiro voluntario el 31 de diciembre de 1943. Falleció el 14 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Cañonera "Paraná", Transporte "Pampa", Transporte "Ing. Huer-go", División Torpederos y Minas. Rastreador "Py", Transporte "Piedra Buena", Crucero "Patria", Transporte "Vicente López", Destructor "Córdoba", Transporte "A. del Valle", Aviso "A 3", Cuerpo Marinería, Base Naval



Puerto Belgrano, Base Naval Río de la Plata, Transporte "1º de Mayo", Transporte "A 7", Arsenal Naval Buenos Aires, Cañonera "Buenos Aires", Cañonera "Independencia", Destructor "Catamarca", Escuela de Mecánica de la Armada, Destructor "Mendoza", 3ª Región Naval, Destructor "Jujuy", Dirección General del Personal Naval, Base Naval Río Santiago, Destructor "La Rioja", Destructor "Almirante Brown", Acorazado "Moreno" y Escuadra de Ríos.



El vicealmirante Juan María Carranza nació el 1º de marzo de 1911. Ingresó en la Armada el 16 de febrero de 1911 como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 40), el 1º de noviembre de 1914 y a vicealmirante el 31 de diciembre de 1947. Pasó a situación de retiro voluntario el 1º de marzo de 1962. Falleció el 16 de mayo de 1984.

JUAN MARIA CARRANZA
Vicealmirante

Prestó servicios en: Fragata "Sarmiento", Transporte "Pampa", Acorazado "Moreno", Acorazado "Rivadavia", Cañonera "Independencia", Destructor "Garibaldi", Crucero "Belgrano", Cañonera "1º de Mayo", Crucero "San Martín", Transporte "Río Negro", 1ª Región Naval, Escuela de Aplicación para Oficiales, Isla Martín García, Dirección General del Material, Cañonera "Buenos Aires", Estado Mayor General, Destructor "Cervantes", Transporte "Patagonia", Escuadrilla de Exploración, Estado Mayor de la Escuadra de Mar, Escuela Naval, Grupo de Rastreadores, Cañonera "Rosario", Destructor "Mendoza", Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Guerra Naval, 2ª División de la Escuadra Torpederos, Destructor "Brown", Estado Mayor General, División Cruceros y Comando de Operaciones Navales.

RUBEN CARLOS SANSOSTI
Capitán de Navío I. M.



El capitán de navío I. M. Rubén Carlos Sansosti nació el 21 de enero de 1920. Ingresó en la Armada el 2 de enero de 1936, como cadete del Cuerpo de Artillería de Costas. Ascendió a subteniente de I. M. (Promoción 1) el 21 de diciembre de 1939 y a capitán de navío de I. M. (RE) el 8 de octubre de 1972. Pasó a situación de retiro el 28 de febrero de 1956. Falleció el 19 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Crucero "La Argentina", Batallón N° 1 de Infantería de Marina, Desta-

camento Martín García, Crucero "25 de Mayo", Batallón N° 3 de Infantería de Marina, Regimiento N° 1, Escuela de Aplicación para Oficiales, Acorazado "Pueyrredón", Dirección General de Defensa de Costas, Destacamento Vigilancia y Seguridad del Taller de Marina Dársena Norte, Fuerza de I. M., Comando de Fuerza de I. M. de la Zona del Plata, Estado Mayor General Naval y Dirección General del Personal Naval.



RODOLFO POURRAIN
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Rodolfo Pourrain nació el 14 de febrero de 1935. Ingresó en la Armada el 1° de febrero de 1950 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (promoción 82) el 27 de octubre de 1955 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1975. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de julio de 1978. Falleció el 15 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Transporte "Bahía Thetis", Escuela de Aviación Naval, Escuadrilla Aeronaval N° 2, Agrupación Aérea Lucha Antisubmarina, Escuadrilla Aeronaval de Ataque, Escuadrilla Aeronaval N° 3, Portaaviones "Independencia", Base Aeronaval Punta Indio, Base Aeronaval Comandante Espora, Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, Dirección General del Personal Naval, Comisión Naval en Europa (Francia), Portaaviones "25 de Mayo", Comando de Aviación Naval, Escuela de Guerra Naval, Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque y Dirección de Armamento del Personal Naval.

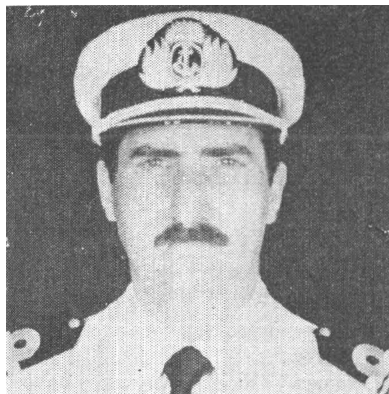
**JUAN BAUTISTA DARDO
BORGNA**
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Juan Bautista Dardo Borgna nació el 8 de marzo de 1901. Ingresó en la Armada como Aprendiz de la Escuela Mecánica de la Armada el 1 de marzo de 1916. Ascendió como aspirante el 31 de marzo de 1916 y a capitán de fragata como retirado en actividad, el 31 de diciembre de 1958. Pasó a situación de retiro voluntario el 27 de octubre de 1963. Falleció el 30 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Sarmiento", Transporte "Bahía Blanca", Cañonera "Rosa-

rio", Transporte "Pampa", Base Naval Río de la Plata, Cañonera "independencia", Destructor "Jujuy", Crucero "Almirante Brown", Crucero "9 de Julio", Destructor "Cervantes", Acorazado "Rivadavia", Dirección General de Comunicaciones Navales, Juez de Instrucción de la Armada, Dirección General del Material, Dirección General de Instalaciones Fijas Navales, Subsecretaría de Marina y Dirección General del Personal Naval.



VICENTE UBEDA
Capitán de Corbeta

El capitán de corbeta Vicente Ubeda nació el 20 de noviembre de 1948. Ingresó en la Armada Argentina como cadete de la Escuela Naval Militar el 2 de febrero de 1967. Ascendió a guardiamarina (Promoción 99) el 25 de noviembre de 1970 y a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1983. Falleció el 31 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Destructor "Entre Ríos", Transporte "Bahía Aguirre", Patrullero "King", Escuela Politécnica Naval, Buque Oceanográfico "Islas Orcadas", Destructor "Py", Aviso "Comandante General Irigoyen", Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales, Dirección General del Personal Naval, Comisión Naval en Europa y Destructor "Almirante Brown".

HECTOR VERNENGO LIMA

Almirante

El almirante Héctor Vernengo Lima nació el 24 de julio de 1890. Ingresó en la Armada el 25 de marzo de 1907, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 36) el 17 de marzo de 1911 y a almirante el 31 de diciembre de 1946. Pasó a situación de retiro el 20 de octubre de 1945. Falleció el 16 de junio de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Sarmiento", Crucero "San Martín", Cañonera "Buenos Aires", Destructor "Brown", Fragata "Azopardo", Destructor "Chaco", Crucero "25 de Mayo", Destructor "Garibaldi", Acorazado "Pueyrredón", Destructor "Bouchar", Acorazado "Ri-



vadavia", Transporte "Guardia Nacional", Transporte "Pampa", Acorazados U. S. A. "New York" y U. S. A. "South Caroline", Comisión Naval en los EE.EE., Acorazado "Moreno", Aviso "A 7", Aviso "A 2", Crucero-Acorazado "Belgrano", División de Instrucción, Cañonera "Rosario", Torpedera "Tucumán", Escuela de Guerra Naval, Escuela Naval Militar, Dirección General del Personal, Estado Mayor General y Ministerio de Marina (Ministro).



El capitán de fragata Francisco Felipe Gatto nació el 22 de setiembre de 1921. Ingresó en la Armada Argentina como cadete del cuerpo de ingenieros el 1 de febrero de 1939. Ascendió a ingeniero maquinista de tercera (teniente de fragata) el 6 de octubre de 1943 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1956. Pasó a

FRANCISCO FELIPE GATTO

Capitán de Fragata

situación de retiro voluntario el 1 de noviembre de 1964. Falleció el 16 de junio de 1984.

Prestó servicios en: Guardacostas "Pueyrredón", Acorazado "Rivadavia", Transporte "M. Ezcurra", Crucero "Belgrano", Rastreador "Py", Patrullero "Murature", Crucero "La Argentina", Buque Hidrográfico "Madryn", Cañonera "Paraná", Escuela Naval Militar, Destructor "Santa Cruz", Transporte "Bahía Blanca", Subsecretaría de Marina, Flota de Mar, Dirección General del Material Naval, Subsecretaría de Marina, Dirección de Casco, Electricidad y Máquina Navales, Base Naval Río Santiago e Instituto de Investigaciones Científicas de las Fuerzas Armadas.

RAUL E. A. PEYON
Capitán de Fragata I. M.

El capitán de fragata I. M. Raúl E. A. Peyón, nació el 21 de setiembre de 1920. Ingresó en la Armada Argentina como cadete del Cuerpo de Artillería de Costas, el 2 de enero de 1936. Ascendió a subteniente (Promoción 1) el 21 de diciembre de 1939 y a capitán de fragata I. M. el 31 de diciembre de 1952. Pasó a situación de retiro voluntario el 23 de setiembre de 1957. El 1º de marzo de 1963 fue dado de alta como retirado en servicio, permaneciendo hasta el 2 de setiembre de 1964. Falleció el 22 de junio de 1984.

Prestó servicios en: Crucero “La Argentina”, Regimiento N° 1, Escuela Personal Subalterno



Contiaiado, Curso de Aplicación para Oficiales, Batallón de Infantería de Marina N° 2, Batallón N° 1 (Esc), Zona Naval Marítima, Baterías, Batallón de Tropas, Sector Zona Naval Argentina, Destacamento Vigilancia y Seguridad de Tierra del Fuego, Batallón N° 5, Brigada de Infantería de Marina, Dirección General del Personal Naval, Escuela de Mecánica de la Armada y Comisión Naval en los Estados Unidos de Norteamérica.



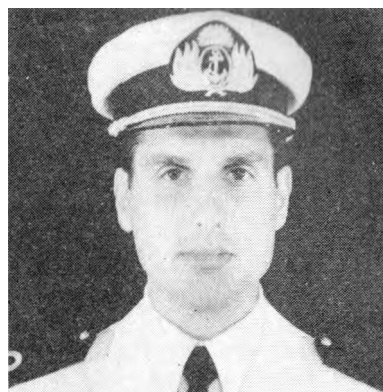
El capitán de navío Olindo P. Berry nació el 12 de julio de 1910. Ingresó en la Armada Argentina el 1 de marzo de 1927. Ascendió a guardiamarina (Promoción 59) el 21 de diciembre de 1933 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1952. Pasó a situación de retiro voluntario el 10 de octubre de 1956, siendo nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 10 de octubre de 1956, situación en la que

OLINDO P. BERRY
Capitán de Navío

permaneció hasta el 21 de febrero de 1958. Falleció el 26 de junio de 1984.

Prestó servicios en: Fragata ‘ Sarmiento”, Acorazado “Rivadavia”, Destructor “San Luis”, Destructor “Mendoza”, Rastreador “Drummond”, Dirección General del Material, Escuela Naval Militar, Estado Mayor General, Transporte “Ushuaia”, Destructor “Buenos Aires”, Crucero “25 de Mayo”, Delegación Argentina en Suecia, Escuela de Guerra Naval, Destructor “San Juan”, Escuela Nacional de Guerra y Dirección General del Personal Naval.

GUILLERMO JORGE MASLEIN
Guardiamarina



El guardiamarina Guillermo Jorge Maslein nació el 19 de julio de 1959. Ingresó en la Armada Argentina el 16 de enero de 1978, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 111) el

1º de enero de 1982. Falleció el 4 de julio de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Libertad", Aviso "Somellera" y Escuela de Oficiales de la Armada.



BELTRAN P. E. LOUGE
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Beltrán P. E. Louge nació el 26 de marzo de 1900. Ingresó en la Armada Argentina el 11 de setiembre de 1918 como auxiliar contador. Ascendió a guardiamarina contador el 26 de marzo de 1923 y a capitán de fragata contador en retiro activo el 2 de abril de 1956. Pasó a situación de retiro voluntario el 11 de octubre de 1945. Fue dado de alta en el Cuerpo de Retiro Activo el 2 de abril de 1956, donde permaneció hasta el 1 de febrero de 1960. Falleció el 19 de julio de 1984.

Prestó servicios en: 3ª Región Naval, Transporte "Vicente F. López", Transporte "Río Negro", Arsenal Naval Buenos Aires, Crucero "Almirante Brown", Estación Aeronaval Punta Indio, Secretaría del Ministerio, 1ª Región Naval, Grupo de Submarinos, Dirección General Administrativa, Crucero "La Argentina", Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General de Aviación Naval, Talleres Navales Dársena Norte y Dirección General de Sanidad y Obra Social Naval.

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
BIENOS AIRES
Tel. 45-7031/7
Télex 17.924 AFNE AR.

VOLUNTAD NACIONAL CONSTRUYENDO PARA EL MAR

ISLAS MALVINAS



ARGENTINAS

Nº 741

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 1984

Nº 741

VDL. CII

AÑO CIII

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

INDICE

| | |
|---|-----|
| Profesionalismo | 319 |
| Por el Capitán de Corbeta Oceanógrafo Juan Ignacio de Abelleira | |
| Táctica y Metatáctica | 325 |
| Notas preliminares para una Teoría General de la Táctica | |
| Por el Contraalmirante Fernando A. Milia | |
| Los restos de la Fragata “25 de Mayo” | 343 |
| Por el Capitán de Navío Juan Carlos Sidders | |
| Rio Santa Cruz, muelle de Punta Quilla | 355 |
| Por el Capitán de Ultramar Victorio R. Gómez | |
| Utilización del Arco Iris para la verificación de rumbos | 377 |
| Por el Teniente de Corbeta Eduardo Víctor López | |
| Mantenimiento y Riesgo, dos caras de una misma moneda | 379 |
| Por el Capitán de Corbeta Francisco H. Cachaza | |
| El buzo Rodríguez | 387 |
| Por el Capitán de Navío Ing. Jorge Norberto Vilaclara | |
| Información General | 399 |
| El problema marítimo a la luz del Tratado de Paz y Amistad con Chile. | |
| Por el Vicealmirante Humberto José Barbuzzi | |
| Asuntos Internos | 409 |

Dirección: Subcomisión

Boletín Centro Naval

Secretario Editorial:

Sr. Jesús Martínez

Diagramación:

Sr. Jorge Mario Colombo

Corrector:

Sr. Francisco Flaiban

Publicidad:

Sr. Reinaldo J. Elisei

Dirección y administración:

Córdoba 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.

Se autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval, con la obligatoriedad de mencionar la fuente de origen.

Registro de la Propiedad Intelectual N° 291.624

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (A.P.T. A.)

| | | |
|---------------------|-------------|---|
| CORREO ARGENTINO | CENTRAL (B) | FRANQUEO PAGADO CONCESION N° 4830 |
| | | TARIFA REDUCIDA CONCESION N° 1023 |

| |
|---|
| CLASIFICACION INTERNACIONAL DEL BOLETIN AG ISSN 0009-0123 |
|---|

Impreso en la E.G.N.

CENTRO NAVAL

COMISION DIRECTIVA

Presidente: Contraalmirante Norman R. AZCOITIA

Vicepresidente 1º: Contraalmirante Héctor A. TERRANOV

Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Edgardo N. ACUÑA

Secretario: Capitán de Fragata Norberto J. BADENS

Tesorero: Capitán de Navío Contador Roberto J. BELELLI

Protesorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. FERR

Vocales Titulares:

Capitán de Navío Alfredo C

Capitán de Navío Jorge L. TOMASIN

Capitán de Navío Hugo L. G. DIETRICH

Capitán de Navío Oscar A. BOUZA

Capitán de Navío Domingo R. GIORSETTI

Capitán de Navío Jorge H. PACCIORETTI

Capitán de Navío Jorge M. CZAR

Capitán de Navío Balvino C. SORIA

Capitán de Fragata Contador Juan C. VARESINI

Capitán de Fragata Pedro L. GALAZI

Capitán de Fragata Pedro C. FLORIDO

Capitán de Fragata Auditor Juan E. QUICK

Capitán de Corbeta Néstor A. BERTONI

Capitán de Corbeta I.M. Hugo J. SANTILLAN

Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. MORENO

Capitán de Fragata I.M. Miguel A. TROITIÑO

Capitán de Fragata Alberto NUÑEZ

Capitán de Fragata Francisco A. SCALONE

Vocal Suplente:

Capitán de Navío I.M. Jorge R. SANTO

Comisión Revisora de Cuentas

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador Oscar O. MOREYRA

Capitán de Navío I.M. Félix B. PLAZA

Capitán de Navío Jorge M. PEREZ PERRI

Capitán de Fragata Contador José L. PAGLIALUNGA

Revisores de Cuentas Suplentes:

Teniente de Fragata I.M. Luis R. CAVOTTA

Capitán de Corbeta Contador Luis A. IZAGUIRRE

AYUDENOS
ALLENAR
EL MUNDO
CON BANDERAS
ARGENTINAS.

EXPORTE.



PROFESIONALISMO

Por el Capitán de Corbeta Oceanógrafo

JUAN IGNACIO DE ABELLEYRA

De la lectura del artículo “La Armada los medios y sus hombres”, publicado en el Boletín del Centro Naval N° 731, puede observarse que al tratar el tema del profesionalismo se deja como supuesto que la Armada ha tomado o está encaminada a tomar todas las medidas necesarias y suficientes como para llevar a su personal al nivel profesional que la época requiere.

Esto puede tomarse como muestra de una opinión generalizada en la mayoría de los oficiales y que, analizada con cierta profundidad, difiere en gran medida con la realidad.

De acuerdo con el diccionario, “profesionalismo” significa lucrar con el ejercicio de una profesión. Sin embargo y de acuerdo con la acepción otorgada por la costumbre, esta palabra significa en nuestro ambiente una suerte de capacidad o idoneidad para el desempeño de una función, como es la de “conducir hombres, manejar buques y emplear sus armas para la defensa de la Patria en el mar”.

Es entonces, desde el punto de vista de lo que significa para nosotros, que el término debe ser analizado para establecer si los oficiales actuales de la Armada somos o no somos profesionales, y nada mejor para comenzar que pensar en cómo somos vistos por el resto de la población, es decir, por aquellos individuos que no cursaron la Escuela Naval ni vivieron aislados en Puerto Belgrano y, por lo tanto, no ven las cosas desde la óptica naval pura.

Por más que el Ministerio de Educación reconoce a los egresados de la Escuela Naval Militar un título de nivel “terciario superior menor”, en realidad la Universidad de Buenos Aires sólo acepta al oficial de marina eximiéndolo únicamente del examen de ingreso, es decir, que lo considera al mismo nivel que un bachiller del Colegio Nacional de Buenos Aires.

Esta actitud de la universidad obedece, con toda seguridad, a que ella no acepta como norma que una persona adquiera un determinado nivel de conocimientos por el solo hecho de cursar una también determinada cantidad de materias, sino que analiza además cuáles son esos conocimientos y la forma en que fueron impartidos.

Pocos egresados de la Universidad de Buenos Aires podrían creer que en cinco años de Escuela Naval se cursan casi 60 materias a razón de doce por año, que cada año se preparan y aprueban hasta catorce materias en veinte o veinticinco días de estudio "libre" y que, además, se pretende haber alcanzado el nivel correspondiente al estudio profundo de cada una de ellas.

No aceptarían que, en los plazos establecidos, se pueda llegar a comprender y aprehender la mayor parte de la física y las matemáticas existentes, además de la gran cantidad de materias profesionales, humanísticas y de relleno incluidas en los programas.

Nosotros mismos no podemos negar haber estudiado larguísimos desarrollos matemáticos sin haberlos analizado y recurriendo únicamente a la memoria, o haber tenido que preparar materias de alto nivel y gran extensión en un día o dos, dentro de un período de veinte días y noches en que con la misma intensidad se estudiaba más de una decena de disímiles y entremezcladas asignaturas.

El paternalismo con que se encaran los estudios en la Escuela Naval contribuye también a deprimir el nivel alcanzado, por cuanto para estudiar es necesario contar con cierto grado de libertad. Es verdad que no se le puede dar al cadete la libertad casi total de que goza un estudiante de ingeniería, por ejemplo, pero tampoco contribuye a su formación académica el hecho de atarlo a un estricto horario de estudio ni el de imponerle una concentración forzada bajo la atenta vigilancia de un superior jerárquico.

En el sentido de este último párrafo, recuerdo haber visitado escuelas navales de países europeos en las que, desde hace ya más de quince años, los cadetes cumplían un horario de actividades de conjunto disponiendo luego libremente y bajo su propia responsabilidad, del tiempo fuera de horario para estudiar o para desarrollar los deportes que prefirieran, con lo que se lograba un buen ejercicio de la responsabilidad individual.

Establecido que el nivel de egreso de la Escuela Naval es bajo, conviene ahora analizar si ese nivel bajo es suficiente o si, por el contrario, debe ser elevado.

A esta altura del siglo, no podemos seguir hablando de la capacitación “generalista” del oficial de Comando Naval ni considerando contraproducente el hecho de que nuestro personal superior de las capacitaciones operativas adquiera conocimientos de nivel académico.

Las unidades modernas, tanto de combate como auxiliares, han incorporado elementos de tan alta tecnología que exigen de sus tripulantes una preparación completamente distinta de la que podía considerarse óptima hace solo unos pocos años. Si el suboficial debe ser un técnico, el oficial debe ser un profesional.

Que un oficial de Comando Naval sea un profesional significa que su nivel de conocimientos le permite adoptar sus decisiones desde un plano superior y con una mentalidad más universal. El técnico ejecuta y el profesional supervisa, adapta y modifica porque su comprensión mental abarca más niveles de conocimiento que la del técnico.

Burdamente podríamos comparar a un maestro mayor de obra con un ingeniero civil. El maestro mayor puede construir un puente o un edificio siguiendo estrictamente los planos y las instrucciones que constituyen su doctrina, sin pensar en apartarse de ella. El ingeniero, en cambio, puede modificar la doctrina adaptándola a las condiciones particulares porque está formado para apreciar el efecto que esas modificaciones producen en el sistema y en los demás sistemas relacionados. El nivel de decisión es, entonces, totalmente distinto.

Para dominar el tema de la guerra acústica, por ejemplo, un oficial capacitado en Armas Submarinas no sólo necesita conocer el funcionamiento de los sistemas sónicos a su alcance o la solución de los problemas del movimiento relativo. Debe conocer profundamente, además, la importancia del procesamiento digital y el filtrado matemático en el mejoramiento de la relación señal-ruido y estar familiarizado con la transformada rápida de Fourier y su utilización en la identificación de blancos, porque estas técnicas ya son de uso normal en la guerra moderna. Esto se logra solamente si se parte de un alto nivel físico-matemático, que no lo da la Escuela Naval, y que es absolutamente necesario para alcanzar una comprensión total desde un plano profesional.

Es necesario entender que la computadora es para la mente, lo que la palanca fue para el músculo. Así como fue necesario adaptar el músculo al uso apropiado de la palanca, ahora es imprescindible educar la mente para obtener el mayor rendimiento de la computadora. Entre dos oponentes con un mismo sistema y una misma doctrina, la ventaja relativa estará del lado de aquel que sepa obtener el mejor rendimiento de su sistema, y este será el que tenga el mayor nivel profesional.

“Si no sabe no puede mandar”. El comandante que no alcance a comprender, con una visión general, el rendimiento que puede obtener de cada uno de los componentes humanos y materiales de su unidad, terminará adoptando decisiones extraídas de un catálogo de doctrinas, con lo que se mantendrá siempre en el nivel técnico. Para alcanzar esa comprensión debe ser formado como un profesional desde el comienzo de su carrera.

El comandante del destructor USS “Stump”, de la clase “Spruance”, era, en oportunidad del último UNITAS, un máster en ingeniería. En el mismo operativo participó el submarino nuclear de ataque “Scamp”, cuyo comandante poseía un título universitario en física nuclear, lo mismo que el segundo comandante y el jefe de máquinas. Estaba a los 38 años en el tercero de comando y había pasado por los otros dos cargos mencionados en el mismo buque. A esa armada no le cabe la tacha de falta de profesionalismo y la nuestra debería hacer el esfuerzo de obtener, por lo menos, una tendencia hacia el nivel profesional de la Armada de los Estados Unidos o el de las marinas europeas.

Nuestras promociones ya están formadas en un nivel profesional que no concuerda con los medios puestos a su alcance, incluso considerando los últimos guardiamarinas egresados de la Escuela Naval, por lo que el esfuerzo a volcar en el personal superior que se encuentra en actividad exige una fuerte voluntad individual por superarse.

¿Qué puede hacerse para obtener una Armada profesional? ¿Cómo y sobre qué tópicos institucionales debemos actuar para lograrlo? ¿Es factible encarar una transformación de este tipo sin que lo hagan en forma simultánea las otras Fuerzas Armadas? En caso de no aceptar nuestras fallas ¿no corremos el riesgo de que los niveles deseados y las pautas para lograrlos nos sean finalmente impuestas sin haber participado en su elaboración?; son todas preguntas que merecen estudios detallados y, seguramente, largas discusiones.

En mi opinión, debemos comenzar con el origen del problema, o sea con la Escuela Naval Militar.

La Escuela Naval debería lograr, en los primeros tres años, llegar al nivel del ciclo básico universitario como cualquiera de las universidades nacionales. Al mismo tiempo, ese ciclo básico debería ser reconocido por las universidades, a fin de permitir a los futuros oficiales cursar cualquiera de las carreras de orientación físico-matemática que se dictan en el país.

Los dos últimos años deberían ser dedicados a la formación profesional inicial, llegándose al nivel de una licenciatura en física y matemáticas pero orientada hacia la navegación e hidrografía. De esta manera el nivel, y por qué no el título, de un egresado de la Escuela Naval debería ser el de un “Licenciado en Navegación e Hidrografía”, con lo cual tendría en sus manos la capacidad fundamental para el desempeño de la carrera naval y, al mismo tiempo, las herramientas como para encarar cualquier capacitación, curso, o carrera de postgrado.

En el tercer nivel, el de la especialización, tanto la Escuela de Aplicación como la Escuela de Guerra Naval deberían constituir verdaderos y reconocidos cursos de postgrado, con lo que el oficial estaría al nivel que los medios modernos requieren de la formación profesional en todos los órdenes.

Nadie debería asustarse de que un oficial estudie una carrera en una universidad ajena a la Armada, porque esto no siempre significa que esté preparando su baja. Ese estudio le abre la mente y lo conecta con el mundo exterior, con lo que su capacidad de decisión se hace más universal. No en vano la Armada de los Estados Unidos exige a sus jefes la presentación de un título universitario para acceder a determinados niveles de decisión.

En la Escuela Naval hay que actuar sobre todos los elementos:

- Sobre los programas de estudio, reduciendo su extensión y aumentando su profundidad, en coordinación con el Ministerio de Educación, y eliminando las materias que no tiendan a la formación físico-matemática para el primer nivel y las que no contribuyan a la capacitación en navegación e hidrografía para el segundo.
- Sobre el régimen, a fin de que, sin disminuir la disciplina de forma y de fondo, logre una mayor libertad de estudio, fomentando al mismo tiempo el ejercicio de la responsabilidad individual al máximo nivel que sea posible.

- Sobre los profesores, a fin de obligarlos a abandonar los métodos de enseñanza autoritarios que siempre han caracterizado a la mayoría de ellos, y de los que sobran ejemplos anecdóticos que, no por risueños, dejan de ser nefastos para una sana formación intelectual.

Lograr el nivel mencionado en los párrafos anteriores no es una utopía ni significa una inversión desmedida, ya que el resultado práctico acarrearía una fuerte reducción en la cantidad de materias cursadas por año, con la consecuente racionalización del cuerpo de profesores.

Los mismos profesores de la Escuela Naval actúan en el medio universitario, por lo que no es imposible que se adecúen a la transformación de nivel que se requiere, prescindiéndose de los que no se adaptan.

En España, país mucho más factible como modelo que los Estados Unidos, a los guardiamarinas se les reconoce el nivel de graduados universitarios y están habilitados para cursar cualquier carrera de postgrado, cosa que parece inalcanzable en nuestro medio. Además, pueden ingresar en carreras normales reconociéndoseles las materias equivalentes, cosa que aquí sólo acepta el Instituto Tecnológico de Buenos Aires para algunas licenciaturas y en virtud de un antiguo convenio que ya ha, prácticamente, desaparecido.

Si la Escuela de Aplicación, los cursos de operaciones y la Escuela de Guerra Naval tomaran a los cursantes a partir de los niveles propuestos y se transformarían también ellas, se obtendrían verdaderos cursos de postgrado y llegaríamos a contar con una Armada conducida por indiscutibles profesionales de la guerra en el mar.

Posiblemente se incrementaría el número de bajas, por cuanto el cadete de tercer año tendría asegurado un ciclo básico universitario y cualquier oficial podría obtener un título luego de un esfuerzo razonable. No obstante, opino que mejoraría la selección del personal y, además, se superaría la situación actual en que la Armada devuelve al medio civil de la Nación elementos frustrados y al mismo nivel de su ingreso, luego de tres, cinco o más años de estudio o de carrera.

TACTICA Y METATACTICA

Notas preliminares para una Teoría General de la Táctica.

Por el Contraalmirante
FERNANDO A. MILIA

Introducción.

Clausewitz, autoridad indiscutida en la materia, afirma que la teoría táctica es mucho más fácil que su similar estratégica ⁽¹⁾. Sin embargo, los hechos desmienten al autor de *De la Guerra* pues abundan las teorías estratégicas y, en cambio, no se conoce una teoría de la Táctica. En el curso de un estudio en el dominio de la Estrategia experimenté la necesidad de establecer una nueva relación entre la Táctica y la Estrategia, a partir de las armas que poseen un rango y un poder que superan la escala de la Táctica clásica y convencional.

Una búsqueda bibliográfica exhaustiva me permitió comprobar la inexistencia de una Teoría General de la Táctica (por lo menos de dominio público), así como una circunstancia llamativa: los trabajos en el campo de la Táctica lo suficientemente enjundiosos como para merecer el calificativo de teoría o tratado son frecuentes en la segunda mitad del siglo 19 y la primera década del 20, se reducen drásticamente durante y después de

(1) Karl von Clausewitz, *De la Guerra*; Buenos Aires, Círculo Militar, 1968. Libro II, Capítulo I, 26 in fine.

la Primera Guerra Mundial y prácticamente desaparecen a partir de la Segunda Guerra Mundial.

La búsqueda documentaria practicada me permite rescatar las obras de Bernotti (2), Dewar (3), Loffler (4), von Witzleben (5), Cemadas (6) y las conferencias porteñas de Groos (7). Obviamente, hay mucho publicado sobre Táctica pero, con las señaladas excepciones, son instrucciones para empleo de las armas, *dog-fighting* de aviones y cinemática naval. Las notas que hoy presento a la consideración de los lectores del Boletín, junto con un neologismo más (“Metatáctica”), son un intento de suplir la mencionada falta de una Teoría General.

1. Concepto de arma y blanco.

Una diferencia adicional entre Estrategia y Táctica es que aquélla puede existir y operar sin que se procuren objetivos físicos. La Táctica, en tanto “uso de las tropas en el encuentro” (8) requiere, en cambio, la existencia de objetivos concretos, físicos, tangibles, puesto que “consideramos la destrucción de las fuerzas del enemigo como objetivo suficiente del encuentro aislado” (9). Un blanco, por su parte, no es sino un ente material, vivo o inerte, fijo o móvil, pero materializable en el espacio y contra el cual se puede asestar un arma. De modo que un estudio de la Táctica, para ser completo, exige también el de los blancos, cuya existencia o previsión determina la construcción y conformación del arma.

Los paleontólogos, antropólogos e historiadores están de acuerdo en que la primer arma que empleó el hombre tuvo el doble propósito de ser un instrumento para la caza, a la vez que para defenderse de sus atacantes, intra o extraespecíficos. Ese primer instrumento fue muy posiblemente una piedra, bruta inicialmente, labrada más adelante. Pero la piedra tenía el inconveniente de que para herir al oponente había que dejarlo acercarse (o acercarse uno mismo) hasta el largo del brazo. El

(2) Romeo Bernotti, *Fundamenti di Tattica Navale*, Lborno, R. Giusti Editore, 1910.

(3) Dewar, *Táctica de Combate de La primera línea*; Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1910.

(4) Loffler, *Táctica*, Buenos Aires, Circulo Militar, 1920.

(5) von Witzleben, *Manual de Táctica*; Buenos Aires, Circulo Militar, 1942.

(6) José Luis Cernadas, *Táctica Integral*, Buenos Aires, Circulo Militar, 1923.

(7) Vicealmirante Dr. H. O. Groos, *Política Naval, Guerra Naval, Táctica Naval*, Buenos Aires, Centro Naval, 1935.

(8) Clausewitz, op. cit., Libro II, Cap. I.

(9) *Ibid.*, Libro IV, Cap. IV.

primer incremento del alcance se obtuvo mediante el garrote (rama, trozo de tronco de árbol, etc.) con el cual se duplicó, poco más o menos la distancia de combate.

El siguiente desarrollo fue, otra vez, en procura de aumentar la distancia de combate o caza. Probablemente consistió en arrojar la piedra y transformar el garrote en venablo, jabalina o lanza. Es posible que el hombre primitivo haya tomado conciencia de lo que hoy conocemos como probabilidad de impacto. Cuando se trataba de una piedra asida o de un garrote enarbolado, el impacto tenía precisión porque durante el movimiento del brazo-vector el sistema psico-motriz del hombre realizaba los ajustes necesarios en la trayectoria. Pero al proyectar la piedra o el venablo a distancia no siempre se acertaba el blanco, porque era imposible corregir durante la trayectoria cualquier error cometido en el lanzamiento. Se puede inferir que este fenómeno aparejó dos consecuencias.

La primera fue que al ser arrojadas, algunas armas se perdían. Era necesario reponerlas, lo que implicó el ejercicio de la previsión —probable origen prístino de la Logística— y el desarrollo de una actividad concreta para preparar (seleccionar, pulir) las piedras y venablos, con lo cual quedó establecida una protoindustria de armamentos.

La segunda consecuencia fue la constatación de que la probabilidad de impacto en el blanco dependía de la habilidad —no de la fuerza— del lanzamiento, constatación de la que ha quedado testimonio bíblico en el episodio de David y Goliat (Sam, 17, 38/51). La aprehensión de esta dependencia del éxito en el combate o en la caza, respecto de la habilidad del individuo tuvo otro corolario trascendente porque originó la actividad militar, primero como selección de los que eran más fuertes (para lanzar lejos) y hábiles (para hacerlo con precisión), más tarde para dedicar el tiempo de estos selectos guerreros-cazadores a un entrenamiento que agudizara sus condiciones innatas.

Un paso siguiente fue comprobar que aún el más intenso adiestramiento no permitía superar un tope de precisión en el lanzamiento. El guerrero-cazador debe haber intentado aumentar su carga de piedras o venablos pero aquí encontró, segura y prontamente, otro límite. La solución que quedaba para asegurar el éxito era afrontar la tarea empleando un grupo de guerreros-cazadores, que asegurasen el éxito mediante el lanzamiento en salva. Este fue, muy probablemente, el primer *hunter-killer group*.

Las armas siguieron desarrollándose, aparecieron el arco y la flecha, la ballesta y finalmente, tras la invención de la pólvora, las armas de fuego. Se consiguieron nuevos incrementos en la distancia de combate y se perfeccionaron las protecciones individuales y las fortificaciones. Niccolo Tartaglia dedujo la fórmula matemática del tiro en el vacío y con ello engendró la balística exterior. Mas las armas siguieron sufriendo sus dos limitaciones iniciales: la precisión limitada y la falta de control (tanto en impulso como en dirección) de la trayectoria después del lanzamiento.

La invención de la pólvora dio temprano origen al cohete y hay evidencias históricas de su desarrollo por los chinos, que los usaron en el A.D. 1232 para defender la ciudad de K'ai-feng contra los mongoles que la sitiaban. Pero la técnica era muy pobre y si bien se conseguían alcances enormes para la época, ello tenía el precio de un deterioro muy grande en la precisión. Hasta que, entre fines del siglo 18 y principios del 19, un coronel británico puso a punto en experimentos privados, el cohete que llevó su nombre y que por primera vez ofrecía confiabilidad y regularidad en su performance. Los *cohetes a la Congreve* fueron la gran revolución técnica del armamento del siglo pasado, dejando sus huellas en el himno nacional norteamericano ("The rockets' red glare") y en nuestras crónicas de la batalla de la Vuelta de Obligado. Estos cohetes perdieron su primacía con la aparición del cañón rayado, que sí significó una revolución en el campo de la precisión. La dispersión del tiro llegó prontamente a un tope mínimo y la única manera de paliarla fue la que el hombre venía aplicando desde la Edad de Piedra: la multiplicidad de lanzamientos.

Se debió llegar hasta el siglo 20, cuando la combinación de la técnica de guiado a distancia y la centenaria de la autopropulsión (principio del cohete) permitió corregir la trayectoria aumentando la probabilidad de impacto. Técnicas contemporáneas permitieron, alternativa o combinadamente, usar de ciertas características del blanco para hacer que éste guíe el arma contra sí mismo. En esta larga evolución ha habido épocas en que los blancos parecían prácticamente invulnerables a la acción de las armas: Troya cayó sólo por una estratagema, los primeros *dreadnoughts* no tenían enemigos que los preocupasen. Otras épocas mostraron una primacía de la ofensa, tal como hogaño, en la que se dispone de mayor capacidad destructiva que la que la Táctica jamás soñara tener a su disposición. Pero siempre habrá de existir una dialéctica arma-blanco; claro que dialéctica antes en la acepción aristotélica que en la hegeliana.

Ese es el meollo de la Táctica, que está incentivada por la necesidad de batir los blancos, mas está hecha con las armas y el coraje de quienes las empuñan.

2. Los blancos.

La Real Academia Española de la Lengua fija, como significado de la voz *blanco*, en la acepción que interesa a esta investigación, el siguiente: "...//Objeto situado lejos para ejercitarse en el tiro y puntería// Por extensión, objeto sobre el cual se dispara un arma de fuego" (10). A los fines de este trabajo me resulta más útil la acepción que sigue, tomada de un diccionario de la lengua inglesa: "4. Un buque, edificio, sitio, etc. que es objeto de un ataque militar" (11). Reuniendo ambos conceptos adoptaré, a los fines de estas meditaciones sobre la Táctica, la siguiente definición: "Blanco: elemento real y tangible que es objeto de una acción militar". Tal elemento, en tanto real y tangible, debe ser de posible descripción, ubicación y clasificación. Todo ello en base a calidades que lo definan y califiquen.

Estas calidades pueden agruparse en cinco tipos genéricos: 1) configuración, 2) movilidad, 3) ocultamiento, 4) dispersión y 5) interdicción. Cada uno de estos tipos será analizado más adelante, pero anticipadamente señalaré que cada una de las calidades que agrupan puede pertenecer a dos especies diferentes. Una de ellas es la intrínseca, o sea la propia del elemento blanco y contenida dentro del mismo. La otra corresponde a las características que le son dadas extrínsecamente, o sea que son ajenas al elemento-blanco o están ubicadas fuera de los límites físicos del mismo.

Configuración. Es el conjunto de características de forma y constitución física, naturales o de diseño, que dan al blanco su aspecto y su entidad como tal. Si se trata de áreas o puntos geográficos tendrán relevancia la extensión, relieve, naturaleza del terreno, la ubicación en relación con la geometría del teatro, etc. Si el blanco es obra artificial importarán su diseño estructural, ubicación en el área que lo circunda o contiene y en la geometría del teatro de operaciones. Pero el factor más importante de la configuración de un blanco es su resistencia a la acción enemiga, su capacidad para absorber el castigo que pueda infligirle su oponente.

(10) Real Academia Española, Diccionario Manual e Ilustrado de la Lengua Española; Madrid, Espasa Calpe s.a., 1927; páff. 280.

(11) Webster's: New World Dictionary of the American Language-College Edltion, Cleveland and New York, The World Publishing Company, 1966; pág. 1491.

Configuración intrínseca. Corresponde a la estructura propia del blanco, así como su protección que lo circunda y que forma parte de él. Esa protección puede ser un muro o la adaptación del mismo terreno, como por ejemplo una caverna o la coraza metálica de un tanque o buque.

Configuración extrínseca. Corresponde a la protección del blanco que le es externa y ajena. Puede tratarse de fortificaciones escalonadas para un blanco fijo, la escolta de cazas de una formación de bombarderos o el cortinado protector de una unidad naval.

Movilidad táctica. Obviamente, esta capacidad es la que permite al blanco, cuando existe, cambiar su posición en el espacio. La movilidad radica esencialmente en la disposición de una propulsión y la posibilidad de regularla en magnitud y dirección. La magnitud de la velocidad importa en relación con la situación táctica correspondiente; no siempre una velocidad muy elevada es la mejor. Por ello es que he designado esta capacidad con la palabra *movilidad* que implica no sólo desplazamiento sino también capacidad para permanecer en un punto determinado.

Movilidad táctica intrínseca. Es la que anima al blanco proveniente de su interior. Corresponde a seres vivos ambulatorios y a los vehículos autopropulsados. Es esta capacidad la que permite los movimientos elusivos, maniobras posibles sólo cuando la movilidad intrínseca es de orden similar a la del elemento ofensor.

Movilidad táctica extrínseca. Es la capacidad exterior y ajena al blanco, pero asociada con él, que le permite cambiar su ubicación en el espacio, superando limitaciones de la movilidad táctica intrínseca. Puede servir de ejemplo el transporte aéreo para la infantería aero o helitransportada y los *tank-trailers*.

Ocultamiento. Es esta capacidad la que permite al blanco permanecer indistinto al oponente. Importa señalar que empleo el adjetivo *indistinto* y no *invisible*, porque aquél es más general al incluir otros medios de detección de blancos a más de la visión. Parece innecesario destacar la importancia de esta calidad para la Táctica. Aún hoy, el clásico ocultamiento sigue reteniendo la misma importancia que revistió desde las Guerras Médicas (y antes aún) hasta la última Guerra Mundial, pese a los láseres y radares de nuestro tiempo. Claro que no puede ignorarse que la incorporación de técnicas tales como los eco-detectores (sonar, radar, láser), detectores pasivos (acústicos,

infrarrojos, ultravioletas, magnéticos, radiogoniométricos, contadores Geiger, etc.), nuevas técnicas fotográficas (holografía) y, por sobre todo, la detección desde artefactos orbitales, han hecho más difícil y más elaborado el logro de un adecuado ocultamiento.

Ocultamiento intrínseco. El ocultamiento intrínseco se logra mediante dos recursos principales. Uno de ellos consiste en la alteración del exterior del blanco (camuflado, tratamiento anecoico de la superficie reflectante, etc.) y la modificación o supresión de distintas formas de energía que emite naturalmente el blanco y que pueden servir para su detección por el ofensor (silencios radiotelegráfico, radar y acústico, blindaje iónico, etc.). El otro es la aptitud del blanco, por su configuración intrínseca, para insertarse en un medio que le brinda el deseado ocultamiento (silos o hangares subterráneos), submarinos en inmersión profunda, guerrillas en la espesura selvática.

Ocultamiento extrínseco. La indistintividad del blanco puede ser lograda, en mayor o menor proporción, por medios o circunstancias ajenos al mero blanco. Los medios que procuran ese resultado son muchos y muy variados. Van desde las cortinas (de humo, partículas metálicas, espumas, etc.) hasta los velos u otros dispositivos tácticos de coberturas, pasando por el aprovechamiento de circunstancias climáticas, geográficas, de luminosidad y otras entre las que forman el contexto.

Dispersión. Ya sea voluntaria o forzosamente el blanco puede ser fraccionable, divisible en partes. Estas partes pueden estar en contacto, como los soldados integrantes de un batallón que permanecen en formación compacta, o distribuirse en el espacio regular o irregularmente. Es obvio que este fraccionamiento es una manera de dificultar la acción del ofensor.

Dispersión intrínseca. Es la división del blanco en un número de partes homologas, similares o iguales permaneciendo unido el conjunto. Es útil recurrir de nuevo al ejemplo de los soldados de un batallón. El batallón puede ser dividido en compañías, secciones, pelotones y hasta en individuos pero presentarse como blanco único al actuar en formación compacta.

Dispersión extrínseca. Es la que se obtiene distribuyendo espacialmente las partes en que se divide el blanco. En el caso del batallón correspondería a una formación más abierta, siempre que se mantuviesen las condiciones de apoyo mutuo, seguridad y unidad de mando, que deben cumplir las formaciones de combate o de despliegue. La dispersión extrínseca es un recurso

habitual en las formaciones de fuerzas altamente móviles, tales como las navales, aéreas y mecanizadas.

Interdicción. Es la capacidad que tiene el propio blanco o su sistema para enervar o impedir la acción ofensiva que le dirige el oponente. Este resultado puede obtenerse impidiendo el acercamiento del ofensor, interfiriendo sus elementos de detección y localización de blancos y toda otra acción que trabee o impida la acción ofensiva. La interdicción implica, obviamente, la defensa en profundidad.

Interdicción intrínseca. Está integrada por las acciones que emprende el propio blanco y que tienen por objeto enervar, interferir o anular los elementos que el ofensor destina a localizar e identificar blancos. Son particularmente de actualidad las contramedidas electrónicas, tanto activas como pasivas, en cada una de las bandas o sectores de emisión de interés militar o paramilitar.

Interdicción extrínseca. Esta condición se llena mediante dos tipos de medidas. Una es el despliegue de fuerzas propias entre el blanco y el ofensor, son los llamados velos (exploratorios, ofensivos, etc.), las avanzadas, las cortinas, etc. El otro tipo de medidas puede designarse genéricamente como señuelos, o sea falsos blancos que atraen al ofensor o a sus armas y lo desvían del blanco real.

3. Las armas.

Arma es todo elemento que permite defenderse del ataque de un ofensor a un oponente. Si bien ésta y otras definiciones muestran una ambivalencia de las armas, o sea para la defensa y el ataque, existe una diferencia que importa a este estudio. En efecto, cuando nos defendemos lo hacemos respecto de una acción inteligente y volitiva del enemigo. Al atacar, en cambio, podemos hacerlo tanto sobre los sectores militarmente activos del oponente como ofendiendo sus bienes y servicios, en retaguardia y en el frente.

Casi todas las armas son polivalentes en mayor o menor grado, pero su real aptitud y utilidad solamente se expresan en relación con el blanco que deben batir. Porque son las características del blanco las que fijan, casi taxativamente, las del arma necesaria para su destrucción o conquista. Como lo hice con los blancos, clasificaré las armas por sus calidades y éstas, a su vez, por su condición de intrínsecas o extrínsecas. Las calidades responden a las condiciones (todas y cada una) que debe satisfacer

un arma para poder cumplir el propósito que alentó su diseño; estas condiciones son las siguientes:

- a. alcanzar la zona del blanco,
- b. penetrar las defensas zonales del blanco,
- c. acertar en el blanco,
- d. penetrar la protección directa del blanco,
- e. destruir el blanco.

Los géneros de calidades que definen el arma son, entonces, los siguientes: 1. rango, 2. efecto potencial, 3. penetración y 4. probabilidad de impacto.

Rango. Es el ámbito en el cual puede ser empleada un arma. Cabe ser expresado en distancia, superficie, volumen o tiempo. Es ésta la condición que refleja la tendencia histórica a incrementar la distancia de combate a que hice referencia más arriba. El rango es el principal argumento que permite calificar a un arma de táctica, de teatro o estratégica; este aspecto lo ampliaré más adelante.

Rango intrínseco. En principio se mide por la distancia, altura o profundidad máxima desde el emplazamiento del arma y hasta la cual sus efectos se hacen sentir con una determinada intensidad. También puede medirse por el tiempo, medido desde su proyección o implantación, durante el cual puede hacer sentir los efectos de su efecto potencial (qv.).

Rango extrínseco. Esta calidad es aportada por la movilidad propia del arma o de su medio portante y el rango extrínseco queda expresado por el espacio (puede ser también el tiempo) dentro del cual puede ser ubicada el arma.

Efecto virtual. Es esta calidad la más significativa de un arma, pues es la que encarna su finalidad verdadera. Aunque, como ya lo postulé, todas las características de un arma se miden en relación con el blanco que debe batir, el efecto lo es más terminantemente, porque el resultado depende de la resistencia del blanco al castigo que le inflige el arma y éste es corolario del efecto virtual. Por ello el añadido del adjetivo *virtual* al sustantivo *efecto*, porque el resultado real solamente podrá ser comprobado después que el arma haga impacto en el blanco. El efecto virtual es de carácter intrínseco únicamente.

Penetración. Esta calidad es la que expresa la aptitud del arma para llegar al lugar, dentro del blanco, donde su acción

es efectiva. La penetración tiene dos etapas bien diferenciadas: las defensas que protegen el blanco y el blanco propiamente dicho.

Penetración intrínseca. Es la aptitud del arma para llegar a lo interno del blanco, donde su acción puede ser realmente efectiva. Esto implica perforar corazas, horadar terrenos actuando de cobertura, superar blindajes y otras operaciones que permiten ubicar la carga útil (qv.) en lugar adecuado.

Penetración extrínseca. Corresponde a la habilidad del arma para superar las defensas externas del blanco. Comprende una enorme diversidad de dispositivos y capacidades que hacen posible superar, eludir, destruir o enervar esas defensas externas al blanco.

Probabilidad de impacto. Esta característica es harto compleja y se integra binomialmente con la probabilidad de éxito de un lance (disparo, lanzamiento, golpe, etc.) y la capacidad de repetición simultánea (salvas) o sucesiva de lances. La exactitud es, a su vez, función de dos variables. La primera es la precisión del arma, que se define mediante la dispersión de lances sucesivos; ejecutando experiencias de polígono y procesándolas con los recursos de la Estadística Matemática se puede medir y cuantificar adecuadamente esta condición.

La otra variable es la capacidad para guiar el arma durante su desplazamiento hacia el blanco, a fin de eliminar cualquier error de "puntería" o compensar los efectos de la dispersión. El guiado puede consistir en la corrección de la trayectoria del garrote primitivo hacia el cráneo de un enemigo, mediante la reacción psicomotriz de quien lo enarbola, en el gobierno del arma a distancia mediante dispositivos telemétricos o mediante la orientación autónoma del arma hacia el blanco, usando para ello de alguna característica del objetivo.

La capacidad de repetición de lances es función de la repetitividad posible, la velocidad de fuego de un cañón, por ejemplo, y por la multiplicidad de instalaciones. Aplicando la misma metodología, presentaré esta calidad en los aspectos intrínseco y extrínseco.

Probabilidad de impacto intrínseca. Esta característica está integrada por las condiciones de diseño, el mantenimiento y la capacidad de los operadores. El diseño determina la precisión (probabilidad de éxito de un lance individual) y la repetitividad (velocidad de fuego) que incrementa la esperanza de obtener,

al menos, un impacto. El mantenimiento contribuye a que el arma mantenga las condiciones de diseño, aparte de otras que hacen a la confiabilidad. La capacidad de los operadores ha perdido algo de la trascendencia que tuviera otrora, como consecuencia de la automatización de los dispositivos; pero retiene aún la suficiente como para que el adiestramiento continúe siendo tarea trascendente.

Probabilidad de impacto extrínseca. Lo extrínseco de un arma, en lo relativo a la probabilidad de impacto, está integrado por el guiado del arma en su trayectoria y por la multiplicidad de armas. El primero mejora la precisión intrínseca, la multiplicidad refuerza la repetitividad. Como cualquier arma es, a la vez, un blanco, la multiplicidad de armas es homóloga de la dispersión extrínseca que analicé más arriba.

4. Los elementos de las armas.

Las características que definen un arma le son dadas por elementos que forman parte de ellas y que, a tal fin, cumplen las funciones necesarias para la operación. En los casos de las protoarmas (el garrote, la piedra) u otras de estructura simple, los elementos suelen acumular funciones. A medida que las armas evolucionan se hacen más complejas y esta complejidad se refleja en multiplicidad de partes que atienden determinada función o tarea. Cualquiera sea el grado de complejidad de un arma, deben aparecer en ella los siguientes elementos funcionales:

- a. carga útil,
- b. accionador,
- c. vector final,
- d. proyector,
- e. vector intermedio,
- f. almacenes,
- g. vector primario.

a. *Carga útil.* Es el elemento constitutivo que otorga al arma la capacidad para cumplir con su finalidad. Puede ser la carga explosiva de una granada o bomba, el veneno de una flecha, el dispositivo radiante de una bomba neutrónica, la masa de la piedra o del garrote del guerrero-cazador paleolítico. El efecto buscado puede ser inmaterial, como las bombas ululantes de los Stuka alemanes en la Segunda Guerra Mundial, los atentados intimidatorios, etc. Es decir, que es este elemento el que

asigna al arma la calidad de efecto virtual analizado más arriba. En algunos casos la carga útil se confunde con el vector final, jugando el mismo elemento ambos roles.

b. *Accionador*. Intimamente relacionado con la carga útil, este elemento es el que regula el instante en que la carga útil produce su efecto. Esto puede coincidir con una determinada posición relativa del arma respecto del blanco o con el transcurso de un lapso determinado. Está relacionado con la penetración intrínseca y con la probabilidad de impacto intrínseca.

c. *Vector final*. Es el mecanismo que contiene y transporta la carga útil hasta su encuentro con el blanco o hasta que alcanza la posición relativa en que debe actuar el accionador. El vector final es el que otorga el rango intrínseco y tiene importancia gravitante en la probabilidad de impacto intrínseca.

d. *Proyector*. Es el mecanismo que apunta el vector final, lo que lo hace determinante de la probabilidad de impacto; en ocasiones otorga al vector final la energía suficiente para cubrir el rango intrínseco.

e. *Vector intermedio*. Este elemento es el que hace posible el despliegue del arma en el campo de batalla, es decir, es el que otorga al arma el rango extrínseco.

f. *Almacenes*. Son los depósitos en que se almacenan conjuntos de cargas útiles, accionadores, etc. Los almacenes pueden estar asociados a los vectores intermedio o primario y el almacenamiento que hacen posible permite la repetitividad de lances.

g. *Vector primario*. Los vectores primarios son los que hacen posible el despliegue de los vectores intermedios en el teatro de operaciones. Un ejemplo clásico de vector primario es el porta-aviones.

5. Ejemplos de armas.

No se me oculta que todo lo hasta aquí expuesto importa un cúmulo de términos y conceptos novedosos que pueden resultar abstrusos. Trataré de aclararlos mediante ejemplos de armas de conocimiento común.

Venablo; la carga útil es a la vez el vector final, no existe el accionador, el proyector es el guerrero que acumula las funciones de vector intermedio y primario, no existe almacén.

Arco y flechas; la carga útil, es, en este caso, también el vector final, no existe accionador, el proyector es el arco operado por el guerrero, quien acumula las funciones de vector intermedio y primario, el almacén es el carcaj donde se guardan y transportan las flechas de recambio.

Fusil liviano; la carga útil y el vector final están representados por la bala, no hay accionador, el proyector es el fusil, el soldado acumula las funciones de vector intermedio y primario, hay almacenes en el mismo proyector (fusil) y en el vector intermedio-primario (soldado).

Obús de artillería; la carga útil es el explosivo contenido en la granada, ésta es el vector final, la función de accionador corresponde a la espoleta, el proyector es el obús con su afuste, el vector intermedio es la cureña y su tracción mecánica o animal, los almacenes existen en distintas formas y ubicaciones, generalmente asociadas con el vector intermedio, el vector primario puede coincidir con el intermedio o consistir en una red de comunicaciones.

Mina magnético-acústica fondeada por submarino; la carga útil es el explosivo contenido en el artefacto, el accionador es la espoleta de proximidad dotada de sensores magnético y acústico; esta arma no tiene proyector y el vector final corresponde al blanco que es el que en su desplazamiento ocupa la posición relativa necesaria para que la carga útil actúe; los roles de vector intermedio, almacén y vector primario son jugados por el submarino minador.

Misil aire-superficie naval; tomemos el ejemplo de un sistema Exocet-Super Etendard-portaaviones. La carga útil es la cabeza explosiva del misil, el accionador es una espoleta de concusión o de influencia. El vector final es el misil propiamente dicho que acumula la función de propulsor (como en todos los proyectiles autopropulsados), el avión Super Etendard es el vector intermedio que conduce el Exocet hasta la posición de lanzamiento (el avión puede cumplir también una limitada función de almacén); el portaaviones desempeña el rol de vector primario y almacén.

6. Los equipos.

Es esta una designación a la vez general y significativa; con ella se designa una enorme diversidad de partes o elementos que integran los sistemas de armas. Entre los muchos criterios posibles de clasificación emplearé, por razones obvias, el

mismo que seguí en 3. para clasificar las armas. Como veremos a continuación, si bien los equipos no son parte sustantiva de los sistemas de armas juegan un rol adjetivante, es decir, que los equipos califican el grado de refinamiento de un sistema.

Los equipos y el rango. Las armas son originalmente simples, luego se las modifica para aumentar su calidad, en este caso el rango. Estos perfeccionamientos se han logrado a través de distintos caminos; uno es potenciando la fuerza impulsora y mejorando el coeficiente de forma (o balístico) aero o hidrodinámico del vector, lo que no requiere equipos. El otro camino es estabilizando el comportamiento a lo largo de la trayectoria, a fin de incrementar el rango mediante una mejor penetración en el medio fluido; un buen ejemplo son las aletas estabilizadoras. Sin cesar los equipos se refinan haciéndose más complejos, hasta que un espíritu innovador encuentra un diseño que recupera la simplicidad sin perder calidad, simplicidad que posterior y sucesivamente se diluye a medida que se incorporan equipos que pretenden mejorar la performance. El ejemplo de las aletas estabilizadoras puede ser ampliado, pues fueron aplicadas inicialmente a todas las formas de astiles de flechas hasta llegar a los primeros cohetes. El cañón rayado consiguió un excelente comportamiento de la bala durante la trayectoria (con lo que ganó en rango y precisión) y pudo prescindirse de las aletas; mas éstas volvieron con las bombas de aviación, los torpedos y los misiles.

Los equipos y el efecto potencial. Como vimos más arriba, en un comienzo el efecto de la carga útil se lograba mediante el efecto concusivo de la piedra o el garrote sobre la anatomía del oponente o pieza de caza. Cuando se progresó en la penetración (qv.) se incorporaron dispositivos que incrementaron el efecto letal del arma, inicialmente veneno, más tarde pólvora y luego explosivos perfeccionados, gases tóxicos y, finalmente, generadores de radiaciones nucleares.

Los equipos y la penetración. En los primeros tiempos la penetración se obtuvo intrínsecamente, como por ejemplo la punta aguzada de la flecha y el venablo. Muy modernamente aparecieron equipos que facilitaban la perforación de corazas, tales como las *cofias* de ojiva y las espoletas de acción retardada. Pero fue en el campo de la penetración extrínseca donde proliferaron los equipos. Esta proliferación se ha incrementado con la incorporación de la electrónica dando lugar a las contramedidas (que ya existían en alguna forma y medida), que se han sumado a otros dispositivos o efectos mecánicos tales como cortinas de humo, efectos ópticos y sonoros, etc.

Los equipos y la probabilidad de impacto. En lo que a la probabilidad de impacto intrínseca respecta los dispositivos se han ideado, en general, para mejorar el comportamiento del vector final a lo largo de su trayectoria. Estos equipos son, frecuentemente, los mismos que procuran el incremento del rango, puesto que en las armas balísticas, así como en las autopropulsadas, un buen comportamiento durante la trayectoria mejora, a la vez, el rango y la precisión. Es en el área de la probabilidad extrínseca de impacto donde la técnica ha aportado la mayor cantidad y variedad de equipos. Estos son los de observación y reglaje de fuego, los sistemas telemétricos de guiado, los de filo y autoguiado, etc. Las técnicas de miniaturización han permitido la incorporación de estos equipos sin afectar la performance de las armas, antes bien mejorándola.

7. Los géneros de armas.

Las mejoras técnicas incorporadas al armamento, tanto en lo sustantivo como en lo adjetivo de los elementos y equipos, que han acompañado al desarrollo material de la civilización, han engendrado géneros o sub-especies de armas que juegan hoy un rol que no fuera previsto por ningún teórico anterior a la Segunda Guerra Mundial. Dentro de este panorama la mayor innovación es corolario del incremento del rango intrínseco —principalmente— y del efecto virtual —secundariamente— que aparejó las llamadas armas de teatro y armas estratégicas. De ello ha surgido una nueva relación entre la Táctica y la Estrategia que amerita ser analizada.

Armas para la Línea de Batalla. Son las que se asestan directamente contra las fuerzas oponentes presentes en la batalla, es decir, el empleo consuetudinario de las armas. Comprenden todas las armas cuyo alcance no supera la profundidad del orden de batalla del oponente. En oposición a las erróneamente llamadas armas estratégicas se ha dado en llamarlas “armas tácticas”, más erróneamente aún.

Armas para el Teatro de Operaciones. Estas armas, inicialmente llamadas *de Teatro*, asomaron en las operaciones militares cuando se alcanzó un rango que superaba la profundidad de la formación de batalla enemiga. Ello se produjo con los cohetes a la Congreve, más tarde con los cañones de muy largo alcance (Gran Bertha, de la guerra 1914-18) y finalmente con la aviación. Culminó el género con la introducción de los proyectiles balísticos de rango medio dotados de cargas útiles consistentes en explosivos nucleares miniaturizados.

Obviamente, estas armas pueden también atacar la línea de batalla enemiga, pero su rango les permite cubrir todo o gran parte del teatro de operaciones ofendiendo la logística operativa del rival en todas sus manifestaciones (depósitos, líneas de comunicaciones, campamentos, reservas, etc.).

Armas para el Teatro de Guerra. Se dio en llamarlas erróneamente armas estratégicas como corolario de los “bombardeos estratégicos” de la guerra 1939-45. La designación es errónea porque si el adjetivo estratégico cupiese por sus efectos, también podrían ser llamadas armas políticas puesto que su efecto principal se ejerce sobre los bienes en el interior del país enemigo y sobre el ánimo de sus poblaciones. Cualesquiera sean las definiciones de Estrategia y Táctica que se adopten, éstas son armas tácticas, como las consideradas en los dos acápites precedentes. Claro está que generan una nueva forma de Táctica; en la clásica se procuraba, esencialmente, la ablación de las fuerzas militares desplegadas en la zona de operaciones; en esta nueva modalidad táctica, en vez, las armas se asestan contra objetivos compuestos por poblaciones, áreas industriales y las armas homologas del enemigo.

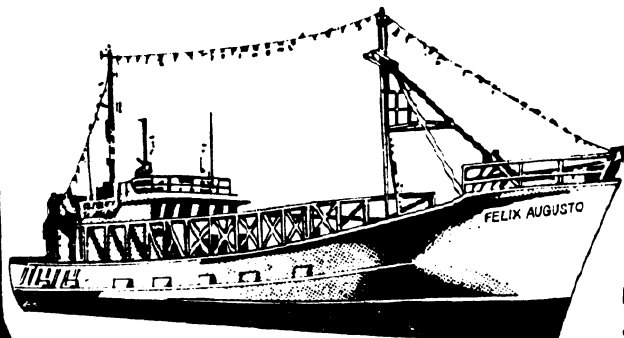
Los bombardeos “estratégicos” de la Guerra Mundial II efectuados con explosivos del orden convencional (TNT), sólo podían producir una erosión del poder industrial alemán y nunca llegó a tener real influencia sobre el potencial del Tercer Reich. Los estudios realizados más acá de la post-guerra han reducido a su justa proporción la proclamada contundencia de esa modalidad táctica. En cuanto al efecto sobre la moral de las poblaciones los bombardeos alemanes sobre Londres, Coventry y otras ciudades, así como los conducidos por los aliados sobre Berlín, Hamburgo y Bremen —entre otros— no consiguieron el efecto psicológico perseguido. Por el contrario, particularmente en el caso británico pero también en el alemán, el efecto sobre la moral fue opuesto al buscado. La experiencia histórica ha demostrado así la falacia y el astigmatismo estratégico de Douhet.

La situación ha cambiado desde que las armas para teatros de guerra dispusieron de cargas útiles nucleares. El aumento de poder ha sido desmesurado (una cabeza nuclear actual posee un poder explosivo diez a veinte millones de veces mayor que la bomba más poderosa de la Segunda Guerra Mundial); el corolario ha sido que estas armas no pueden ser usadas en procedimientos erosivos o ablativos del poder oponente; solamente son aptas para ejercer coacción y disuasión, es decir, un empleo

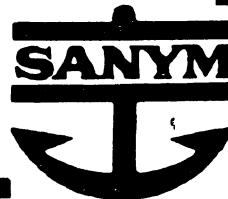
retenido (o mejor, si se quiere, un no uso) del poder disponible. De tal manera ha aparecido una nueva, no en modalidad pero sí en intensidad, forma de trato político-militar con el enemigo. Pero esta nueva forma de trato no es una estrategia ni sus herramientas son armas estratégicas. Es simplemente una nueva modalidad táctica, tan superlativa en su modalidad y trascendencia que hay que convenir que puede estar más allá de la Táctica. Creo que debemos llamarla Metatáctica.

Continuamos
construyendo
y entregando pesqueros
para el mar argentino

Buque Pesquero
Tipo S-92L
"FELIX AUGUSTO"
para el Armador
BONARBE S.R.L.



Leandro N. Alem 424 - Buenos Aires



SIEMENS

SIEMENS S.A. P.O. Box 111111

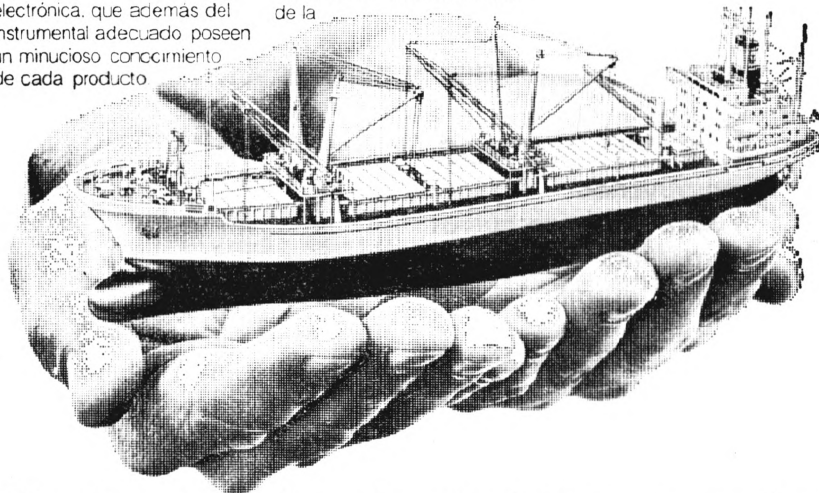
En todo momento, en cualquier puerto, en todo el mundo.

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

Los restos de la Fragata “25 de Mayo”

Por el Capitán de Navío

JUAN CARLOS SIDDEERS

A medio siglo de un descubrimiento que conmovió a la opinión pública nacional, el autor recuerda las circunstancias que rodearon el hecho y sus derivaciones culminadas en la construcción del gran modelo que se exhibe en el Musco Naval de la Nación.

El sábado 9 de septiembre de 1933 apareció en el diario “la Nación” una noticia sensacional: “FUERON HALLADOS LOS RESTOS DE LA FRAGATA 25 DE MAYO, LA NAVE CAPITANA DEL ALMIRANTE BROWN”, decía su título.

De acuerdo a esta noticia, en los últimos días del mes de agosto (de 1933), Raúl des Vos, patrón de la draga 23-C dedicada a trabajos en el nuevo Ante Puerto de Dársena Norte, había efectuado el hallazgo “a unos 350 metros al este del muro oeste de dicho antepuerto y unos 100 metros al sur de la línea del revestimiento del primer espigón de Puerto Nuevo” (1). En el sitio indicado existía entonces una profundidad “de un metro bajo el cero del Riachuelo, encontrándose el casco enterrado unos cuatro metros en la arena

La noticia agregaba que “En esa oportunidad se extrajo parte del codaste, timón, un ancla de 3,50 metros de caña y maderamen. Como en una nueva pasada de la draga se extrajeron algunos cañones y balas, se pensó en la posibilidad de que se tratara del casco de algún

(1) Av. Ingeniero J. N. Quartino.

buque de guerra antiguo, y por lo tanto, de valor histórico, por lo que se ordenó dragar con el mayor cuidado, lo que permitió extraer en buenas condiciones 14 cañones de largos variables entre uno y dos metros y 65 balas de hierro de distinto diámetro, así como más maderamen, en parte con revestimiento de cobre y otra ancla. A raíz de estos hallazgos, y con el fin de evitar mayor deterioro, se ordenó suspender el dragado, practicándose un reconocimiento con buzo, así como otro a barra de penetración, para tratar de ubicar dicho casco, lo que no fue posible, por lo que se colocó un boyarín en el sitio de donde se extrajeron los restos indicados.”

El ingeniero Ernesto Baldassarri, inspector general de las obras y astilleros del Río de la Plata “se apersonó al director del Museo Histórico Nacional, D. Federico Santa Coloma, a quien suministró la información precedente, el cual considerándola de interés se trasladó inmediatamente a los astilleros, donde inspeccionó el material hallado, manifestando que se trataba de elementos de gran valor histórico, pues todo hacía sospechar que fuera un barco de la escuadra del almirante Brown”.

“Con este dato, se replanteó la ubicación del casco sobre un plano de la época, y se comprobó que dicho barco se había hundido a unos 1100 metros de las costa, en dirección de la antigua plaza del Temple (hoy San Martín)”.

“El director del Museo Histórico Nacional, sobre la base de la documentación histórica, informó que se trata de la fragata Veinticinco de Mayo, nave capitana de la escuadra del almirante Brown, que, averiada en el combate de Quilmes, fue remolcada hasta dicho sitio, en que un fuerte temporal la hundió días después.”

“...Las partes sacadas de la nave, con la colaboración de los buzos del Ministerio de Obras Públicas, han sido depositadas en tierra y consisten en 14 de los viejos cañones de hierro que constituían la artillería de las baterías altas de la Veinticinco de Mayo, trozos del timón y bauprés y algunas municiones y objetos de menor importancia. Uno de los cañones ha sido limpiado de la capa de barro endurecido formada a través de 107 años, comprobándose que no lleva ninguna inscripción ni signo que pueda ser utilizado para su identificación. Se presume que en las baterías bajas del buque deben existir 22 cañones, además de los que han sido extraídos y llevados a tierra.”

“Un detalle que se hizo observar a los ministros que concurrieron a inspeccionar el lugar del hallazgo y los materiales en él encontrados se agrega a los que abonan en favor de la creencia de que el buque hundido en la dársena es la capitana

del almirante Brown. Tal como lo adquirió el gobierno argentino, el buque poseía una cubierta de cobre, que fue duplicada por orden de Brown, para dotarla de mayores medios defensivos. En los análisis repetidos que efectuaron los buzos pudo comprobarse, efectivamente, que la nave hundida tiene una doble cubierta de chapas de cobre.”...

“Los ministros del Interior, Justicia y Marina fueron informados por el ingeniero Baldassarri de que entre otros trabajos se había procedido a medir el buque hundido, el que acusa una eslora de unos 50 metros, largo coincidente con el que arrojan los documentos que se poseen para identificar a la nave capitana de Brown.”

El artículo terminaba con la siguiente frase: “Una vez reparada y artillada tal como lo estaba en la época de su hundimiento, la Veinticinco de Mayo será anclada en un lugar conveniente del puerto de la capital.

* * *

Las entusiastas apreciaciones recogidas por el cronista dejaban lugar a varias dudas:

¿Sería la “25 de Mayo” el único buque hundido en ese lugar?

¿Cómo era posible que un buque tan podrido, que los cañonazos enemigos en vez de astillas levantaban nubes de aserrín, se conservase 107 años después en condiciones de ser reflotado?

¿Cómo podía medir 50 metros de eslora, si un navío español de 58 cañones medía sólo 41,70?

¿Era lógico que en plena guerra un buque desmantelado conservase a bordo su valiosa artillería?

¿Por qué razón se encontraron en el lugar tantas cañonadas si, de acuerdo al parte del 26 de julio de 1826 (cuatro días antes del combate de Quilmes), la “25 de Mayo” sólo estaba armada con cañones y gonadas?

¿Cómo podía suponerse que, además de las dieciocho piezas de artillería extraídas, existiesen otras veintidós en su batería baja si, de acuerdo a la apreciación del mismo Almirante Brown, en el entrepuente sólo había espacio para diez piezas de grueso calibre, número que luego se aumentó a doce?

El destino de un buque radiado no suele ser tema de interés para los historiadores. El destino de la "25 de Mayo" sólo había merecido algunos párrafos de Angel Justiniano Carranza pero, ante la novedad del hallazgo, los estudiosos centraron su atención en el casco y precisaron las circunstancias del mismo.

En el Boletín del Centro Naval Nro. 502 (septiembre y octubre de 1933), la "Crónica Nacional" incluyó un artículo sobre "El hallazgo de la '25 de Mayo'." De acuerdo al "Diario de Operaciones de la Escuadra de Brown" y a diferentes noticias publicadas en aquella época por el "British Packet", el trabajo estableció los siguientes hechos:

El cuatro de agosto de 1826, cinco días después del combate de Quilmes, la "Veinticinco" fondeó frente al Retiro ya aligerada en gran parte de su material. Al día siguiente se corrió a Balizas Interiores (Catalinas) donde quedó en desarme como pontón de depósito para pertrechos de guerra.

En abril de 1827, la fragata continuaba *desmantelada*, pero alguna artillería debía montar (quizás las carronadas), porque el 19 de agosto intervino en el rechazo de cinco goletas brasileñas que entraron en persecución de la barca "Columbus".

El 9 de octubre de 1827 se produjo una bajante extraordinaria que dejó sólo 4 ó 5 pies de agua en Balizas Interiores. El bergantín británico "Florida", muy cargado, se descosió y hundió; también la "Veinticinco" se abrió y escoró.

El 12 de octubre se continuaba descargando al "Florida" y tratando de adrizar nuestra fragata con el auxilio de barriles.

El 17 de octubre, estando el "Florida" ya aligerado, se largó una sudestada que lo puso a flote y arrojó sobre la "25 de Mayo", con la cual quedó aconchado en apretado conjunto.

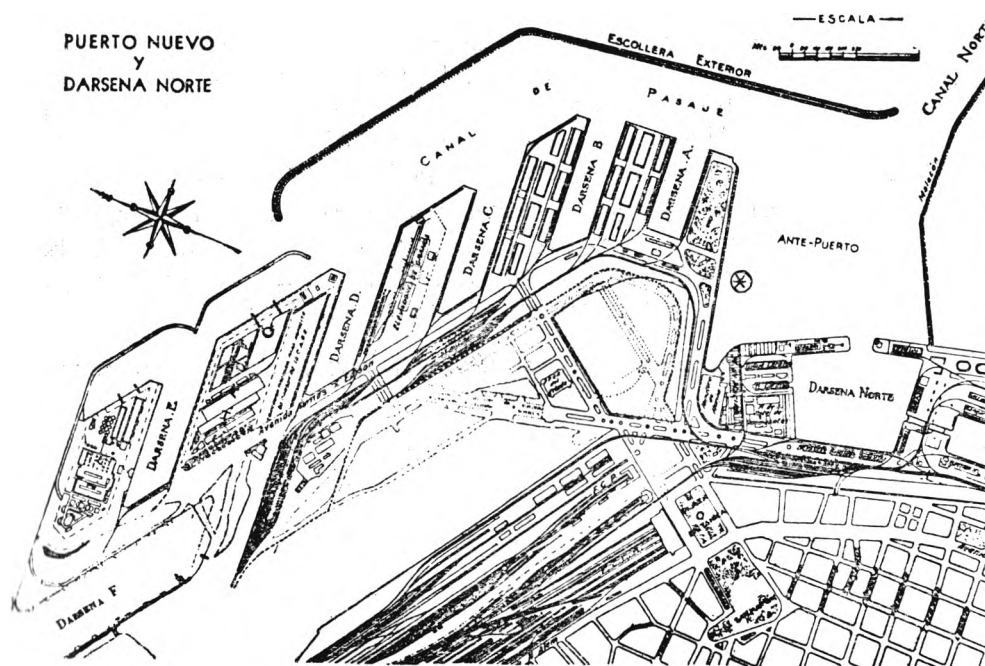
El 3 de noviembre, el "Florida" se desprendió de la "Veinticinco" que seguía llena de agua. Una semana después, el 11 de noviembre, se largó otro fuerte temporal que deshizo a esta última; del "Florida" quedaba casi nada, habiendo llegado a la playa trozos de su casco. Ambos buques fueron señalados con boyas.

De lo anterior se desprende que, entre el combate de Quilmes (30-7-1826) y el hundimiento de la "Veinticinco" (11-11-1827), transcurrió casi un año y medio. Durante ese tiempo, el buque estuvo fondeado en Balizas Interiores (Catalinas) sirviendo como pontón depósito de material de guerra. Desde que el casco del buque se averió debido a la gran bajante del 9 de octubre, hasta su hundimiento en el temporal del 11 de noviem-

bre, pasó casi un mes dedicado a intentos de ponerlos fuera de peligro. Cuesta creer que durante ese tiempo no se le hayan retirado las piezas de artillería tan valiosas en plena guerra; quizás el material encontrado no fuese más que rezagos usados como lastre.

El 21 de noviembre de 1933, un mes después del artículo comentado, se dio el Decreto Nro. 31.461 que transcribimos:

“Nómbrese una Comisión presidida por el Contraalmirante D. Segundo R. Storni e integrada por el Capitán de Fragata (R) D. Héctor R. Ratto e Ingeniero Naval Subinspector D. Raúl Lajous, en representación del Ministerio de Marina, Director del Museo Histórico Nacional, D. Federico Santa Coloma, en representación del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, e Inspector General de las Obras y Astilleros del Río de la Plata, Ingeniero D. Ernesto Baldassarri, en representación del Ministerio de Obras Públicas, para que, previos los estudios y comprobaciones pertinentes, procedan a determinar si los restos hallados pertenecen a alguna de las naves de la Escuadra del Almirante Brown. Fdo.: Justo M. Rodríguez, Manuel de Iriondo, Manuel Alvarado.”



* Lugar en que fueron hallados los restos de la fragata
"25 de MAYO" en 1933 -

El entusiasta propósito inicial expresado en “La Nación” y según el cual “Una vez reparada y artillada tal como lo estaba en la época de su hundimiento, la “Veinticinco de Mayo” será anclada en un lugar conveniente del puerto de la capital”, duró poco. Ya el 20 de diciembre, el Contraalmirante Storni elevaba un informe previo solicitando “se oficie al Ministerio de Obras Públicas para que proceda al rescate total de los aludidos restos, *pudiendo desde ya adelantarse que los materiales referidos no jorman un conjunto armado, sino fragmentos del mismo, que conviene extraer mediante lingadas*”.

El concepto anterior fue reiterado por el Capitán Ratto en un artículo publicado en “La Prensa” del 4 de marzo de 1934: “...*el estado y cantidad de los materiales extraídos resultan fragmentos que no constituyen conjunto armado ni permitirán la deseada reconstrucción en sus dimensiones originales*”.

El Contraalmirante Storni, en su informe previo citado, establecía que “*nada se opone a aceptar como pertenecientes a la Corbeta “25 de Mayo” los restos del buque hallado en el antepuerto norte del puerto de la Capital*”, y agregaba:

“Para llegar a ese resultado se ha tenido presente:

- a) Coincidencia del denominado fondeadero interior de los Pozos con el lugar en que está probado se hundió la Corbeta “25 de Mayo”, nave capitana del Almirante Brown, como es visible en la documentación y cartografía en poder de la Comisión.
- b) El hallazgo de los restos de otro buque de comercio que, a estar a lo publicado por los diarios de la época, se hundió con la aludida Corbeta y cuya transcripción irá en el informe final.

“Como pruebas que robustecen la anterior *suposición* se encuentran además las siguientes:

- c) Existencia de dos trozos de costado de buque que contienen incrustados dos proyectiles esféricos.
- d) Característica de la artillería rescatada del fondo del río contemporánea a la época en que la “25 de Mayo” se hallaba en servicio.
- e) Características generales de las anclas.
- f) Características y dimensiones del timón, que ha sido extraído casi intacto y que corresponde a un buque de 14 a 15 pies de calado.

- g) Existencia de doble forro de cobre que poseía la ex-capitana del Almirante Brown."

Por decreto del 7 de enero de 1935 se estableció en forma taxativa "*Que está probado que los restos extraídos pertenecen a la mencionada fragata '25 de Mayo', consistentes en fragmentos de su casco, parte de su artillería, proyectiles, anclas y cadenas, y además el timón de la 'Maldonado' y maderamen del 'Florida', buques que pertenecieron a la escuadra nacional*".

El artículo segundo del decreto declaró "*de carácter histórico los restos extraídos y pertenecientes a los siguientes buques de la escuadra nacional: '25 de Mayo', 'Maldonado' y 'Florida'*".

El artículo tercero establecía que "*El Departamento de Marina tendrá a su cargo la conservación de los dichos restos navales, dándoles el correspondiente destino*".

Es de notar que el decreto considera probado lo que, en el informe previo de La Comisión, sólo era una suposición a cuya aceptación nada se oponía.

Durante diez años los restos de la "25 de Mayo" permanecieron en los depósitos que el Ministerio de Obras Públicas tenía en el Riachuelo; recién el 18 de diciembre de 1944 se asignó un camión grande de Administrativa para su transporte al Museo Naval sito en el Tigre. Allí fueron expuestas las partes más importantes y mejor conservadas; el resto quedó depositado en un galpón contiguo.

Tres años después, el 18 de diciembre de 1947, el Capitán de Fragata Ing. (R) Hugo Leban, a cargo de la Dirección del Museo, solicitó al Estado Mayor autorización para incinerar gran parte de ese material en avanzado estado de descomposición. La idea era "*para evitar la total desaparición de ese histórico material, proceder a su incineración y guardar las cenizas en urnas adecuadas, que podrían distribuirse posteriormente entre los buques o reparticiones que dispusiera la Superioridad*".

El 27 del mismo mes de diciembre, el Estado Mayor contestó "*comunicando que se autoriza la incineración del maderamen que perteneció a la Fragata '25 de Mayo', cuyas cenizas se guardarán en urnas que deberán ser construidas en el citado Museo*" (Exp. 6-M-9311/947).

Las partes sanas continúan expuestas; las chapas de cobre se usaron para forrar el casco de un modelo (escala 1 a 10) que se había construido en el ínterin. De las urnas en cuestión, no he encontrado antecedentes.

El hallazgo de Los restos de la fragata “25 de Mayo”, en agosto de 1933, había despertado el entusiasmo general por reflatada, restaurarla, y anclarla en algún lugar adecuado del puerto de Buenos Aires. Lamentablemente, ya en diciembre del mismo año, la Comisión nombrada un mes antes, por decreto Nro. 31.461, elevó su informe previo adelantando “*que los materiales referidos no forman un conjunto armado, sino fragmentos del mismo, que conviene extraer mediante tingadas*”.

Esta decepción, sin embargo, no alcanzó al ánimo del capitán Ratto; sencillamente, cambió de objetivo y dedicó todo su esfuerzo a lograr la construcción de un modelo en escala. La actividad que desplegó para conseguirlo es algo notable, más aún si se considera que la marina de entonces estaba abocada a resolver el desafío científico y tecnológico de aquellos días.

Fueron muchos los artículos que escribió, para diarios y revistas, promoviendo su idea. El problema que se había planteado no era simple; los restos encontrados de ninguna manera constituían una pauta de cómo fue el buque; sólo se trataba de meros indicios. La tarea debía comenzar por una reconstrucción arqueológica, de tipo histórico, lo que era algo sin precedente en la Argentina.

Como veremos, el éxito culminó los esfuerzos del capitán Ratto, gracias a los cuales, el Museo Naval de la Nación exhibe un magnífico modelo de la “25 de Mayo” en escala 1/10. Sin embargo, debemos tener presente que se trata sólo de una representación verosímil y, como tal, perfectible en base a nuevos conocimientos. Si esto fuese necesario, en nada disminuiría el mérito de esta obra ejemplar.

El planteo del problema fue claramente expuesto por Ratto en un artículo que, con el título “*A propósito de la reconstrucción de la ‘25 de Mayo’*”, apareció en el diario “La Prensa” del 4 de marzo de 1934. De su texto extraemos los siguientes conceptos:

“Los trabajos realizados a raíz del hallazgo de los restos de una nave del almirante Brown en aguas del antepuerto Norte de Buenos Aires, han dejado sucesivamente en el espíritu de los que siguieron dicho proceso sentimientos de alegría y de pesar. Lo primero, porque el casco en cuestión perteneció evidentemente a la histórica ‘25 de Mayo’; lo segundo, porque el estado y cantidad de los materiales extraídos resultan fragmentos que no constituyen conjunto armado ni permitirán intentar la deseada reconstrucción en sus dimensiones originales... sólo contamos al presente con algunas representaciones pictóricas y

aquello que virtualmente puede inferirse mediante estudios comparativos con buques semejantes de su época en base a similitud de desplazamiento, funciones, líneas de agua y tipo de arboladura... *no existe en el país ningún plano, noticia o referencia escrita que nos proporcione elementos de juicio directos para iniciar inmediatamente una reconstrucción definitiva...* A fin de hacer viable el propósito de tal reconstrucción a escala, claro está que es indispensable contar con los planos de la nave —ya solicitados—, construida, probablemente, en los astilleros de Cádiz a principios del siglo XIX a fin de ser destinada a la navegación al Perú.”

Las gestiones para conseguir los planos no tuvieron éxito y la reconstrucción debió basarse en otros elementos menos precisos. En un “Ensayo de arqueología náutica preparado con miras a una reconstrucción a escala de la ‘25 de Mayo’, que publicó el Boletín del Centro Naval (Nro. 506 - Mayo/Junio de 1934), Ratto explicaba que:

“No obstante nuestros trabajos y deseos, la historia de la *Comercio de Lima* no ha sido totalmente desentrañada... Lo que ahora sigue se ha preparado teniendo en cuenta: las normas precisas observadas para la construcción de una nave del tipo de la que fue ‘25 de Mayo’ según lo expuesto en el Manual de Construcción Naval del Ingeniero Naval español Scanlan...; las expresiones gráficas de pintores y oficiales de marina que se abocaron a su representación; listas de lo que fue provisto a su adquisición e incorporación a la escuadra del almirante Brown; relaciones de algunos trabajos ejecutados a su bordo por los carpinteros que la repararon; *algunos elementos pertenecientes a la aludida capitana* rescatados del fondo del río y, finalmente, la bibliografía histórica y arqueológica del suscripto.”

“Con tales auxiliares, se ha redactado la descripción general de la modesta nave almirante argentina, a fin de que un estudio aún más técnico y de detalle la depure, tarea al presente a cargo del señor Ingeniero Naval Subinspector Raúl E. Lajous, que es quien ha de presentar los planos definitivos.”

En una nota al pie de la página, aclaraba que el libro de Scanlan era de “*capital importancia... para el desempeño del con-sabido asignado a la Comisión*”. Volveremos sobre este tema para un análisis más detallado del mismo; pero ahora continuamos con el relato cronológico de las actividades del capitán Ratto.

En julio de 1934 apareció en “La Prensa” otro estudio del mismo autor, titulado “*Cómo debió ser la ‘25 de Mayo’, capitana*”

argentina del almirante D. Guillermo Broten. Ensayo arqueológico". Este trabajo, ilustrado por Zaira C. de Ratto, era un resumen de lo ya publicado en el Boletín del Centro Naval.

Poco después, el 14 de septiembre de 1934, la Comisión de la que Ratto formaba parte elevó su informe definitivo. El 7 de enero de 1935, por decreto Nro. 54237 (4126), se declararon de carácter histórico los restos extraídos, dándole al Departamento de Marina la responsabilidad de su conservación y correspondiente destino.

El destino que inicialmente se pensó darles surge muy claro de la siguiente expresión de Ratto: "...sólo resta, pues, la posibilidad de construir con lo rescatado del fondo del río, un modelo a escala de la nave; el emplazamiento de una chaza de su batería, restaurada con el máximo de efectos auténticos; la construcción de la cámara del almirante y la exhibición del timón. Dichas tareas nos pondrán así en el camino de iniciar seriamente en el país los primeros trabajos de arqueología náutica, de los que han de derivarse enseñanzas, ya que para realizarlos será menester reunir, analizar y discutir las diversas constancias gráficas —planos, grabados, pinturas y documentos— correspondientes al buque en cuestión. Sólo de la buena utilización de tales elementos resultará una verdad el trazado de sus líneas y la materialización de infinidad de objetos pertenecientes a la nave desaparecida y que habríamos ignorado a no mediar la circunstancia del encuentro." ("La Prensa", 4 de marzo de 1934).

Los párrafos transcritos demuestran que, el modelo a construir sería sólo una representación verosímil de la nave y no una reconstrucción basada en medidas reales tomadas a la misma.

No sabemos qué pasó con los planos definitivos que debía presentar el ingeniero Lajous, pero la obra tomó su tiempo. El 25 de junio de 1937 el capitán Ratto solicitó al Estado Mayor el informe producido por la Comisión que él había integrado a Las órdenes del contraalmirante Storni y que, de acuerdo con lo dispuesto por decreto, habían quedado en el archivo histórico de ese organismo; en su solicitud aclaraba que "*Este documento se necesita aquí para proceder a la ejecución de un modelo de dicha fragata...*".

Los planos existentes en el Museo Naval, dice su rótulo, fueron confeccionados por Decreto del 7 de enero de 1935, según proyecto del capitán Hugo Leban con el visto bueno de Ratto, y quedaron listos en el mes de octubre de 1938. Un año después, en 1939, se autorizó la construcción de un modelo, en escala 1/10, en los Talleres de Marina de Dársena Norte.

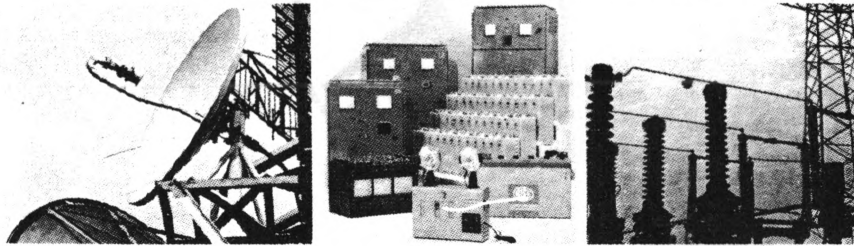
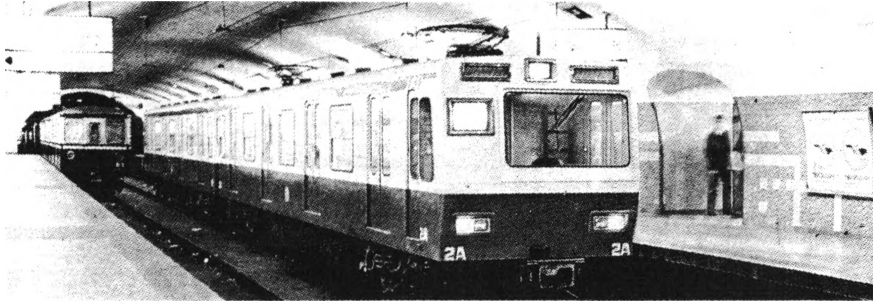
" Para la construcción de dicho modelo —explicaba el capitán Ratto en una nota elevada el 6 de abril de 1943, solicitando ampliación de fondos— la Dirección del Material facilitó los servicios de un dibujante (2) quien, durante más de ocho meses, preparó los planos de las líneas de agua, de las cubiertas y arboladura de la nave. Listos los planos del modelo, se construyó el casco en Dársena Norte, faltándole empero la iluminación de las cubiertas, toda su arboladura, la reconstrucción de la parte de popa y mascarón que han resultado defectuosas y principalmente la preparación de las partes interiores (cámaras, camarotes, hospital de sangre, pasadizos de combate, etc.) en forma tal que puedan ser vistas convenientemente por el público."

La obra, en el Taller de Dársena Norte, había comenzado el 12-6-39 y, tras reiteradas ampliaciones, el 15-12-41 se remitió al Museo el acta de obra terminada. El modelo tuvo entrada en el Museo el 24-8-42, aunque la relación de envío está fechada 9-9-42. Esto nos dice que los trabajos adicionales para los que Ratto solicitada fondos, en 1943, debieron realizarse en el Museo.

Los restos de la fragata, que habían permanecido depositados en dependencias del MOP, recién llegaron al Tigre el 18-12-44. Como sabemos, parte de los mismos debió ser incinerada tres años después debido a su avanzado estado de descomposición; cabe aclarar que, aún hoy, los museos más importantes no han encontrado un método seguro para la conservación de maderas en tal estado.

(2) Nota: la firma dice Giordano.



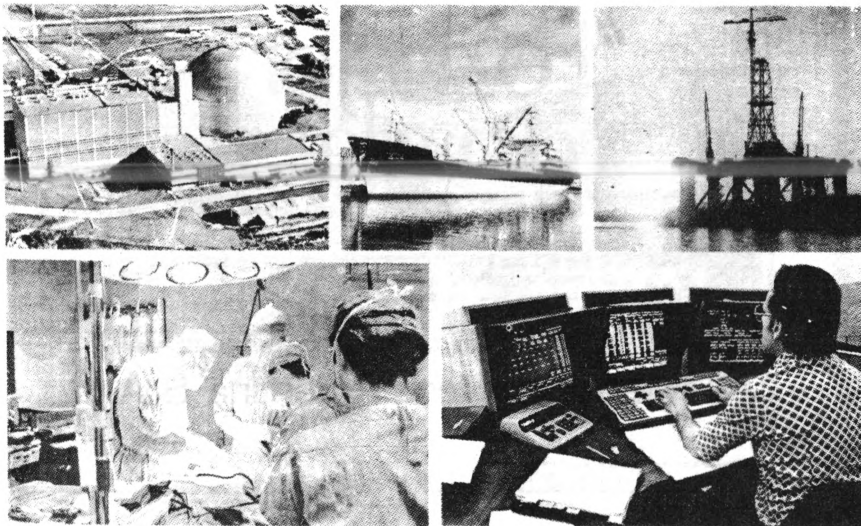


**LA ENERGIA
DE EMERGENCIA
SE LLAMA
NIFE**

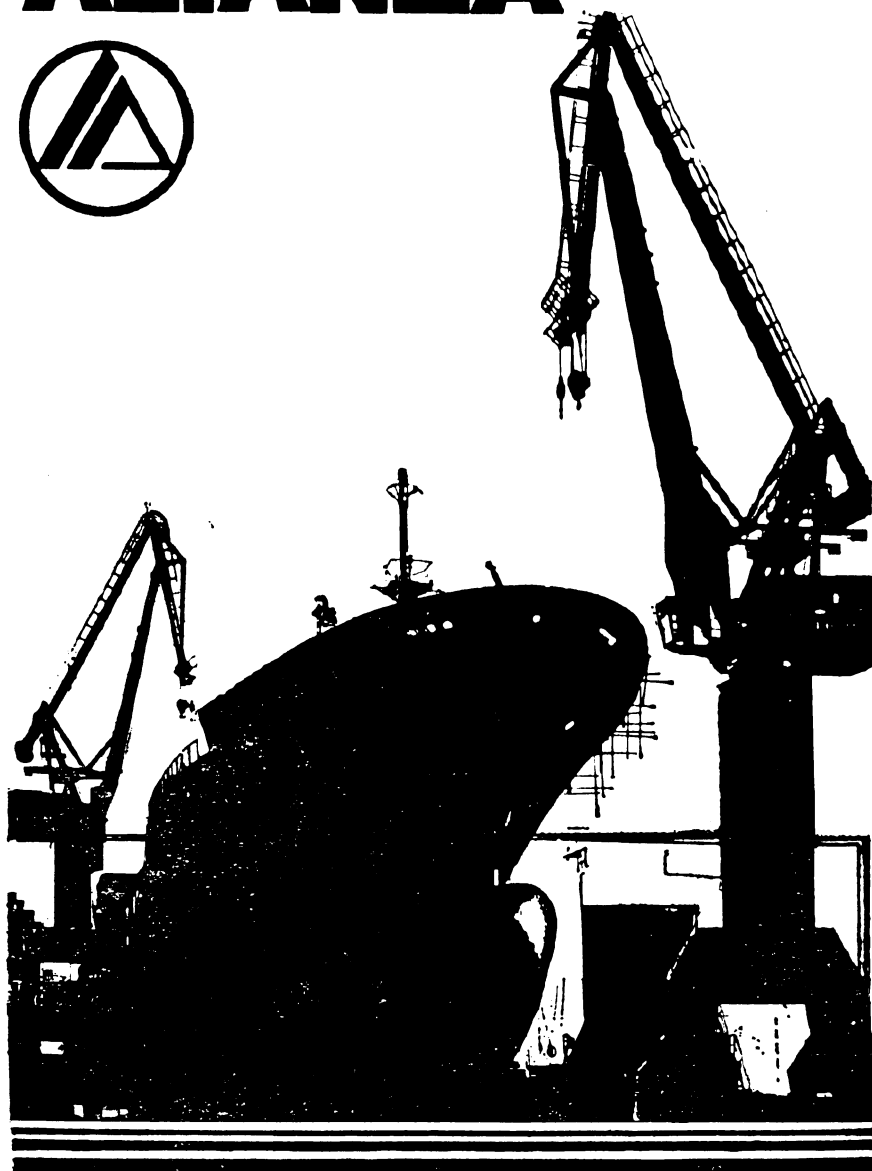
SAB NIFE 

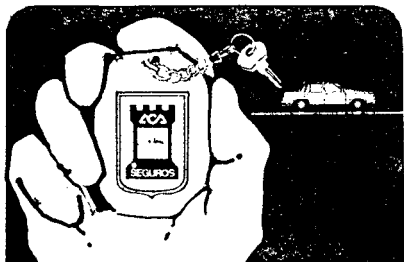
NIFE Argentina S.A.

José León Suárez 2244 - 1440 - Capital
Tel.: 68-6031 3 - Télex 02-2729 NIFE AR
Dir.: Telegráfica NIFECAD



ASTILLEROS ALIANZA





**¡SEGURO
QUE LE
CONVIENE!**

**SEGURO DE*
AUTOMOTORES**

SEGURO* TOTAL CON O SIN FRANQUICIA Y CON CLAUSULA DE AJUSTE AUTOMATICO DEL CAPITAL ASEGURADO. SEGURO PARCIAL CON COBERTURAS OPCIONALES. RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS. INFORMESE. EL MODERADO IMPORTE A PAGAR SE DILUYE EN CONVENIENTES CUOTAS FINANCIADAS POR SU CLUB.



ACA

Automóvil Club Argentino + servicios



Compare y se beneficiará.
"SU CLUB PROTEGE SU PATRIMONIO"

PUBLICIDAD ACA

* CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO

CERESMAR S. A.

AGENCIA MARITIMA — ESTIBAJES

Control de Peso y Calidad de
Cargas Generales

Corrientes 222 - 1er. Piso - Tel. 311-5862/7090
Dirección Telegráfica: CERESMAR BAIRES
Telex: 18447 CEMAR AR



Rio
SANTA CRUZ,
Muelle de
PUNTA QUILLA

Por el Capitán de Ultramar
VICTORIO R. GOMEZ

El puerto de Santa Cruz es uno de los más amplios de la costa patagónica; frente al pueblo pueden fondear varios buques a la vez sin molestarse unos a otros; hace años nos encontramos ahí 7 buques, 5 de guerra y 2 mercantes. También puede fondearse a lo largo de sus enfilaciones y en el enorme espejo de aguas bastante profundas entre Punta Entrada y Punta Quilla. Exceptuando Ushuaia y Puerto Madryn, ningún otro puerto patagónico ofrece tanto espacio para buques fondeados.

También su entrada es privilegiada con respecto a San Julian y Río Gallegos; a pesar de los cerros que presenta en sus barras Norte y Sud, sobre las respectivas enfilaciones, en la barra Sud alejándose un poco de la enfilación hacia el Oeste hasta

marcar al faro Santa Cruz al Azimut $003^{\circ}0$ aproximadamente, entonces poner proa al faro e iniciar la aproximación a la barra hasta marcar al cañadón grande (su boca está en la costa al Sud del faro) al Azimut Verdadero $Av = 296^{\circ}0$.

En ese momento está en condiciones de caer al rumbo Rv $055^{\circ}0$ aproximadamente, para ir en busca de la primera enfilación del paso Sud, compuesta por las balizas alta y baja cuyo rumbo, entrando, es $012^{\circ}5$ y saliendo del puerto es $192^{\circ}5$. Tomará la enfilación al Norte de la barra.

En la carta náutica del Puerto Santa Cruz está clarísimo ese banco y el zanjón que hay entre él y la costa que permite el pasaje de la barra en bajamar para buques de no mucho calado; en San Julián y Río Gallegos no se puede entrar en bajamar.

Suponiendo que continúa navegando hacia adentro después de tomar la primera enfilación del paso Sud, cuando se tenga por el través la baliza Punta Entrada o su enfilación con la de Punta Quilla (primera enfilación del paso Norte) se cae directamente al $Rv = 302^{\circ}$ ó 303° y navega en demanda del muelle de Punta Quilla. Bastará tratar de mantenerse en el centro del río.

En la zona el río es bastante ancho, lo suficiente como para navegar a rumbo hacia el muelle sin prestar atención a la enfilación Cañadón - Iribas, no es necesario esmerarse en buscarla, a veces resultan difíciles de ver aún para quienes conocen la zona; la alta tiene el cielo como fondo, pero la baja se proyecta en la costa y como es de poca altura, no es fácil verla. De todos modos, si se desea verlas, lo mejor será caer al $Rv = 302^{\circ}$ y buscarlas a proa.

Aún entrando para ir a fondear frente al pueblo se puede navegar a ese $Rv = 302^{\circ}$ hasta caer en la 3ª enfilación de entrada constituida por el faro Santa Cruz - baliza Punta Entrada y continuar por ella hacia adentro. El Rv del muelle es $Rv = 127^{\circ}$, aproximadamente.

El muelle de Punta Quilla es una plataforma de cemento de 158 mts de longitud, con dos Duques de Alba situados a 60 mts de él, uno al Este y otro al Oeste, ambos con una pasarela comunicante que permite el paso de los amarradores para encapillar o largar los cabos de proa y popa cuando se atraca o sale, respectivamente. Entre el muelle y los Duques de Alba suman 278 mts de largo.

El muelle tiene 8 bitas dispuestas: 4 en la cara Norte y 4 en la cara Sud, más una en cada Duque de Alba; está provisto de buenas defensas, 8 por el Norte y 8 por el Sud recubiertas con caucho o goma, sobresalen 2 mts del muelle constituyendo cada una una columna elástica o muelle, contra las que el buque puede recostarse sin peligro de abolladuras; en otras palabras, son amortiguadoras. Lo mismo ocurre con los Duques de Alba.

El atraque al muelle puede efectuarse con proa adentro o afuera, el sentido de la corriente determinará la forma de hacerlo; con la marea bajando, la maniobra *marinera* o indicada es hacerlo con la proa adentro. Con la marea creciendo debe hacerse con proa afuera.

Es mucho mas fácil maniobrar contra la corriente que con ella a favor; en el primer caso la corriente ayudará a realizar la maniobra, en el segundo, corriente a favor, perjudicará tanto que habrá que considerarse de mucha suerte si, además de fallar la maniobra, no se producen averías. En realidad ***no es maniobra marinera*** hacerlo con la corriente en popa.

Atracando proa adentro o afuera será siempre conveniente fondear el ancla de la banda contraria a la de atraque; no sólo servirá para regular el movimiento de acercamiento del buque al muelle sino que será de mucha utilidad para salir en el caso de tener un viento que lo aconche contra el muelle. Es conveniente fondear de modo que salgan 5 ó 6 grilletes de cadena, haciendo que trabaje casi por el través cuando el buque se halle atracado; puede ser tan conveniente para la regulación del acercamiento al muelle como para la salida si hubiera viento Norte fuerte o si está atracado proa adentro.

Durante el tiempo que se permanezca amarrado al muelle es indispensable una estricta vigilancia sobre las amarras; se comprende que con las grandes diferencias de niveles entre las pleamares y bajamares, los cabos trabajarán en forma alternada con la marea quedando cortos o largos, o sea muy tesos o muy en banda, situaciones ambas inconvenientes para la seguridad del buque.

Si por el viento o por la misma corriente el buque en su vaivén diera un fuerte estrepón, lo más probable es que rompa los cabos pudiendo, en algún caso, quedar al garete hasta que trabaje la cadena del ancla; sin dudas se producirían averías en el buque o en el muelle, aún varar si la marea está bajando.

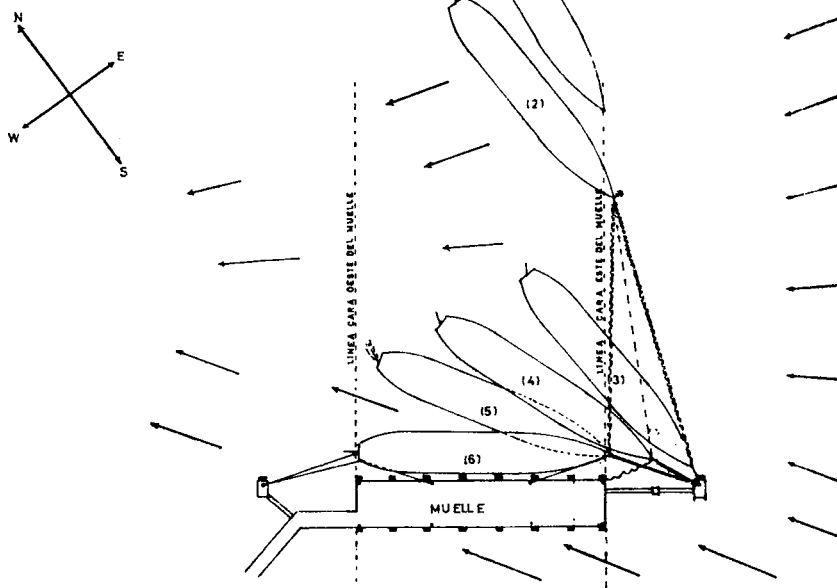
En las maniobras de atraque y desatraque se presentan varios casos que se considerarán por separado; ellos son:

PUERTO SANTA CRUZ.

PUNTA QUILLA

MAREA CRECIENDO

FIGURA N° 1



Atracar con marea creciendo

En este caso la maniobra más conveniente es atracar con la proa afuera, contra la corriente, que es la forma de hacer que la misma corriente contribuya totalmente a la realización de la maniobra. (Fig. N° 1).

Antes de llegar a la zona en que debe maniobrar para el atraque, se reducirá completamente la velocidad del buque poniendo máquina despacio o muy despacio adelante acercándose a la ribera Norte para poner después el timón todo a babor, dándole velocidad de caída a esa banda hasta que la proa o el rumbo del buque sea perpendicular al rumbo del muelle, entonces parará la máquina y dejará que siga cayendo a babor y derivando hacia adentro hasta ver desde el puente la línea imaginaria que determina la cara *Este* del muelle.

En ese momento, Posición N° 1, Figura N° 1, con ese rumbo aproximado se da máquina despacio con timón a babor, con el objeto de no ser llevado por la corriente hacia adentro y de mantener la proa próxima a la línea mencionada para fondear el ancla, como se indica en la Posición N° 2 del buque; si la mantiene, para la máquina, si no puede mantenerla, dará más máquina y timón a babor para contrarrestar el efecto de la corriente adoptando una posición que le permita aproximarse al Duque de Alba en forma lenta. Parará la máquina tan pronto consiga que

el buque vaya *de ronza*, sin avanzar ni retroceder con respecto a esa línea de referencia.

Una vez fondeada el ancla se dejarán salir libremente 3 ó 4 grilletes de cadena, aguantándola después despacio para que la cadena se estire y no exista el peligro de senos que engañan al maniobrista; habiendo senos al aguantar la cadena, estando a 8 ó 10 mts, para no ir contra el muelle, ella se estirará y pondrá en línea recta, tal vez lo suficiente para golpear en él.

Por esa razón es que no se debe aguantar la cadena en el grillete N° 2 ó 3, seguro que garreará; cuando haya salido el N° 4 es el momento de empezar a aguantarla despacio para que se estire evitando los senos.

Continúa avanzando despacio hacia el Dolfín, con el objeto de quedar tan cerca de él que se puedan arrojar las guías para pasar los cabos de proa y el spring si es posible; en ese momento es cuando interviene la cadena del ancla, debe ser aguantada con el freno para evitar que el buque atropelle al Dolfín, Posición N° 3 de la Figura N° 1.

Pasado el o los cabos por largo, se acortarán y tomarán vueltas en la bitas que correspondan y se lascará de ellos, Posición N° 4, hasta pasar el spring, si no pudo hacerse antes; con el o los cabos por largo, el peso de la cadena y la corriente, el buque se mantendría en la Posición N° 4. Pasado el spring se virará para acercar la proa y aguantando los cabos por largo se alcanza la Posición N° 5 en la que, la popa, aún está lejos del muelle.

Bien amarrado el spring, se dan unas paladas adelante con todo el timón a babor hasta que se consiga pasar las guías de popa y dar los cabos por largo a popa a la bita que se halla en el extremo NW del muelle; atracado el buque, con esos cabos se procede a pasar los largos de popa al Dolfín W del muelle, el o los springs y reforzar las amarras de popa y proa, 3 por largo en cada extremo y los springs. Posición N° 6.

No será necesario atender en la misma forma a los cabos dados por largo que a los springs; éstos son más cortos, de modo que serán objeto de especial atención; bien amarrados en la pleamar, en cierto momento de la marea bajando quedarán muy tesos, tanto, que si se arrian lo más probable es que se rompan con el consiguiente peligro que rompan los que trabajan contra la corriente.

Las flechas indicando la dirección de la corriente no representan magnitud de la misma, entendiéndose además que la dirección de la corriente tendrá algunas variaciones, de acuerdo al momento considerado de horas de creciente, se hace referencia a las proximidades del muelle; en el centro del río la dirección de la corriente, en esa zona y hacia afuera es Este-Oeste o viceversa. También es más regular la dirección de la corriente de bajante, en la misma zona del muelle, es casi del NW.

Es obvio que la costa, con su conformación, influye mucho en esas direcciones.

Como la amplitud de la marea es tan grande, en la bajamar puede haber inconvenientes para el uso de las plumas de carga del buque, sobre todo si la altura de la cubierta sobre el agua es reducida; en tales casos, se hace uso de las motogrúas que tiene la A.N.P.; el objeto es evitar que las lingadas toquen el muelle y no puedan salir de arriba del buque, si trabaja con sus plumas, desde cierto momento de la marea bajando hasta cierto momento de la marea creciendo.

Se podría hacer agua dulce y en estos momentos se podrá hacer también *carbonera* por cañería; pienso que de los combustibles más usuales.

El muelle dista 16 km del pueblo; a fines de 1978 estaban haciendo un camino nuevo que ya estará listo; recorre la costa. También hay amarradores; deben ser solicitados con anterioridad a la llegada, a fin de que las agencias puedan conseguirlos, o la Prefectura del puerto.

Salir del muelle - Estando proa afuera - Marea creciendo

Con el objeto de simplificar se considera que el buque es el mismo que atracó con la marea creciendo (Fig. N° 2).

Estando todo listo para la zarpada se largan los cabos de popa y se pone el timón todo a estribor, Posición N° 1; el buque, por efecto de la corriente, ocupará la Posición N° 2 a lo que también contribuye el peso de la cadena del ancla que, antes de largar los cabos de popa, será puesta un poco en tensión con el objeto de separar la proa del muelle en cuanto se largue el spring.

Si en la Posición N° 2 se cobrara únicamente de la cadena del ancla, la popa tendría tendencia a ir contra el muelle aunque por la corriente el buque fuera trasladado todo adentro del río; en cambio, dando un poco de máquina adelante, muy despacio, y el timón todo a estribor cobrando al mismo tiempo de

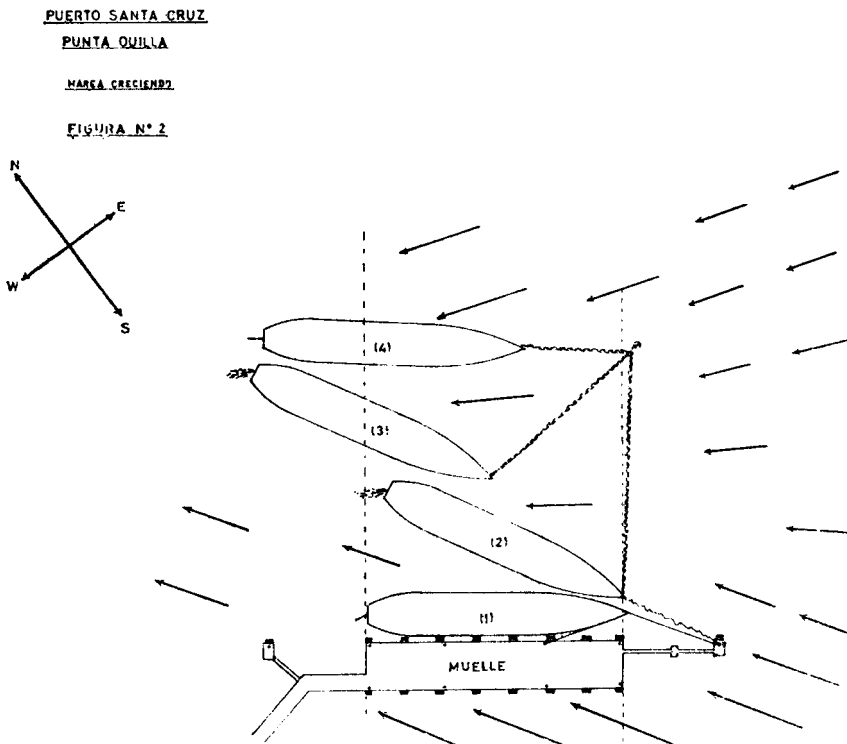
la cadena, se evitará que el buque vaya atrás con fuerza y produzca así una translación paralela que lo alejará del muelle. Puede así alcanzar la Posición N° 3, en que la cadena llama por la amura de babor.

En esta última Posición N° 3 ya puede parar la máquina; sigue virando y por efecto de la corriente el buque ocupa la Posición N° 4 en la que, virada el ancla arriba, puede iniciar su salida del puerto.

La salida en estas condiciones no ofrece problemas de ninguna naturaleza, la misma marea lo apartará del muelle; si no hiciera ninguna maniobra de máquina y timón el buque ocuparía una posición atrás de la 4 con 6 grilletes de cadena en el agua; virándolos, quedaría listo para zarpar.

No se debe perder la oportunidad de utilizar las ayudas que presta la naturaleza, como ser el viento y la corriente; ello forma parte del *Arte de maniobrar*.

Sin mencionar los cabos y los remolcadores, adonde los hay, el maniobrista dispone para su labor de: la máquina, el timón, el ancla, la corriente y el viento; su habilidad está en la conjugación armoniosa de todos esos elementos para obtener perfección en su trabajo.

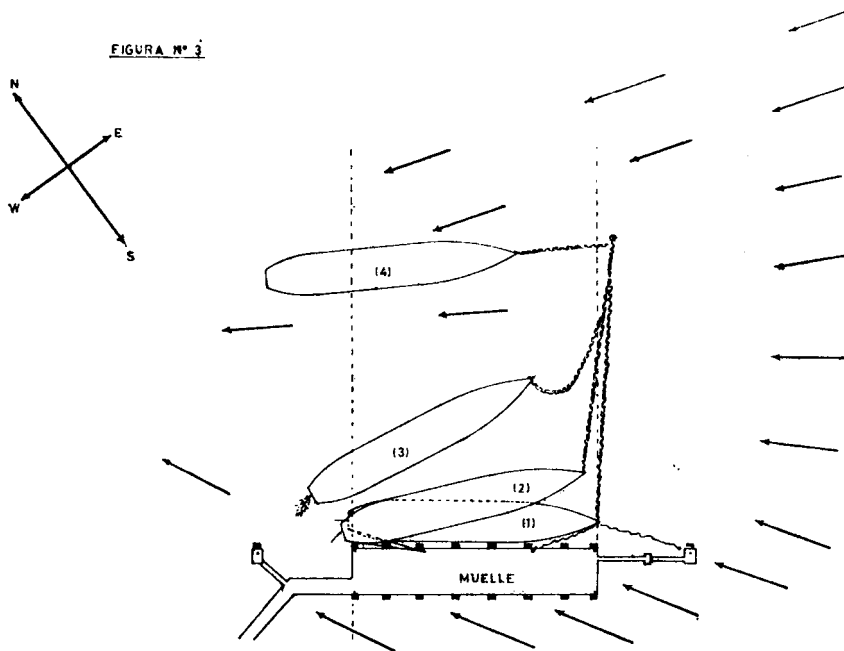


PUERTO SANTA CRUZ

PUNTA QUILLA.

MAREA CRECIENDO

FIGURA N° 3



El contenido del último párrafo tiene aplicación en cualquier parte que se maniobre, no es exclusivamente para la Patagonia.

Otra forma de salir - Estando proa afuera - Marea creciendo

Se trata de salir con la marea creciendo, cobrando de la cadena del ancla y sujetando la popa con un spring (Fig. N° 3).

Listo el buque a zarpar se engrana la cadena y se pone un poco en tensión; estando aún amarrado larga los largos de popa que no desempeñan función importante, el buque quedará aguantado por el spring de popa. Larga los cabos de proa, todos, y cobra de la cadena. Timón a estribor Posición N° 1.

La proa abrirá por efecto de la corriente, pero se cobrará la cadena para que no quede toda en banda; el peso de ésta también contribuirá a la separación de la proa del muelle, cuando se larguen los cabos que la sujetan, Posición N° 1.

Alcanzada la Posición N° 2 se larga el spring y el buque será llevado por la corriente que lo separa del muelle, Posición N° 3; en el caso de considerar que la popa aún está muy próxima al muelle, bastará con dar un poco de máquina adelante con el timón *metido todo a estribor*; el buque avanzará un poco y caerá a estribor alejando su popa del muelle. Tan pronto se con-

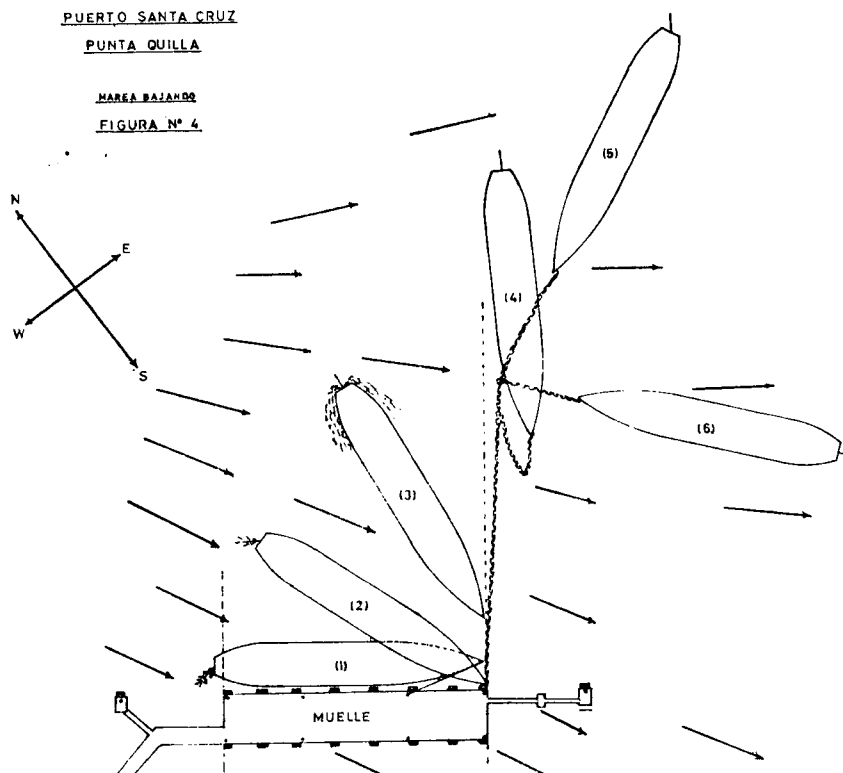
siga ese efecto se parará la máquina, evitando que tome mucha arrancada adelante.

Se continúa virando la cadena del ancla como en la Posición N° 4, en que una vez que el ancla quede a pique se dará máquina muy despacio adelante para no dejarse llevar por la corriente hacia adentro; cuando el ancla esté en el escobén se dará máquina zarpando. Si la idea no es zarpar, podrá dejarse el ancla a la pendura lista para fondear otra vez.

Esta maniobra es un poco más rápida que la anterior, y no hay impedimento para su realización, sin embargo, la anterior, conceptualmente, es más *marinera*; el maniobrista debe tratar en todo momento de tener su popa libre para mover su hélice sin riesgos de enredar cabos en ella.

Estando proa afuera - Salir con marea bajando

En las condiciones presentes es evidente la necesidad de abrir la popa por medio de la máquina y el timón; la comente la aconcha contra el muelle en forma tal que, ni largando todos los cabos menos el spring de proa, el buque no abrirá su popa si no es por medio de la máquina y el timón (Fig. N° 4).



En tales casos, estando el buque listo para dejar el muelle, se largan todos los cabos de popa y se cobran inmediatamente haciendo lo mismo con el cabo por largo de proa, conservando únicamente el spring de proa que, por razones de resistencia del mismo y de seguridad del buque, se pasó con anticipación, por seno, a la bita en que se hará firme, como lo muestra la Posición N° 1.

En esas condiciones pondrá timón a estribor dando máquina muy despacio adelante, con lo que se aumentará la tensión en el spring, y si la popa no abre se podrá poner máquina despacio adelante, seguramente abrirá; continuará haciendo esa maniobra hasta que la corriente ataque al buque por la aleta de estribor llevándolo en su dirección. Apenas pasada la Posición N° 2 parará la máquina poniendo el timón a la vía, mientras el buque continúa su caída de la popa en el sentido de la corriente.

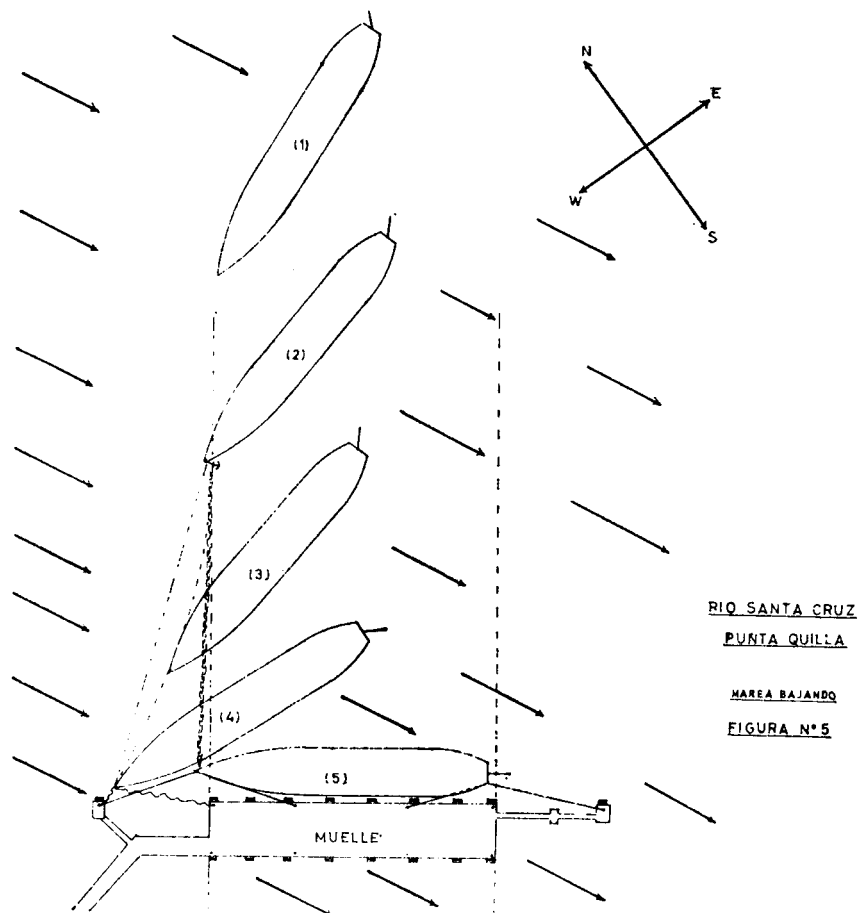
Largará el spring cobrándolo inmediatamente y dará máquina atrás para alejarse del muelle, cobrando entretanto la cadena del ancla, parando la máquina en cuanto tome un poco de arrancada atrás; conviene que la porción de cadena que va quedando en banda no pase por arriba del ancla, pues podría encepase creando un problema. En la Posición N° 3 ya puede parar su máquina y seguir virando cadena, al mismo tiempo que la corriente lo lleva en su dirección.

El rozamiento del seno de la cadena en el fondo también contribuye a la caída del buque hacia afuera, en forma lenta, Posición N° 4; la caída se irá acelerando a medida que la cadena empiece a llamar por proa y será máxima cuando tese un poco como en la Posición N° 5. Para que no trabaje mucho soportando tensiones muy grandes, en esta última posición se puede poner el timón a estribor y dar un poco de máquina adelante hasta ver que la cadena afloja, al mismo tiempo el buque caerá un poco a estribor tendiendo a presentar su proa a la corriente. Parará la máquina en cuanto el Oficial de proa avise que la cadena afloja.

El fin de la maniobra es evitar *estrepones* de la cadena que finalmente pueden hacer garrear el ancla. En la Posición N° 6 está listo para llevar el ancla al escobén y zarpar.

Atraca proa adentro - Marea bajando

Como en el caso de la marea creciendo se navegará en busca de la línea imaginaria que determina la cara Oeste del muelle, sobre la que aproximadamente se fondeará el ancla; para quedar con no menos de 5 grilletes de cadena afuera del escobén, se



hará uso de alguna marcación apropiada, del radar o del *ojo marino*. La Posición N° 1 muestra al buque ingresando a las proximidades del fondeo, navegando con el abatimiento necesario para mantenerse sobre la línea antes nombrada. Naturalmente que la velocidad debe ser muy reducida, la necesaria para no perder el gobierno del buque; para no ser llevado hacia afuera por la corriente, dará golpes de máquina con su timón metido a estribor (Fig. N° 5).

Así llega a la Posición N° 2 en que fondea su ancla de estribor y arria libremente hasta tener afuera al grillete N° 4; en ese momento empieza a aguantarla despacio sobre el freno con el objeto de estirar la cadena en el fondo evitando la formación de senos que la harían inútil al intentar usar la ancla como freno en la aproximación al Dolfin situado al Oeste del muelle, para pasar los cabos por largo a proa. Como no hay lanchas amarradoras, el buque debe aproximarse lo suficiente para el lanzamiento de las guías que harán posible pasar los cabos para encapillar en la bita.

Tan pronto sea encapillado el o los cabos, se los puede pasar a las bitas que corresponda y arriarlos sobre vuelta para que el buque vaya atrás, Posición N° 4; la cadena en tensión tratará de abrir un poco la proa haciendo que ella se convierta en “punto de apoyo” y de giro del buque empujado por la corriente con fuerza contra el muelle.

Se pondrá el timón a babor listo para actuar en cuanto se dé máquina adelante, para anular el recostón violento que daría contra el muelle si no se suaviza tan rápida caída, provocada por la corriente que incide contra el costado del buque y contra el muelle, tratando de aconcharlo con fuerza, que depende del momento de la marea en que se maniobra.

La mayor fuerza de la corriente se verifica con media marea bajando o creciendo; en Santa Cruz puede ser del orden de 3 a 5 nudos, según se trate de mareas medias o de sicigias. Tener en cuenta que 3 nudos significan 1,54 mts por segundo y 5 nudos 2,57 mts por segundo, de modo que en 1 minuto el buque será desplazado por la corriente 92,4 mts y 154,2 mts, respectivamente; naturalmente que no siempre coincidirá la maniobra con la media marea, pero no hay que perder de vista ese detalle.

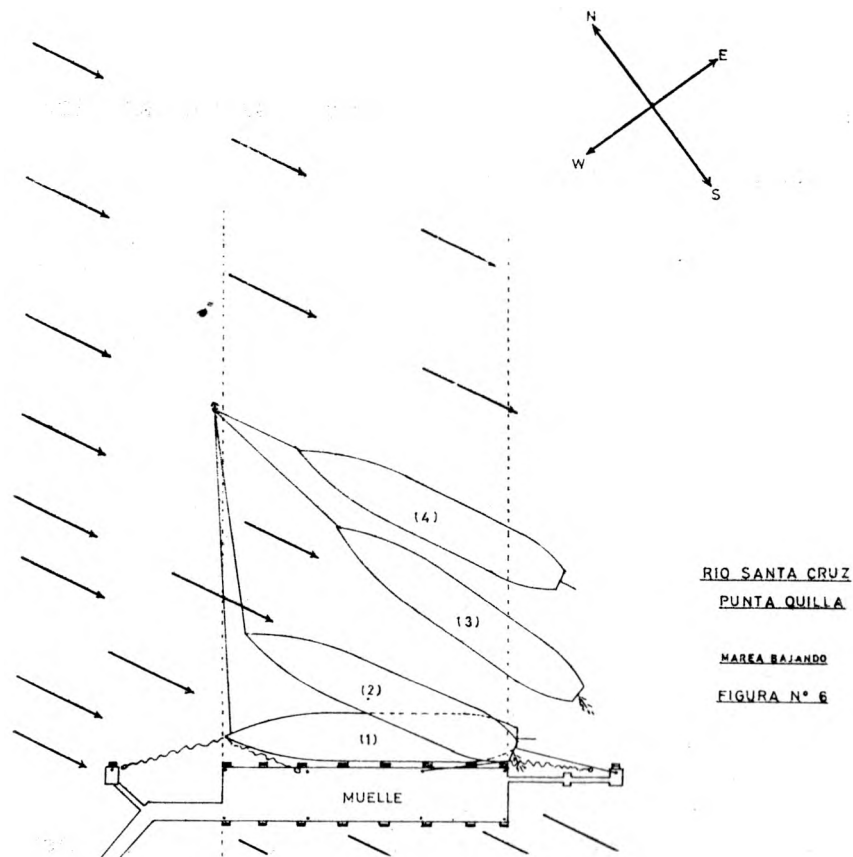
Habrá que cuidar que el buque no tome demasiada arrancada adelante; debe parar antes de embestir al muelle y si la velocidad es grande se corre el riesgo de cortar la cadena al pretender detener al buque para que no embista al muelle.

A velocidad reducida tan pronto como se aplique el freno a la cadena del ancla el buque cabeceará cayendo a estribor y sacando la proa del Dolfín, dejándolo por babor (amura); ese es el efecto de la corriente. Sujeta la proa, la popa caerá en sentido de la corriente.

En la Posición N° 5 el buque está en su posición y se procede al amarre final, por lo menos 3 cabos buenos por largo a proa y a popa más los 2 springs; una vez amarrados se arría la cadena del ancla en banda, de lo contrario su peso tiende a abrir la proa, del muelle.

Recordar que en todos los dibujos las flechas sólo indican dirección, no magnitud; además, las direcciones son aproximadas y un poco variables, de acuerdo a las horas de creciente o bajante consideradas en esos períodos.

Es probable que la corriente de bajante en el Río Chico, afluente del Río Santa Cruz, desvíe a éste hacia un rumbo cer-



cano al SE con que llega al muelle de Punta Quilla. Por tal razón, ella lo aconcha contra el muelle.

Salida del muelle - Marea bajando - Proa adentro

Suponiendo que se trata del buque que atracó y ahora debe salir del muelle de Punta Quilla con la marea bajando, la corriente lo aconcha contra él (Fig. N° 6).

Una forma de salir es por medio de la cadena del ancla, tal vez la más efectiva; sin embargo, es posible que no haya otra cuando la marea o corriente tenga mucha fuerza.

En esas circunstancias es conveniente arriar despacio los cabos para que el buque retroceda unos 5 ó 10 mts, a fin de que la o las hélices queden al Este, de la cara Este del muelle, eliminando todo peligro de tocar en él, especialmente si se trata de buque de 2 máquinas; la de babor quedará cerca de la estructura del muelle. Como al cobrar de la cadena la popa rabeará a babor, existe la posibilidad de que la hélice toque y tuerza sus palas.

Suponiendo que el buque se llevó atrás y que se está listo a zarpar del muelle, se pasa por seno el spring de popa, se larga

el cabo o cabos por largo de popa, se engrana la cadena y se largan todos los cabos de proa, como se muestra en la Fig. N° 6-1, se empieza a virar la cadena para abrir la proa, con lo que el buque irá tomando una posición como la Posición N° 2 en que ya recibe a la corriente por su proa, aconcha su popa contra el muelle por efecto del spring; si para de virar la cadena en ese momento y la proa cae a estribor, significa que la corriente ataca a la amura de babor llevando la proa en su dirección, es el momento de largar el spring de popa y con el timón a babor dar máquina adelante, virando al mismo tiempo la cadena.

Con esa maniobra se abrirá la popa del muelle, se evitará que el buque retroceda y se producirá una translación paralela que lo alejará paralelamente a sí mismo del muelle; aún separado de él se lo puede dejar ir un poco atrás como en la Posición N° 3 en que ya no hay inconvenientes para terminar de virar la cadena y, con el ancla en el escobén, zarpar.

En casi todos esos puertos de corrientes fuertes, de creciente o bajante, es conveniente dar máquina en cuanto avisan de proa que el ancla está a pique, porque cuando eso ocurra él será llevado por la corriente en su dirección.

En la Posición N° 4 ya está presentada la proa a la corriente quedando listo para terminar de virar el ancla y zarpar.

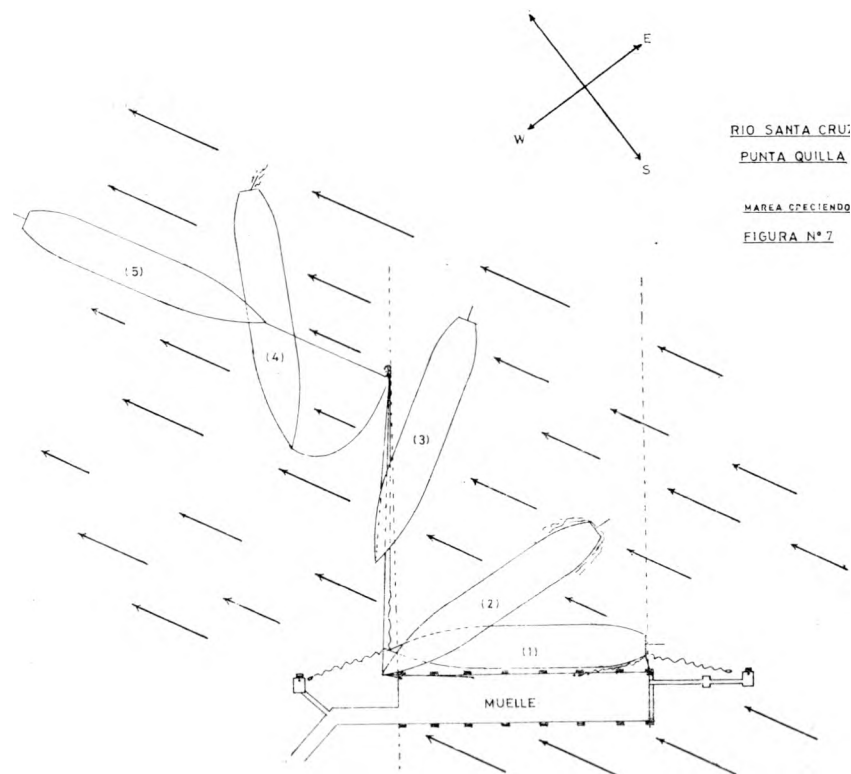
Buque proa adentro - Marea creciendo - Salida del muelle

Este caso puede tratarse del mismo buque que atracó proa adentro con la marea bajando y se le presenta la situación de poder salir cuando la marea crece (Fig. N° 7).

Estando el buque amarrado al muelle, Posición N° 1, se ve cómo la corriente ataca a su costado por la banda de babor, de modo que si está listo para zarpar largará primero sus cabos por largo a proa, probablemente están en banda; después largará los cabos por largo a popa y el spring habiendo dado previamente un travesín por seno en popa para aguantarla hasta estar arriba los cabos de popa; se pone la cadena en tensión moderada para evitar la rotura del spring.

Todo preparado se larga el travesín de popa, con lo que el buque empieza a ser llevado, en sentido de giro, sobre la proa sujeta por el spring por la acción de la corriente; ese spring también se consideró conveniente pasarlo a la bita del muelle, por seno.

Así alcanzará la Posición N° 2; pasada ésta un poco se larga el spring y se da máquina muy despacio atrás, con el objeto de



alejarse del muelle a la proa del buque, virando la cadena entretanto; la máquina se parará tan pronto el buque arranque atrás.

Así pasará a las Posiciones Nros. 3, 4 y 5 quedando finalmente en condiciones de llevar su ancla y zarpar; en una Posición N° 4 será conveniente dar un poco de máquina adelante con el timón a babor, con el objeto de hacer que la proa caiga para recibir a la corriente de frente. Eso se hará evitando que el buque adquiera arrancada adelante; tal vez con un golpe fuerte de máquina y todo el timón a la banda se consiga el máximo efecto evolutivo del timón metido a babor, parando la máquina antes que el buque tome arrancada adelante.

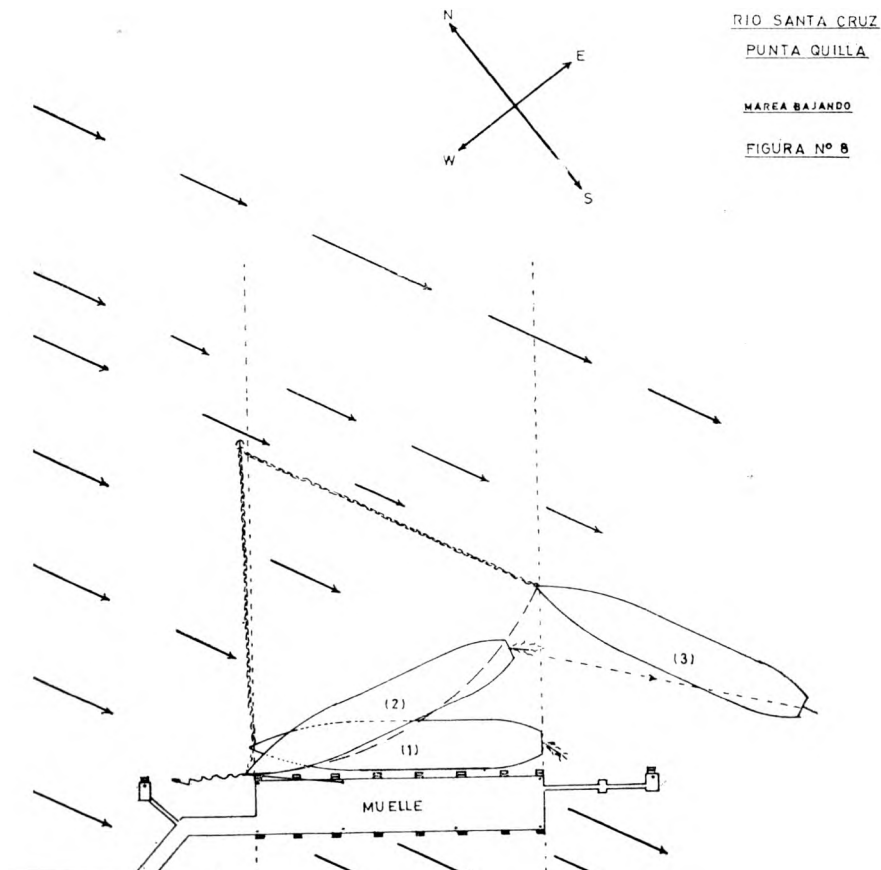
Es imperioso evitar los estrepones de las cadenas de las anclas, no sólo pueden cortarlas sino que resienten sus resistencias a la tracción cuando, por esfuerzos muy grandes, pasan los límites fijados para esas cadenas, de ese buque. En un estrepón se cortan fácilmente, en la misma forma que se corta un hilo resistente cuando se toman vueltas en las dos manos y se dá el tirón. Posiblemente no se corte el hilo si se lo pone en tensión y después se hace fuerza para cortarlo. Igualmente se comporta la cadena que trabaja entre el ancla y el buque, si uno de los extremos, buque-ancla, no cede en sus esfuerzos opuestos al ponerse en tensión la cadena, ésta se corta. Ceder el ancla significa garrear, ceder el buque significa presentar a la corriente o al viento cuando trabaja la cadena.

En la Posición N° 2, la proa no irá en dirección de la corriente como ocurriría si estuviera suelta, el spring la sujeta al muelle, cuando se da máquina atrás. En un buque dando máquina atrás en una corriente, la proa se comporta como si diera máquina atrás habiendo viento, cae hacia su dirección.

Salida de muelle - Marea bajando - Otra forma

La maniobra que se comentará podrá llevarse a cabo si la corriente no es muy fuerte; no es conveniente realizarla con media marea bajando, excepto que el buque tenga gran potencia de máquina (Fig. N° 8).

En el caso normal de buques mercantes esa potencia no es muy elevada y aunque lo fuera no podría ser descargada toda sobre el spring, ya que lo rompería, o rompería la bita en que está encapillado; el peligro está en el momento en que dé máquina atrás para alejar la proa del muelle.



En la Posición N° 1 el buque está con un cabo por largo a proa y un spring pasado a la bita por seno; con timón a estribor pone su máquina muy despacio adelante para tesar el spring, manteniendo el cabo por largo amarrado hasta verificar que el buque abre su popa del muelle; si lo hace se podrá poner la máquina adelante despacio apurando así el *rabeo* de la popa.

Si consigue alcanzar una Posición N° 2, en la que probablemente, mejor dicho seguramente, la resistencia opuesta por la corriente es grande atacando al buque por su través, entonces largará todo a proa y dará toda fuerza atrás con timón a la vía, parando la máquina antes que tome mucha arrancada atrás.

La proa del buque está sujeta por la cadena del ancla, de modo que no pueda caer a babor por efecto de la corriente, se evitará así la posibilidad de golpear a las defensas del muelle y, al mismo tiempo, de averiar La proa.

Sin embargo, la proa sujeta por la cadena facilitará la acción de la corriente contra el casco del buque haciendo que la popa caiga con rapidez hacia el muelle; claro que se evitará con máquina y timón que ella pegue contra él.

La longitud de la cadena será el radio con que la proa describirá una circunferencia, que en general será de menor radio debido al seno que se formará en el fondo, cuando el buque empiece a ir atrás; es posible que dicho seno no se produzca si la corriente es fuerte. Así puede el buque presentar a la corriente con su popa muy cerca del muelle.

La maniobra es factible, pero no aconsejable para buques de poca potencia de máquinas; por otra parte, es más sencilla y de menos riesgo la descrita en la Figura 6.

Tener presente que la translación del buque por efecto de la corriente es grande: 2 nudos equivalen a 1,03 mts/seg.; 3 nudos a 1,54 mts/seg.; 4 nudos 2,06 mts seg.; valores que multiplicados por 60 segundos harán ver cómo se mueve de rápido el buque llevado por la corriente. Es evidente que la translación disminuye a medida que presenta su proa a la corriente, por lo tanto disminuye la fuerza sobre la cadena del ancla.

Si al largar los cabos y dar máquina atrás también vira la cadena, Posición N° 2, aumentará la velocidad de *rabeo* de su popa hacia el muelle, de modo que si hubiera en el fondo un seno grande de cadena, la aproximación de la popa al muelle podría llegar a ser peligrosa, dando lugar a maniobras de emergencia que no siempre llegan a feliz término.

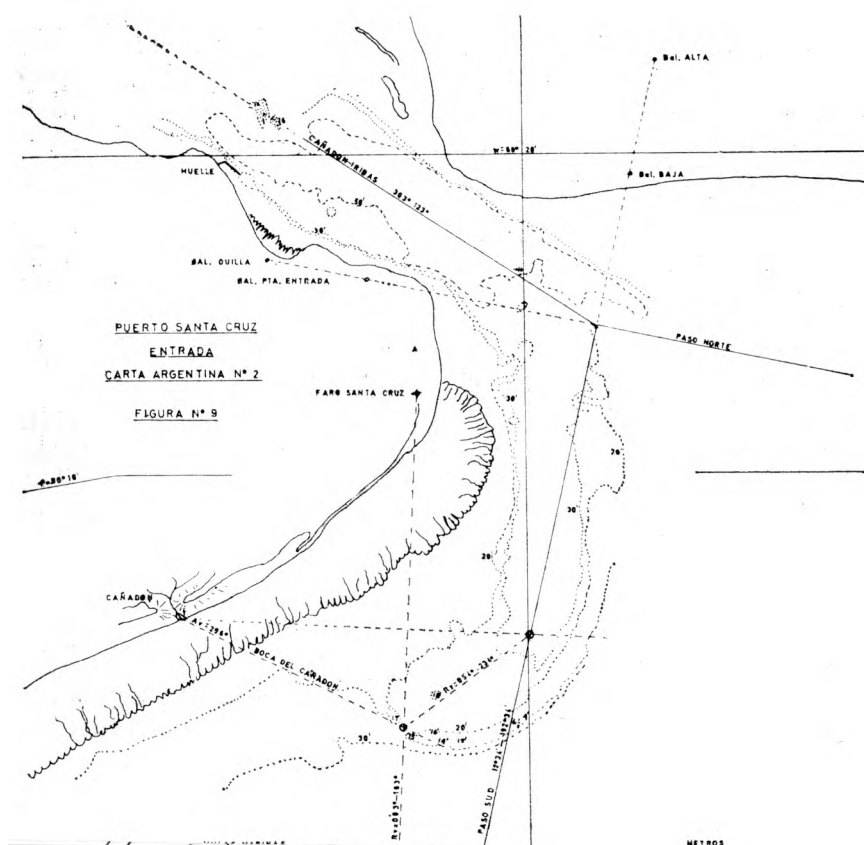
La Posición N° 3 de la Figura N° 8 puede ser alcanzada después de pasar la popa del buque al Este de la misma, todo dependerá de la velocidad de la corriente y de la que tenga el buque dando atrás.

Puerto Santa Cruz - Entrar o salir con poca altura de marea

El puerto presenta hasta esa facilidad de poder entrar o salir con poca altura de marea y hasta en bajamar para buques de poco calado (Fig. N° 9).

El paso que se describe es el que figura en la Carta Náutica Argentina N° 2, a una milla de distancia de la primera enfilación del Paso Sud, balizas alta y baja con dirección verdadera $012^{\circ}34'$ ó $192^{\circ}34'$.

A dos o tres millas de la barra se navegará al Oeste de la enfilación hasta marcar al faro Santa Cruz al Av = 003° ; manteniéndolo a ese azimut navega hacia la entrada hasta marcar la boca del cañadón más grande que se ve al Sud de la barranca de entrada al puerto. En su descarga al mar la costa se corta



en forma de V, el azimut de caída es $Av = 296^\circ$. Si hubiera dudas con respecto a su reconocimiento, no habrá más que marcarlo simultáneamente con otros dos puntos conocidos para determinarlo, cosa que no creo necesaria.

Esa marcación dará el momento en que se está libre del banco, cuya cola da una profundidad al cero de 15', para caer al $Rv = 054^\circ$ aproximadamente, corrigiéndolo de acuerdo al sentido de la corriente, bajando o creciendo, para evitar abatimientos grandes. A este último rumbo navegará poco más de una milla para caer en la primera enfilación de entrada del paso Sud y tomarla.

Sobre ella navegará hasta tener por el través la primera enfilación del paso Norte Balizas Quilla - Punta Entrada, dando timón a babor para caer al $Rv = 303^\circ$ sin preocuparse mucho por ver la enfilación Cañadón - Iribas que tiene esa dirección; si se observa la carta se comprobará que la zona hasta llegar casi a Punta Quilla es profunda y que no hay peligro en apartarse de esta enfilación. Es suficiente navegar por el medio del canal.

De la caída al $Rv = 303^\circ$ al muelle de Punta Quilla hay 4 millas de distancia, de modo que según el sentido de la corriente se tomará el margen para reducir la velocidad del buque y poder maniobrar con tranquilidad.

Para la salida se empleará el mismo criterio, navegar al $Rv = 123^\circ$, si no se ve la enfilación, tratando de mantenerse en el medio de la parte más angosta vista a proa, hasta llegar el momento de tomar la primera enfilación del paso Sud. Navegar por ella hasta marcar al $Av = 293^\circ$ al Cañadón Grande para caer al $Rv = 234^\circ$ hasta volver a marcar a ese cañadón al $Av = 296^\circ$ o al faro Santa Cruz al $Av = 003^\circ$.

Es muy conveniente familiarizarse con los accidentes del terreno de la Zona que figuran en la carta antes mencionada; facilitarán la tarea del navegante allanando sus dudas y eliminando temores.

La primera vez que navegué por ese paso fue en el vapor "José Menéndez". Su Capitán era el Capitán de Ultramar Esteban Carraro, un verdadero as en conocimientos del Sud argentino; el buque al llegar a ese puerto calaba aproximadamente 24' pies de calado.

Como anécdota de su capacidad cuento que en una oportunidad en que yo era su Primer Oficial, recibió un telegrama en Río Gallegos en el que se le decía que al llegar a Buenos Aires

el buque entraría al dique de carena; al entrar a Santa Cruz en viaje de regreso se arrimó a la costa Norte de la enfilación Cañadón - Iribas hasta rozar con suavidad, diría casi matemática, el costado de estribor del buque y al salir lo hizo en la misma forma y en el mismo lugar con el costado de babor. Con esa operación se eliminó el rasqueteo del casco cuando entró a dique; no había abolladuras ni nada parecido cuando lo vi en seco.

Esa maniobra la hacía anualmente, cada vez que el buque debía ir al dique.

Durante las operaciones militares en Tierra del Fuego estuve embarcado como Práctico o Asesor del señor Comandante del buque A.R.A. "Cabo San Antonio" a quien comuniqué la factibilidad de ese paso; lo usó en casi todas las entradas y salidas evitando las pérdidas de tiempo que lo hubieran hecho esperar horas, para varar en La Misión. Su uso contribuyó al éxito de las operaciones militares en aquella playa y no se perdió ni una hora de tiempo.

Estimo que sería conveniente colocar una baliza en el cañadón, mejor si es luminosa; permitiría la entrada nocturna haciendo uso del paso y además serviría para determinar con precisión el cruce de la barra, aún navegando por la enfilación. El corte de la enfilación alta-baja con marcación al faro es muy agudo, por lo tanto sujeto a mayores errores, en la situación.

Santa Cruz aún dista mucho de ser *puerto de aguas profundas*; habría que hacer algo para que lo sea, precisamente *lo que no se quiere hacer, dragar*.

Le tenemos un miedo terrible al dragado, pero esa operación no es un invento argentino ni es el único país del mundo que draga, casi todos los países del orbe dragan sus vías navegables.

En momentos en que la economía del país se halla tan quebrantada, *más cale actualizar lo que tenemos y abandonar los sueños de nuevos puertos*.

A Buenos Aires entró un buque de bandera española que causó sensación por su tamaño: su eslora es mayor que la del "Eugenio C", pero menor que la del "Lash"; la del español es de 255 mts, la del "Eugenio C" es de 220 mts y la del "Lash" es de 274 mts. Las mangas del "Lash" y del español son superiores a la del "Eugenio C".

Son comunes los buques de esloras superiores a los 200 mts que llegan al puerto de Buenos Aires y no hay que asombrarse: *Muchos de ellos han iniciado sus cargas en el puerto de Santa Fe, adonde hablando en sentido figurado entran con calzador.*

El desplazamiento de este buque español es superior a las 100.000 tn, es el buque más grande que ha entrado al puerto de Buenos Aires para cargar 60.000 tn de cereal; supongo que su calado de salida estará entre los 31'06" y 32'00" pies.

Sostuve siempre que a los armadores *no les importan las pérdidas de tiempo, ni las huelgas, ni las pocas profundidades*; ellos mandan a sus buques *a los puertos adonde hay carga. Si no fuera así, no irían a un puerto tan chico como Santa Fe, no entrarían al Río Parana, no vendrían a Buenos Aires, ni a Necochea, Mar del Plata, ni Bahía Blanca.*

Esto no es una novedad, toda la vida fue así; hace unos años otro práctico rebatía mi argumento de que entraban pocos buques a Buenos Aires porque *no había carga pura exportar*, posiblemente en 1970; su argumento era de que con buques grandes se reemplazaba a los más chicos. *Los hechos me dieron la razón*: en el año 1980 o en 1979 entraron al puerto de Buenos Aires más buques que en cualquiera de los años anteriores; y el grueso de ellos fue de buques de gran tonelaje, ¿por qué? *¡Porque había carga a montones para exportar!*

Las únicas espinas que habrá encontrado este buque español serán la poca altura del elevador, sus tubos tendrían inclinación negativa con respecto a la cubierta del buque, más alta que sus bases; no habría inclinación suficiente para que el grano corra por ellos y caiga en las bodegas del barco.

La infraestructura es deficiente, el buque debe ser hundido unos cuantos pies por medio de cintas mecánicas portátiles, de muy bajo rendimiento y alto costo de alquiler. Este tema fue tratado en el trabajo titulado: "FALTA DE PROFUNDIDAD Y DE INSTALACIONES EN LOS PUERTOS ARGENTINOS".

La altura del nacimiento de los tubos del elevador, sobre el piso, debiera ser 10 mts mayor que la actual; de tal manera nunca le faltaría declive para arrojar grano en las bodegas de los buques.

Durante 16 años como Práctico del puerto de Buenos Aires presencié el mismo espectáculo: colas de buques en las radas y de camiones en los puertos.



**Venga
a ganar en
Sados!**

Azzolini & Asociados

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
Optica - Farmacia, etc.

Capital Federal: Av. Antártida Argentina 1160 (Retiro). Ricardo Gutiérrez 3003 (V. del Parque).
La Plata: Calle 45 N° 367. **Zárate:** Rivadavia 335. **Verónica:** Calle 25 entre 30 y 32. **Mar del Plata:**
Alberti 2555. **Pto. Belgrano:** Prolon. B. de Irigoyen esq. Colon. 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.

Utilización del Arco Iris para la verificación de rumbos

Por el Teniente de Corbeta

EDUARDO VICTOR LOPEZ

En la práctica, resulta muy poco frecuente la observación del arco iris, e incluso aún menos frecuentemente nos encontramos ante la necesidad de experimentar algún método para verificar rumbos, utilizando este fenómeno óptico.

Deberían concurrir varios factores; por ejemplo la aparición del arco iris, y la ausencia del Sol, ocultado tras las nubes o una altura de Sol demasiado grande, al punto de dificultar la observación precisa.

Es cierto que el método tiene muy relativo valor práctico; sin embargo, constituye un aporte al bagaje de conocimientos que debe poseer un marino, al tiempo que es en sí una curiosidad de seguro cuestionable en las charlas de cámara, que no tardaremos en verificar en cuanto se nos presente la ocasión.

Ocurrió que durante el otoño de 1984, navegando frente a Cabo Corrientes, después de una noche de cielo cubierto 8/8, se presenta la mañana en similares condiciones; tan es así que recién a 13.50, aprovechando una fugaz aparición del Sol, se logra verificar rumbo. Sin embargo, dada la altura del astro y en virtud de las adversas condiciones de observación (rolidos y cabeceos), la precisión obtenida dista mucho de la deseada.

Una hora más tarde, sin haberse vuelto a ver el Sol aparece un arco iris por intervalo de varios minutos, el cual permitió efectuar el procedimiento que se indica:

En forma casi simultánea, se miden los azimutes a ambos extremos del arco, y se obtiene el top.

Se calcula a continuación la inversa del valor medio con la fórmula $A_v = \frac{Az_1 + Az_2}{2} \pm 180^\circ$, valor que resultará ser el azimut verdadero del Sol para el instante de la observación. Luego, comparándolo con el valor calculado por tablas, habremos determinado el desvío del compás.

La explicación de la fórmula es sencilla. Tomamos la media de los azimutes extremos porque la dirección de los rayos de luz está dada por el punto de altura máxima, el cual resulta más difícil de determinar con precisión que los extremos, siendo que por otra parte equidista de los mismos.

Luego resultará que el azimut al Sol es inverso, puesto que en este caso nos interesa de dónde vienen y no hacia dónde van los rayos de luz.

Nótese que siempre que observe un arco iris tendrá el Sol a sus espaldas.

Así es que en esta situación particular, después de 20 horas, se logró verificar rumbo sin tener a la vista al Sol, al tiempo que se pudo comprobar que el arco iris, más que un adorno en el firmamento, es otra arma de las que dispone el marino para llevar la proa a destino.

| | |
|--|--|
| <p>ASTILLEROS</p> <p>ASTILSUR SA</p> <p>REPARACIONES Y CONSTRUCCIONES NAVALES</p> | |
| <p>ADMINISTRACION Reconquista 661 - Piso 7 - 1003 - Capital. Tel: 312 - 1286/1475 313 - 5738. Telex: 23063 / ASTIL AR</p> | <p>ASTILLERO Gral. Rivas 175 1871 - Avellaneda (Isla Maciel) Tel: 201 - 8523 / 9854</p> |

MANTENIMIENTO y RIESGO, *dos caras de una misma moneda*

Por el Capitán de Corbeta

FRANCISCO H. CACHAZA

Nunca pecará por exceso aquel Comando que insista en obtener el óptimo grado de alistamiento de su buque durante la mayor cantidad de tiempo posible.

Esta actitud, de hecho obligatoria en la Armada, es producto de la naturaleza de toda operación naval. En ellas las exigencias son siempre severas, múltiples y variadas.

La era tecnológica que nos toca vivir, la modernidad, valor y complejidad de los medios materiales que debemos manejar y el hecho cada día comprobado de que esta evolución condiciona a las posibles misiones haciéndolas cada vez más ambiciosas, obliga a considerar al buque moderno como a una herramienta que debe mantenerse siempre dentro de un alto índice de disponibilidad.

Todo buque debe flotar, trasladarse y operar sus sistemas con máxima eficiencia antes de encarar el cumplimiento de una misión. Este requisito permanente hoy se convierte en crucial si se quieren encarar operaciones con posibilidades de éxito.

Desde esta perspectiva no basta con que el buque flote en la dársena, debe de poder hacerlo en todo tiempo y lugar que responda a las condiciones de su concepción original. Tampoco es suficiente con que se propulse más o menos bien, ya que esta

capacidad está directamente vinculada al total de sus atributos y muy especialmente a la dotación y diseño de sus sistemas.

Finalmente, y debido a que los equipos que conforman la dotación de combate del buque se integran en sistemas interrelacionados, resulta evidente que la disminución en la prestación de cualquier componente producirá una reducción de la eficiencia operativa que en el límite pueda neutralizarlo, discapacitándolo para cualquier acción que no sea la de abandonar la misión.

Ciertamente es imposible admitir degradaciones, prestaciones precarias o ausencias de servicios en cualquiera de las tres capacidades básicas de los buques.

Sin embargo, todo Comandante sabe hasta qué punto es difícil, actualmente, lograr el mantenimiento en cantidad y calidad necesario para cumplir con tal imperiosa necesidad.

De tal forma nos introducimos en el tema de la confiabilidad, que no es más que el reverso del riesgo o de otro modo el de la aceptación del quantum de incertidumbre inherente a toda decisión en la que intervienen elementos materiales de los que dependemos y cuyo funcionamiento nos sugiere un cierto grado de esperanza en su servicio.

La confiabilidad se expresa como la probabilidad de que un elemento no falle antes de que transcurra un tiempo determinado. Es entonces una probabilidad en función del tiempo.

Esta probabilidad depende de factores de tipo físico que caracterizan a los sistemas, máquinas y mecanismos de que se trate.

El equipamiento de un buque moderno tiende en general a proveer seguridad y rapidez a su funcionamiento. Es decir, este equipamiento pretende la máxima eficiencia del buque.

El combate naval actual se disputa en tres dimensiones a corta y larga distancia. La rapidez con que se desarrolla una acción misilística, por ejemplo, es tal, que los datos proporcionados por los radares deben ser procesados por computadoras, ya que el mero control visual de la pantalla no basta. Estos datos deben ser ingresados instantáneamente y transformados en la información inmediata que requiere el personal de operaciones y de armas, mientras seguramente debe hacerse frente a las CME del enemigo.

Del mismo modo, aunque en escala menor, la transferencia de control desde la Sala de Máquinas al Puente, cuyo propósito es la reducción del tiempo de reacción de la maniobra, tiende a aumentar los márgenes de seguridad.

Estas y otras innovaciones ya vigentes en nuestra Armada implican un cambio más que radical en los modos de operación y requieren una muy alta confiabilidad de los medios de mando y monitoreo. Supletoriamente debemos olvidarnos del sistema local o manual, ya que en los nuevos buques sencillamente no existe.

En cierto modo vemos que los buques de la actual generación son más “todo o nada” que los de las precedentes. Subsidiariamente estamos forzados a suponer que todo déficit en la confiabilidad de algún equipo o sistema difícilmente pueda ser superado por el propio buque, sin apoyo, cuando se encuentre en el mar.

Ya hemos definido a la confiabilidad; sería preciso ahora establecer una categorización de las fallas, a fin de prever las acciones tendientes a aumentarla.

En general las fallas pueden ser:

1. Fallas verificadas en la etapa de prueba y recepción. No son las que pueden esperarse en la operación normal de los equipos y sistemas. Estas fallas deben ser corregidas antes de firmar el conforme de aceptación del buque.
2. Fallas extraordinarias, producidas por esfuerzos fuera de las tolerancias de diseño y que tampoco son esperables durante el período de vida útil.
3. Fallas por desgaste; se producen por la caducidad de algún atributo de los materiales componentes debido al uso o al mero transcurso del tiempo.

Estas son las fallas que pueden evitarse, aumentando por lo tanto la confiabilidad.

El mantenimiento correctivo y preventivo está orientado especialmente a prever este tipo de fallas.

Así las cosas, lo que todo Comando está obligado a considerar y no puede dejar de ponderar, es que la instrucción adecuada y el adiestramiento permanente disminuyen los errores de operación, que en gran medida contribuyen a producir el segundo tipo de fallas. Simultáneamente es preciso desarrollar el método

de mantenimiento que, previendo los desgastes, neutralice la concreción de la falla o “fuera de servicio”.

Ambas actitudes constituyen bastante más que el simple cumplimiento de un plan o una rutina; en los tiempos que corren deben prefigurar toda una filosofía de operación de los medios.

Los nuevos buques no ofrecen márgenes y tienen un solo modo de utilización posible, utilización eficiente.

El riesgo en ellos está vinculado al mantenimiento según una función proporcionalmente inversa para cada acción determinada.

Comencemos por un ejemplo simple que tiene que ver con el riesgo implícito de una maniobra y supongamos que tenemos un buque de diseño moderno, tamaño mediano, sistema de control de máquinas en el puente, hélices de paso variable, interlocking de motores, servo mecanismo de gobierno de doble vía con alternativa EGA en una estación próxima al puente, instalación de fondeo rápida, radar de buena discriminación en distancias cortas y equipos de comunicaciones en VHF de los denominados puente a puente. El personal que opera todo este equipamiento está instruido y adiestrado individualmente y en conjunto, ha trabajado en equipo durante un tiempo prolongado y puede afirmarse que su experiencia es suficiente. La maniobra consiste en cruzarse con otro buque que navega a bario corriente dentro de un canal estrecho (100 metros de ancho de solera), con comente intensa atravesada y en condiciones de baja visibilidad (500 metros). Desde luego que el Comando no buscó esta situación pero debe afrontarla y si todos los sistemas descritos se encuentran disponibles para el instante del cruce, éste se efectuará dependiendo el riesgo sólo de la habilidad que el Comando tenga para conducir la maniobra.

Sin embargo, si por ejemplo ocurriera que el VHF fallara impidiendo la comunicación fluida, que en estos casos entre los puentes se lleva a cabo, esta situación introduciría un quantum de riesgo. Si de otro modo el sistema de control de máquinas y paso de hélice en el puente dejara de funcionar, además de un cambio brusco o inesperado en el modo de operación, tendríamos una demora mayor en la reacción del buque a su control aumentando el riesgo de colisión en el cruce. Por último, supongamos que nada de lo anterior ocurra, pero que 500 metros antes del encuentro y estando los buques a la vista, se produce un corte en la alimentación eléctrica por mal funcionamiento de un auto-

mático de sobrecarga. El buque se queda sin gobierno y sin posibilidad inmediata de control sobre sus máquinas, En estas condiciones es casi seguro que su proa buscará la corriente cayendo a colisionar con el otro. Normalmente el tipo de buque de nuestro ejemplo está diseñado de modo tal que producida una emergencia como la descrita (corte de energía eléctrica), sus hélices se ponen automáticamente atrás. Si este automatismo también fallara, el último recurso del Comando sería parar ambos propulsores (parada rápida) y fondear aguantando la arrancada con el freno. Una sucesión de eventos como los supuestos no son infrecuentes y muchas veces hacen depender la seguridad de un "último recurso". Está demás decir que en nuestro caso la instalación de fondeo debería permitir una respuesta inmediata, y estar en una condición que le permitiera pasar una prueba de esfuerzo extraordinario.

Este último ejemplo, como es obvio, conlleva una alta cuota de riesgo. Y este riesgo ha sido promovido casi exclusivamente por fallas atribuibles a faltas de mantenimiento.

En general la función tasa instantánea de fallas en función del tiempo (t) suele representarse así (Fig. 1).

Lo que el mantenimiento puede evitar son las fallas por desgaste, actuando preventivamente y deprimiendo la porción 3 de la curva de la Fig. 1.

Siguiendo con este análisis, podríamos establecer una función (tasa instantánea de fallas), dependiente del manteni-

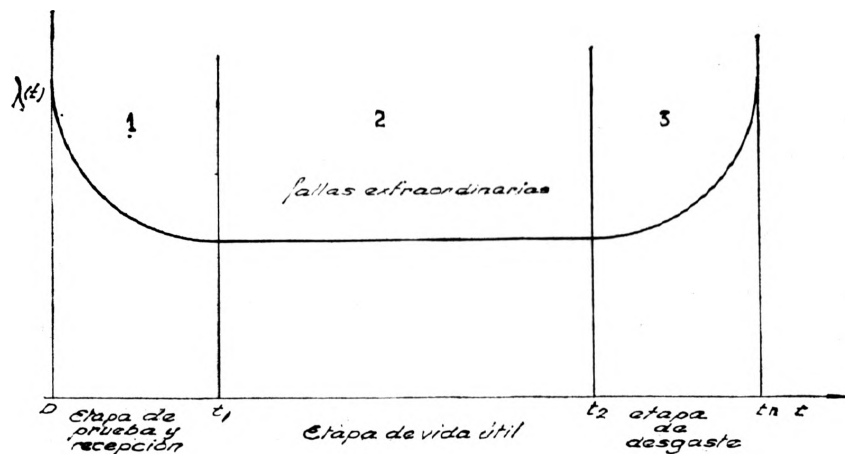
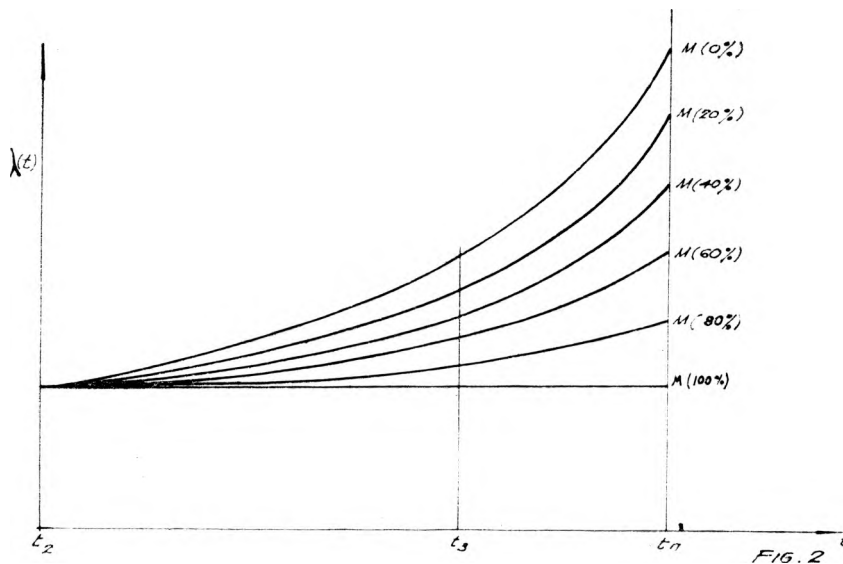


FIG. 1

miento, para cualquier instante comprendido dentro de la porción 3 de la curva de Fig. 1.

Así, en la ampliación de Fig. 2, tenemos los instantes t_2 y t_n .

En t_2 , la tasa instantánea de fallas es una tal, que cualquier esfuerzo de mantenimiento que se haga no tendrá significación.



El instante t_n define la máxima tasa instantánea de fallas que es posible absorber con una cierta capacidad de mantenimiento. Luego de ese instante y si el mantenimiento no fue atendido, aquella capacidad se verá superada, produciéndose la paulatina degradación del sistema o mecanismo hasta su colapso o muerte. En el caso del usuario esa capacidad es una función de la cantidad y volumen de paños existentes, del stock de respuestos y herramientas y principalmente de la cantidad y calidad de las horas hombre disponibles para la tarea.

Queda entonces en Fig. 2 definida una familia de curvas que para la capacidad de mantenimiento del usuario y dentro de un determinado período de tiempo, permite visualizar la disminución de las fallas conforme al esfuerzo de mantenimiento realizado.

Es posible así representar un λ (M), tasa instantánea de fallas en función del mantenimiento, para lo cual y como ejemplo introducimos la consideración del instante t_3 .

En Fig. 3 quedan establecidas tres curvas para los tres instantes ya definidos, que responderían a una ley del tipo:

$$\lambda (M) = -m(t) + K (t) \quad \text{para } t \text{ constante.}$$

La familia de curvas generada permite visualizar los efectos del mantenimiento sobre las fallas en la etapa de desgaste.

Dado que por otra parte existe una relación unívoca entre las fallas y los riesgos, suponemos que la función riesgo dependiente del mantenimiento tendrá una forma similar a la de la Fig. 3, estando afectada naturalmente por la ponderación subjetiva que del peligro de cada acción determinada se haga. En el ejemplo dado el riesgo es colisionar, pero si no hubiera buque con quien cruzarse este riesgo sería el de encallar o varar, comportando a su vez ambas alternativas peligros distintos.

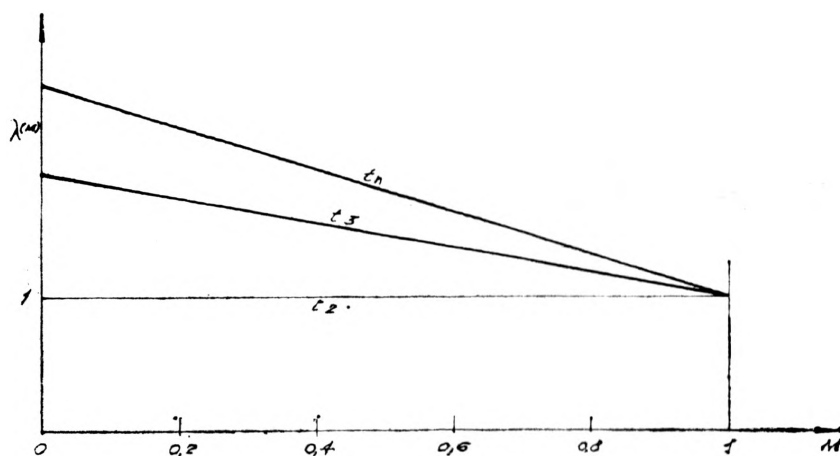


FIG. 5

Del mismo modo, la falla de un sistema de CME de engaño al homming de un misil enemigo tiene distinta ponderación, según se trate de una situación de ejercicio o de combate real.

De este modo hemos llegado al título del presente artículo; es probable que pueda considerarse a la demostración insuficiente. De hecho quien esto escribe está seguro de no haber agotado el tema. Pero resulta razonable suponer que los Comandantes deben asignar atención y tiempo al asunto, toda vez que el mismo supone una incidencia gravitante en la factibilidad de las misiones.

Por otra parte, la mejor manera de evitar tener que explicar por qué no se cumplió una tarea, es ejecutarla. Y para ello es preciso confiar en el material y hacer lo imposible para tenerlo siempre disponible.

La libertad de acción para el ejercicio del Comando en el mar, principio de la guerra naval, así lo exige.

 **Italia**
DI NAVIGAZIONE S.p.A.

AGENCIA MARITTIMA **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

El buzo

RODRIGUEZ

Por el Capitán de Navío Ingeniero

JORGE NORBERTO VILA CLARA

Puerto Belgrano, 1940

A lo largo de su primer año de vigencia, la Segunda Guerra Mundial había adquirido una virulencia insospechada. La dramática retirada de Dunkerque, la caída de Francia, los intensos bombardeos a ciudades británicas y la acción submarina alemana dejaron perplejos a muchos países que como el nuestro, a pesar de haber declarado su neutralidad, podían enfrentar dificultades por la extensión de sus litorales marítimos.

Como los ataques submarinos a buques neutrales, a sabiendas o por error, habían demostrado que las mencionadas declaraciones no constituían un salvoconducto para asegurar paz y sosiego, muchos de estos países comenzaron a tomar medidas precautorias de defensa, tales como oscurecimiento en centros poblados, proyectos de refugios antiaéreos, vigilancia costera, etc.

Nuestro país no podía permanecer indiferente ante estos aprestos y la Base Naval de Puerto Belgrano y su vecina Punta Alta fueron las primeras en organizarse e instruir a la población sobre las medidas a aplicar. Los viejos marinos deben recordar entre otras las rigurosas disposiciones que regían los ejercicios nocturnos tales como colocar papeles carbónicos en los faros y demás luces de los coches, el oscurecimiento de ventanas y la prohibición de fumar a la intemperie, medida esta tomada a raíz de informaciones de fuente inglesa, donde se había comprobado que un cigarrillo encendido podía detectarse a simple vista desde 3.000 metros de altura.

La Escuadra no perdió tiempo ante las exigencias del momento y aparte de los patrullajes costeros comenzó a tomar

medidas para intervenir en caso de situaciones severas. Se intensificaron los ejercicios de artillería y bombardeo aéreo, lanzamientos de torpedos, bombas de profundidad, etc.

Durante un período de licencia se advirtió a todas las unidades navales y a los centros de aprovisionamiento que era de esperarse en cualquier momento un comunicado de la superioridad para la movilización total de la Flota, la que debía alistarse con material de guerra en el término de 48 horas de recibirse el comunicado.

Por enfermedad de mi jefe, había quedado a cargo del Taller de Torpedos y comencé a preocuparme. En aquel tiempo dependía del Taller de Torpedos todo lo que no fuera artillería; es decir, torpedos, bombas aéreas, explosivos, minado y rastreo, servicio de buceo y guerra química. No había problema con el abastecimiento en general, pero se presentaba un serio escollo: La imposibilidad de distribuir 90 torpedos entre trece buques en tan poco tiempo por falta de un medio de transporte adecuado. Desde hacía varios años, su traslado se efectuaba en una falúa de madera, afectada también al servicio de buceo. Podía cargar una sola unidad y por carecer de propulsión propia se trasladaba a remolque. Su antigüedad se desconocía pero debía ser considerable a juzgar por el pésimo estado de su casco, que exigía continuas y poco confiables reparaciones. Cuando se cargaba un torpedo hacía agua por varios lugares y las latas para el achique manual formaban parte del equipo.

En vista de la proximidad del anunciado operativo, transmití mis inquietudes al Suboficial Rodríguez, encargado del servicio de buceo y de la maniobra de torpedos, quien participaba también de mis temores. Me aseguró que la falúa no resistiría el trajín de noventa viajes de ida y vuelta casi sin respirar y nos podía jugar una mala pasada.

“El casco está imposible, señor. La semana pasada, en cuanto coloqué a bordo la bomba de aire para el buzo, un costado de la caja lo aplastó y comenzó a entrar agua. La falúa tiene más de veinte remiendos con tablillas de madera. Pero hay una solución: Conseguir en préstamo una de las tres flamantes lanchas Thornycroft que llegaron hace diez días y descansas enfundadas sobre calzos bajo la grúa de 250 toneladas”.

No tenía la menor referencia de estas lanchas. Pero a los diez minutos me hallaba con el buzo sobre una de ellas, que parecía haberse diseñado especialmente para nuestras necesidades: La caseta del timón y el motor se hallaban a proa y el

resto lo constituía una bandeja donde podían estibarse con comodidad cuatro torpedos sobre los mismos calzos con que se apilaban en el Taller. Calculamos que la entrega de los noventa torpedos podía realizarse en sólo 16 horas.

Poco tardé en averiguar que las lanchas dependían del Jefe del Arsenal y se ignoraba aún su destino. Pedí una audiencia invocando razones de urgencia y me fue concedida de inmediato. El Jefe del Arsenal era el gran responsable del alistamiento de la Escuadra y con toda seguridad su preocupación debía ser mucho mayor que la mía. Nunca había cambiado con él palabra alguna y por referencias de colegas de la Casa de Oficiales lo sabía severo y de malas pulgas. Una consulta con el ayudante sobre su estado de ánimo no hizo más que aumentar mis inquietudes ante una tajante negativa, cusa que no demoró en confirmarse.

Entré en su despacho y luego de la presentación de práctica me invitó a tomar asiento escritorio por medio. Hizo servir café, aclarándome que era la quinta taza que bebía en la mañana y sus nervios ya no le respondían.

- *¿Qué le trae por aquí, teniente?*
- *Una razón de suma urgencia, señor, en función del operativo que se avecina.*
- *No es usted el único. Parece que todos mis subordinados se han puesto de acuerdo en amargarme la existencia, pese a que he dicho bien claro que me traigan soluciones en lugar de problemas.*
- *Perdón, señor. Yo presento un problema y ofrezco su solución. Sólo he venido con el propósito de solicitar un préstamo.*
- *¿Préstamo de qué? ¿Habló usted con el Contador?*
- *No se trata de dinero, señor. Es imperioso que usted autorice el empleo de una de las tres lanchas Thornycroft recién llegadas para permitir la entrega de torpedos a la Escuadra en menos de las 48 horas previstas, cosa imposible de cumplir con los medios de que dispongo y creo que usted conoce.*
- *Imposible, teniente. Esas lanchas son por ahora intocables.*
- *Pero si llegaron, debe usted conocer por lo menos su destino...*

- *Lo ignoro. Las envió la Dirección General del Material con un remito, pero aún no ha llegado la nota.*
- *Me anula usted la solución que propongo. ¿Qué otra alternativa me ofrece, señor?*
- *Que se las arregle. Los viejos tenemos la mente fría, pero los jóvenes como usted la tienen caliente y algo se ha de ocurrir. Tuvo usted éxito con el concierto del coro de señoras de oficiales superiores en la inauguración de la Capilla y logró con tacto que una no cantara más fuerte que otra en razón de la jerarquía de sus maridos, lo que considero más difícil que el problema que me plantea. Aún tiene tiempo para pensar y le deseo mucha suerte. Buenos días.*

Opté por retirarme pensando en su alusión al coro que en función de las dotes musicales heredadas de mis padres, había logrado constituir a pedido del cura párroco de la Base. Sus componentes eran todas esposas de oficiales superiores, lo que me valió no pocas pullas de mis colegas, que aludían a una vía no ortodoxa para asegurarme futuros ascensos.

Volví al Taller y cité a mi oficina a Rodríguez.

Casi todos los buzos y Rodríguez, que rondaba los 45 años, no era una excepción, se caracterizaban por tomar las cosas con gran calma. Por lo general introvertidos y taciturnos, dedicaban más tiempo de lo normal sólo para pensar. Nunca conocí, al menos en aquel tiempo, un buzo que se dejase dominar por los nervios. De andar pausado y poco hablar, parecían influenciados por los lentos desplazamientos y el silencio de la profundidad, lo cual no dejaba de ser ventajoso para resolver situaciones de apremio. El buzo Rodríguez tenía además como antecedente una cabal demostración de sangre fría al haberse visto obligado a realizar la dolorosa tarea de serruchar el brazo de un colega aprisionado en el fondo de la dársena de la Base por la puerta flotante de uno de los diques de carena, episodio que hizo historia en la Marina. Asiduo lector, poseía en su modesta vivienda una nutrida biblioteca que había formado pacientemente con obras de las más dispares; junto a novelas de Tolstoi, Guy de Maupassant y Oscar Wilde se hallaban manuales de buceo, textos de análisis matemático, fauna submarina y una colección de la enciclopedia Espasa Calpe que había obtenido en un remate a precio irrisorio.

- *Suboficial Rodríguez, visité al Jefe del Arsenal y se ha negado a prestarnos una de las lanchas nuevas.*

- *Ya lo imaginaba, señor. Nos quedan pues dos alternativas: O los barcos se desplazan hacia nuestro embarcadero o seguimos con nuestra falúa hasta que revienta.*
- *La primera sabe usted que es imposible. Sólo los torpederos que se hallan en tercera andana podrían desplazarse, atracar a nuestro muelle de buceo, cargar y volverse. Pero mover los otros buques complicaría la maniobra. No olvide usted que deben recibir además una apreciable cantidad de otros elementos. Nos queda pues poner en práctica la segunda alternativa y ponemos a rezar.*

Meditó unos segundos y dijo:

- *Aunque la falúa resista, sabe usted que nos será imposible cumplir en tiempo. ¿No podría insistir usted una segunda vez ante el Jefe del Arsenal?*
- *Su respuesta fue tan tajante que renuncié a una nueva entrevista. Utilizaremos pues la falúa, como usted dice, hasta que revienta.*

Rodríguez se llevó a sus labios la tacita de café, apuró unos sorbos y volvió a dejarla en el platillo. Permaneció unos segundos en silencio y dijo después con toda tranquilidad:

- *Hay una tercera alternativa, señor: Hundir la falúa junto con el torpedo en el primer viaje. Al no disponerse de otro medio de transporte, el Jefe del Arsenal podría invocar sin riesgo una razón de urgencia para prestarnos una de las nuevas lanchas. Luego me encargaría yo de extraer el torpedo reflotando la falúa.*
- *Su idea es maquiavélica, Rodríguez. Sabe usted que me es imposible autorizar semejante cosa. No tenemos otra alternativa que utilizar la falúa y tratar de abreviar el trámite destacando nuestra gente a cada buque para agilizar la maniobra de introducción de los torpedos en los tubos operando 24 horas por día.*
- *Se hará como usted ordena, señor.*

Cinco días después llegó la orden esperada en horas de la noche. Se suspendieron licencias y se convocó al personal recurriendo a radioemisoras, cines, teatros, cafés y otros lugares de esparcimiento de Punta Alta y Bahía Blanca. A las tres horas se hallaba en sus puestos el 98 % del personal de la Base y de la Flota.

Desde hacía una semana tenía dispuestos en el Taller ciento cinco torpedos con sus cabezas de combate colocadas y la carga completa de aire comprimido, agua y combustible. Sólo faltaban las espoletas reservadas para último momento.

Cuando llegué a mi puesto, Rodríguez ya tenía sobre la falúa el primer torpedo. Eran las seis de la mañana y cuando apenas apuntaba la primera claridad sobre el horizonte, se acercó el remolcador. Dos minutos después se alejaba la falúa con el torpedo y el buzo. Desde tierra contemplaba su lento desplazamiento mientras tejía no muy halagüeñas conjeturas sobre el buen fin de la maniobra.

Al llegar al centro de la dársena observo que Rodríguez, luego de permanecer un instante agachado bajo el torpedo, se yergue de pronto haciendo señas con ambos brazos y vociferando hacia el remolcador, que detenía su marcha al tiempo que largaba el cabo del remolque. Aunque la distancia era considerable y había aún poca luz, se notaba que la falúa emergía cada vez menos e inclinaba su proa hacia abajo. El buzo Rodríguez se arrojó al agua dirigiéndose a nado hacia el remolcador. Antes de que llegara, la falúa con su torpedo había desaparecido.

Al regresar con el remolcador y descender a tierra, el buzo Rodríguez con su indumentaria empapada y una sonrisa que trataba infructuosamente de disimular, se me cuadró militarmente diciendo:

— *Con su permiso, señor. Le doy parte que la falúa con su torpedo se hallan en el fondo, presumiblemente por falla de uno de los parches del casco. Nos hallamos sin querer ante la tercera alternativa.*

— *Vaya usted a cambiarse, Rodríguez. Lo prefiero aquí que en la enfermería. Yo me encargo del resto.*

El Jefe del Arsenal se hallaba reunido con el Jefe de la Escuadra y los Comandantes de los buques en el acorazado “Rivadavia” y allí me dirigí cruzando la planchada poco menos que al trote. El oficial de guardia, que había presenciado por casualidad el hundimiento, me franqueó inmediatamente la entrada. No fue necesario llegar a la Cámara del Comandante pues el Jefe del Arsenal, ya enterado del asunto, avanzaba hacia mí por el pasillo. Abreviando la presentación, le dije sin preámbulos:

— *Sucedió lo que temía, señor. Se hundió hace cinco minutos la falúa con el primer torpedo que cargamos. Le reitero el pedido de una Thornycroft para salir del paso. No tengo otro medio de transporte.*

Ante mi sorpresa, no puso objeción alguna.

— *De acuerdo, teniente, pero con carácter precario. En cuanto zarpe la Escuadra reflota usted la falúa, la repara, y me devuelve la lancha.*

Descendí a tierra y junto con Rodríguez, sorpresivamente con ropa seca y peinado pese al breve tiempo transcurrido, fui a buscar la lancha sin saber por cual de las tres optaría. Al llegar, Rodríguez me señaló una que ya había inspeccionado días atrás probando incluso el motor. La lancha se hallaba en tierra y me sorprendió que tuviera la linga colocada.

— *Apresúrese Rodríguez. Traiga usted el combustible y consiga el guincho para bajar la lancha al agua.*

— *El tanque está lleno y el guincho en su puesto, señor.*

La sospecha que se despertó cuando vi la linga se robusteció con estos apurtes y no pude menos que encarar al buzo:

— *No me engañe, Rodríguez. Usted hundió la falúa.*

— *¿Yo, señor? ¿Cómo puede usted pensar tal cosa?*

— *Con la linga, el combustible y el guincho en su puesto, ¿qué quiere que piense?*

— *No se alarme, señor. Todo buzo es prevenido. Consideré que si nos fallaba la falúa y le autorizaban a usted el uso de la lancha, se ahorrarían unas tres preciosas horas adelantando los preparativos.*

— *No le creo. Además, da la casualidad que hasta el motor está caliente.*

— *Esa fue otra precaución, señor. Como se trata de un motor nuevo aún no asentado, podría dañarse si se le exigieran apuros en frío. Por esta razón envié al operario Alarcón para que durante todo el tiempo que demandara el transporte de torpedos tuviera el motor en condiciones de uso inmediato.*

Sin creer un ápice sus argumentos, opté por callar y disponer la maniobra.

Los noventa torpedos fueron entregados en 20 horas.

Cuando zarpó la Flota fui llamado por el Jefe del Arsenal, quien reiteró un plazo de dos días para recuperar el torpedo, re-flotar la falúa y devolver la lancha.

Cité nuevamente a mi despacho a Rodríguez y le impartí instrucciones. Luego de concentrarse unos segundos, expresó:

- *Es lamentable, señor, que no dejen esta lancha para nuestro servicio con carácter permanente aunque sea precario.*
- *No le entiendo, Rodríguez.*
- *Simplemente, que en la Marina es tradicional que elementos precarios se eternicen en ese carácter. Observe usted las viviendas de los Ingenieros Duperrón y Piatti. Les fueron asignadas con carácter precario por tratarse de viejas casas de madera; sin embargo, no carecen de atractivo por los arreglos que han hecho con buen gusto. Ambas casas fueron construidas en tiempos del Ingeniero Luiggi y pese a su precariedad tenga usted por seguro que tendrán carácter de vivienda permanente por unos cuantos años más.*
- *Pero se trata, Rodríguez, de elementos viejos que ya cumplieron su ciclo. Nuestro caso radica en una lancha flamante. Tengo tantos deseos como usted de que nuestro Taller cuente con algo tan útil en forma permanente. Aunque soy pesimista en este sentido, haré todos los esfuerzos para lograrlo.*
- *Le deseo suerte, señor. Mientras tanto me dedicaré a re-flotar el torpedo y la falúa. Una vez que extraiga el torpedo, es casi seguro que la falúa, que es de madera liviana, ha de emerger por sí misma. Espero completar todo mañana mismo.*

A las siete del día siguiente se trasladó Rodríguez con dos ayudantes en la nueva lancha con la bomba de aire y otros implementos de buceo. Fondeado en el supuesto lugar del hundimiento, observé cuando ya en la escalerilla, le colocaban a Rodríguez la escafandra y poco después se sumergía. Volví a mi oficina sin dejar de observar de tanto en tanto la lancha. Dos horas después seguía en el mismo lugar con los dos ayudantes bombeando aire.

Comencé a inquietarme y casi a punto de trasladarme en otra embarcación para ver que ocurría, observo al buzo emerger, subir a bordo y quitarse la escafandra, mientras se divisaba a un costado de la lancha un fuerte burbujeo. Seguramente Rodríguez había abierto la válvula para descargar 135 kilos de aire comprimido con el propósito de alivianar el torpedo, que con su cabeza de combate quedaría no obstante con 144 kilos de flotabilidad negativa.

Como la lancha no contaba con elementos de izaje, se apeló al remolcador, logrando hacer aflorar el torpedo, arrastrarlo al muelle e izarlo a tierra con el auxilio de una grúa.

A todo esto, había emergido la falúa por sí sola pero en tres trozos. Se izaron a tierra y cuál no sería mi sorpresa al hallar en varias partes huellas del serrucho de Rodríguez. Le di cuenta de mi observación, que calificaba como otra trapisonda del buzo para que la falúa quedase definitivamente irreparable.

Me confirmó que se vio obligado a utilizar el serrucho pues la falúa con el torpedo había dado una vuelta de campana. El torpedo se hallaba contra el fondo y la falúa encima, con la quilla hacia arriba. Era imposible llegar al torpedo si no se abría el casco. Y extraer todo junto podía dañar el torpedo, al que había que tratar con muchos miramientos por su elevado costo.

No tuve otra alternativa que aceptar sus explicaciones y concurrir al despacho del Jefe del Arsenal para informarle de la ingrata novedad.

Sentado nuevamente al lado opuesto de su escritorio, comencé a narrar el hecho tratando de suavizarlo con todos los argumentos de que era capaz, mientras me escuchaba con expresión severa observándome casi sin parpadear.

Cuando terminé, ambos permanecimos unos largos segundos en silencio. Sin quitarme los ojos de encima e inclinándose levemente hacia adelante, me dijo:

- *Usted hundió la falúa complotado con el buzo.*
- *Perdóneme usted, señor; pero no puedo aceptar semejante acusación. Le previne con mucha antelación que algo podría ocurrir. Si desea usted instruir un sumario, no tengo el menor inconveniente en afrontarlo con varios testimonios que han de favorecerme. Si el sumario tiene por objeto justificar la desaparición de la falúa, le sugiero no molestarse pues ni figura en los inventarios ignoro porqué.*
- *Veo que se las sabe todas teniente. Le reitero que quiero soluciones.*
- *Muy simple, señor. Deje usted la lancha nueva para servicio del Taller de Torpedos con carácter precario hasta que la D. G. M. determine si se la aginará en forma definitiva o será reemplazada por otra embarcación. Desde ya, le elevaré a usted una nota con la descripción de toda el episodio y la solución que acabo de proponerle.*

Permaneció unos instantes en silencio, ordenó dos cafés y se incorporó. A mi vez me puse de pie, pero me obligó a sentarme. Se acercó con un andar un tanto felino y apoyando una mano sobre el escritorio y otra en el respaldo de mi silla, me dijo en voz baja y casi al oído:

— *Le prometo formalmente no tomar contra usted medida alguna. Pero dígame en confianza, ¿hundió usted la falúa?*

También en voz baja y actitud de conspirador, contesté:

— *No, señor. Puede usted tener la absoluta seguridad de ello. El que se haya hundido con el primer torpedo es una probabilidad contra ciento ochenta. También hay quien gana el primer premio de la lotería con una probabilidad contra cuarenta y dos mil.*

Volvió a su silla y cruzamos otra larga mirada.

— *Esta bien, teniente. Espero su informe.*

El informe estuvo listo al día siguiente y una semana después salía mi pase a la D. G. M. en Buenos Aires, pero por causas que nada tenían que ver con el episodio. Simplemente, se me encomendaría organizar con el concurso de la industria privada la fabricación de armamentos y equipos que no podían importarse a causa de la guerra.

Esta tarea me impuso varios viajes al interior del país, entre otros a Puerto Belgrano, ocho meses después de mi pase. Pude comprobar que la nueva lancha había sido incorporada definitivamente al servicio del Taller de Torpedos.

* * *

Transcurrieron treinta años y hacía ya trece que mis relaciones con el arma habían terminado.

Paseaba una tarde por la calle Florida en dirección al Centro Naval cuando alguien me toma del brazo.

— *¿Cómo está usted, Capitán?*

Me volví y luego de dudar un instante reconocí al buzo Rodríguez, ya viejo pero con aspecto saludable. Rondaría los 76 años.

Le invité a tomar un café. Sentados a la mesa y luego de referirnos a nuestras actividades posteriores al retiro, no pude menos que retroceder en el tiempo.

- *Mi estimado Rodríguez: Han transcurrido muchos años y ambos hemos seguido otros rumbos. Pero siempre me quedó una duda sobre aquel hundimiento de la falúa que nos dio tantos dolores de cabeza. En nombre de los años que nos quedan por vivir, Rodríguez, ¿puede usted decirme la verdad?*
- *Sí, señor, la hundí yo. Me inspiré en la voladura de la cloaca de “La Ciudadela” de Cronin. Cuando se lo propuse y usted se negó, me acordé también que Clemenceau decía que en la vida militar había órdenes que había que saber obedecer y otras que había que saber desobedecer. Cuando llegó la orden de alistamiento, lo primero que hice fue extraer un buen parche del casco de la falúa y volver a colocarlo en forma tal de poder hacerlo saltar de un martillazo apenas hubiésemos llegado al centro de la dársena. La postura de la falúa en el fondo con la quilla hacia arriba fue providencial para obligarme a serrucharla.*

Nos despedimos poco después y no volví a ver a Rodríguez. Me enteré de su fallecimiento dos años después.

En ese tiempo debía proceder al pago de unos impuestos en la Dirección de Rentas de una ciudad suburbana.

Instalada en una vieja casona, la referida Dirección ofrecía un aspecto por demás deplorable. Con los revoques caídos y varios claros en la madera de los pisos, poseía un mobiliario desvencijado. Podía observarse que las mesas y escritorios habían cumplido décadas de servicio sin reparar y el tapizado de varios sillones colgaba como andrajos con el relleno a la vista. Comprobé que el archivo se hallaba en el baño de caballeros y los mingitorios habían desaparecido bajo pilas de biblioratos. Un fuerte olor a humedad impregnaba el ambiente, que con toda seguridad constituía una residencia ideal para roedores.

Completada la inspección ocular y con el propósito de abreviar el trámite, visité a su jefe, a quien conocía por razones de vecindad.

Le pregunté cómo él y su personal podían trabajar en semejantes condiciones y me contestó que pese a sus infatigables reclamos, no contaba con partida alguna que permitiera un mínimo arreglo.

— *Mire, Vilaclara. En cualquier momento puedo tener aquí un disgusto. Observe usted: Pisos de madera, muebles de madera y montañas de papeles. Cualquier desprevenido se olvida de apagar un fosfora y esto arde por los cuatro costados. No tengo extinguidores pese a mis insistencias. Los elementos de limpieza los pago yo con los subordinados, a quienes combato su fastidio con el argumento de que hay otros lugares donde la pasan peor. He visitado al Intendente y le pedí ayuda con el argumento de que siendo nuestra Dirección la principal recaudadora de fondos del partido, algo nos podía ceder para mejorar nuestra situación.*

— *¿Consiguió algo?*

— *Absolutamente nada. Dijo que las recaudaciones tenían otro destino, eran escasas y había que esperar tiempos mejores.*

Fue entonces cuando me acordé del buzo Rodríguez. Referí a mi amigo la historia de la falúa agregando en son de chanza que su única solución era abrir todas las ventanas y encender un fósforo a barlovento en horas de la madrugada.

Se rió y me dijo que carecía de condiciones piromaniacas.

Una semana después me entero por los diarios que el edificio había sido destruido por el fuego.

A los pocos meses se instalaba la Dirección de Rentas en un edificio nuevo, con un mobiliario flamante y allí sigue funcionando hasta hoy.

Visité al mismo Jefe en su nuevo despacho y le expresé mi preocupación en el sentido de que hubiese tomado en serio la historia de la falúa y mi sugerencia.

— *En absoluto. Además, había salido de vacaciones y tuve que interrumpirlas. Se realizó una investigación de la cual participé; y si bien nunca se supo el origen del incendio, se atribuyó a un corto circuito. Es lo mismo que cuando una enfermedad es imposible de diagnosticar se apela a un virus. Como fue en horas de la noche, si creyera en fantasmas como los escoceses, podría atribuirlo al buzo Rodríguez. ¿Usted qué opina?*

Información General

Transcripción del artículo del Vicealmirante HUMBERTO JOSE BARBUZZI, publicado en "Ambito Financiero" en sus ediciones de los días 7, 8, 9 y 10 de enero de 1985, bajo el título "EL PROBLEMA MARITIMO A LA LUZ DEL TRATADO DE PAZ Y AMISTAD CON CHILE".

El 18 de Octubre último fue inicialado por nuestro gobierno el "Tratado de Paz y Amistad" con la República de Chile y a la luz del texto conocido, analizaremos los resultados alcanzados, en particular los referidos al ámbito marítimo.

GENERALIDADES

A nuestro juicio es un Tratado que calificamos de claudicante para nuestro país. No sólo Chile obtiene todo, que es lo mismo que decir que Argentina cede todo, sino que agravia incluso el honor de la Nación y viola manifiestamente preceptos constitucionales, particularmente en cuanto a las atribuciones del Congreso Nacional establecidas por el Artículo 67 inciso 14.

Esto último es uno de los más grandes dilemas que emanan del acuerdo con Chile y las responsabilidades que en tal sentido deberán asumir los señores legisladores ante la Nación y las generaciones futuras.

Téngase claro aquí, que no sólo está de por medio una mutilación del territorio patrio y un cercenamiento a la libertad de navegación, sino también y en especial, una autolimitación de la facultades constitucionales del Congreso Nacional, por cuanto no se trata de un caso específico ya que incluye todos los problemas de cualquier naturaleza y/o condición, que pudiéramos tener con la República de Chile.

El carácter perpetuo del Tratado y sin posibilidades de denuncia, la carencia de la conocida cláusula argentina que garantizaría los principios y atribuciones de los poderes públicos dispuestos en nuestra Carta Magna y la obligación de aceptar las decisiones de un árbitro extranjero aún sin ser parte Argentina, colocará a nuestra República en un estado de total indefensión y quedará aferrada definitivamente a Chile como una pesada carga, en su desarrollo y en su destino futuro.

Por estas razones hemos calificado de claudicante este acuerdo, ya que se aparta de todas las reglas y formas comunes que hacen a las relaciones internacionales. Diríamos simplemente que este Tratado es un absurdo.

Hicimos mención al estado de total indefensión en que se colocaría a la Nación con este Tratado, y para demostrarlo tengamos en cuenta lo que dice en su segundo párrafo, el Artículo 2° del mismo: "Confirman asimismo su obligación de solucionar siempre y exclusivamente por me-

dios pacíficos *todas las controversias, de cualquier naturaleza*, que por cualquier causa hayan surgido o puedan surgir entre ellas, en conformidad con las disposiciones siguientes”.

De acuerdo con este texto nos preguntamos qué pasaría si Argentina por una hipótesis cualquiera, llámese Malvinas o lo que sea, o porque necesita en algún momento incrementar la vigilancia del Mar Argentino dada la depredación pesquera que incluso hoy están llevando a cabo potencias extranjeras, y por tales razones procede a la adquisición de nuevos equipos, o bien si se produjera la apertura de un nuevo frente bélico en el orden guerrillero, como ocurrió no hace mucho tiempo, y ello implicara la necesidad de utilizar nuevos elementos de combate, etc.

¿Qué podría pasar con Chile entonces a la luz de este Tratado? Pues simplemente que este país podría sentirse amenazado y argüir que lo que está haciendo Argentina quiebra el equilibrio de fuerzas en el cono sur, sentirse en consecuencia afectado y recurrir finalmente al árbitro extranjero, quien en última instancia tendrá que dirimir si es conducente o no, lo que la República Argentina está haciendo en orden a su defensa.

No es difícil darse cuenta lo que afecta lo señalado, a las atribuciones del Congreso Nacional establecidas por el Artículo 67 en los incisos 23 y 24.

El inciso 23 estipula: “Fijar la fuerza de línea de tierra y de mar en tiempo de paz y de guerra... etc.”

El inciso 24, en la parte que nos interesa establece: “Disponer la organización, *armamento* y disciplina de dichas milicias... etc”.

En buen romance esto significaría que un Estado-árbitro extranjero tendría ingerencia y podría limitar las fuerzas de línea de tierra, mar y aire de nuestro país. ¡Algo verdaderamente insólito!

Si bien estos temas son propios de constitucionalistas e intemacionalistas, algunos de los cuales los han tratado con claridad y precisión, no quisimos dejar de abordar lo que atañe específicamente a la Defensa Nacional.

Esto demuestra por otra parte, la inconsistencia de la postura oficial cuando explícita que la ciudadanía ya se expidió al respecto. Esto es falso ya que el Tratado, su articulado, su análisis y su crítica es obra de especialistas en cada uno de los temas concretos que involucra y no es posible que la ciudadanía en su generalidad, pueda entenderlos. Ello sin dejar de considerar que cuando se resolvió la consulta popular para el 25 de Noviembre de 1984, se dijo oficialmente que no era vinculante, pero al parecer, si lo es ahora...

DELIMITACION MARITIMA

Antes de entrar en este tema específico es necesario señalar que la “Convención sobre el Derecho del Mar” fue aprobada el 30 de Abril de 1982, en el undécimo período de sesiones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En Octubre último el gobierno argentino firmó su ratificación. También la Convención fue ratificada por Chile, de manera que aunque la misma todavía no rige, al menos moralmente ya está en vigor entre ambos países.

Según el Artículo 308 inciso 1 de la “Convención sobre el Derecho del Mar”, la misma entrará en vigor doce meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión, y a la fecha según nuestra información, los Estados presentantes no alcanzan a veinte.

Artículo 7° del Tratado de Paz y Amistad

Este Artículo en su primer párrafo toma como el punto inicial del límite entre ambos Estados, lo que llama: "...a partir del término de la delimitación existente en el Canal Beagle, esto es, el punto fijado por las coordenadas 55° 07', 3 de latitud Sur y 66° 25' 0 de longitud Oeste, ...etc.."

Este punto inicial es el mismo establecido por el Laudo de la Corona Británica, cuyo fallo fue notificado a ambas partes, el 2 de Mayo de 1977 y fijaba un plazo de nueve meses para reclamar si había errores que afectaban el fallo Sin embargo por Decreto N° 416 del 14 de Julio de 1977, o sea algo más de dos meses de conocido el fallo, el gobierno de Chile dispuso unilateralmente el trazado de las líneas de base rectas, a partir del punto cuya latitud y longitud dimos antes y que está ubicado en el mar, entre Isla Nueva y Punta Falsa en la Isla Grande de Tierra del Fuego.

De acuerdo con el Artículo 7 inciso 4 de la "Convención sobre el Derecho del Mar", no se pueden trazar líneas de base rectas sobre el mar, ni siquiera "...desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua... etc."

Esta circunstancia anómala respecto del derecho internacional y que Argentina por el Tratado de Paz y Amistad reconoce, no puede desligarse de otro hecho importante: la nulidad del Laudo Arbitral o Sentencia de la Corona Británica el 23 de Enero de 1978, dispuesto por el gobierno de nuestro país. Se ha reiterado en el orden oficial, que la continuidad jurídica de los Estados es lo que asegura que el acuerdo con el dictador Pinochet, no hará posible que Chile pueda desistir del mismo, cuando se instale un gobierno constitucional en el vecino país. Sin embargo el gobierno constitucional de Argentina alteró, aún sin haberlo dicho expresamente, la continuidad jurídica del gobierno de facto anterior, dejando prácticamente sin efecto, la anulación del Laudo Arbitral Británico.

La poligonal trazada para delimitar en el mar las Zonas Económicas Exclusivas de Argentina y Chile, tiene además otros dos puntos importantes: los puntos individualizados como "E" y "F".

El punto "E" está situado sobre el meridiano del Cabo de Hornos, esto es 67° 16',0 de longitud Oeste y a 24 millas marinas al Sur del extremo más austral de la Isla de Hornos. El punto "F" situado sobre el mismo meridiano a 200 millas marinas de Cabo San Pío, sobre la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Consideremos primero el punto "E"

Todo el mar y las Islas al Norte del punto "E" pertenecerán a Chile por este Tratado. La navegación interoceánica se realiza normalmente entre las cinco y diez millas marinas de la costa y prácticamente nunca más allá de las veinte millas.

En consecuencia Chile dominará por este Tratado lo que se llama el Pasaje Drake y podrá hacerlo con base próxima en tierra. Argentina por lo tanto perderá su control.

¿Qué significa esto? Pues que Chile es el único país que podrá conocer el tráfico de buques del Atlántico al Pacífico y viceversa.

No todos conocen que Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay tienen firmado un conyenio de cooperación, con el fin de que sus Armadas puedan llevar a cabo el control del tráfico marítimo en el Atlántico Sur. La organización que los nuclea se denomina CAMAS (Control Area Marítima Atlántico Sur), con un Comandante de Argentina o Brasil que se turnan cada dos años, con sede alternativa en Buenos Aires y Río de Janeiro respectivamente.

En los cuatro países existen dependientes del Comandante del CAMAS, el Comandante del COLCO (Comandante Local de Control Operativo), que informan a aquel todas las novedades sobre el tráfico marítimo mercante y de pesca.

¿Qué pasará cuando se concrete el dominio del Pasaje Drake por parte de Chile?

¿Entrará en esa organización atlántica que lleva ya más de veinte años?

Dejo planteado el interrogante.

Consideremos a continuación el punto "F".

Los dos últimos párrafos del Artículo 7° del Tratado dicen así: "Las Zonas Económicas Exclusivas de la República Argentina y de la República de Chile se extenderán respectivamente al Oriente y al Occidente del límite así descrito."

"Al Sur del punto final del límite (punto F), la Zona Económica Exclusiva de la República de Chile se prolongará, hasta la distancia permitida por el derecho internacional, al Occidente del meridiano 67° 16',0 de longitud Oeste, deslindado al Oriente con el alta mar".

Nos preguntamos, por qué el párrafo final del Artículo 7° le otorga posibilidades a Chile únicamente, de extender su Zona Económica Exclusiva hasta la distancia permitida por el derecho internacional y no ocurre lo mismo con Argentina. Y si en el siglo veintiuno por ejemplo, la Zona Económica Exclusiva se pudiera extender hasta las 300, 400 ó 500 millas marinas, nos preguntamos también por qué debemos mantenernos varados en el punto "F" y no extender también nuestro dominio hasta donde lo establezca en el futuro el derecho internacional.

Realmente esta discriminación de que hemos sido objeto y aceptada por nuestro gobierno, no se puede comprender.

Artículo 8° del Tratado de Paz y Amistad

Este Artículo en su primer párrafo dice así: "Las Partes acuerdan que en el espacio comprendido entre el Cabo de Hornos y el punto más oriental de la Isla de los Estados, los efectos jurídicos del mar territorial quedan limitados, en sus relaciones mutuas, a una franja de tres millas marinas medidas desde sus respectivas líneas de base."

Esto es grave e incomprensible por dos razones: 1) Se introduce en los problemas de límites, costas argentinas que son de soberanía inexcusable de la Nación y ni siquiera sometidas a controversias, y 2) Algo aún mucho más grave: Argentina pierde ante Chile la soberanía absoluta en el Estrecho de Le Maire.

En efecto, si desde ambas márgenes del Estrecho se trazan líneas paralelas a la costa a tres millas marinas de distancia, queda una franja intermedia que para Chile, en lugar de ser mar territorial argentino, se convierte en Zona Económica Exclusiva de Argentina. Pierde así nuestro país, su soberanía política absoluta sobre el Estrecho de Le Maire, circunstancia que no hubiese ocurrido de mantenerse el mar territorial de doce millas marinas, de acuerdo con el Artículo 3 de la "Convención sobre el Derecho del Mar".

La República Argentina pierde además un arma política que le brinda el Artículo 38 inciso 1 de dicha Convención, cuando dice que no regirá el derecho de paso en tránsito en los estrechos si "está formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho (llámese Isla de los Estados) y su territorio continental (llámese Isla Grande de Tierra del Fuego) y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar" (al Este de la Isla de los Estados).

Debe tenerse presente que la Isla Grande de Tierra del Fuego, por muchas razones que no viene al caso mencionar, tiene todas las características de territorio continental para Argentina, particularmente por su extensión.

Artículo 10° del Tratado de Paz y Amistad

El primer párrafo del Artículo 10° dice: “La República Argentina y la República de Chile acuerdan que en el término oriental del Estrecho de Magallanes, determinado por Punta Dungeness en el Norte y Cabo del Espíritu Santo en el Sur... etc.”

Esta redacción da como hecho consumado, cuál es la boca oriental del Estrecho de Magallanes, es decir, como si ya hubiese sido acordado con anterioridad. Esto es falso, por cuanto nunca antes existió tal acuerdo.

El Tratado de Límites del 23 de Julio de 1881 en sus artículos 2° y 3° establece los límites en la zona continental y en la zona insular del Archipiélago de la Tierra del Fuego, pero el Estrecho de Magallanes en su boca oriental quedó limitado por el triángulo de aguas que componen el Cabo del Espíritu Santo, Punta Dungeness y Cabo Vírgenes en poder de Argentina. Por eso se dijo siempre que nuestro país era dueño de la boca del Magallanes y la modificación que comporta este nuevo acuerdo con Chile, desconoce el dictamen de la Publicación Especial N° 23 del Bureau Hydrographique International (Límites de Océanos y Mares), 3ra. Edición, año 1953, que establece como límite oriental del Estrecho de Magallanes, la línea que une Cabo Vírgenes con el Cabo del Espíritu Santo. Las consecuencias que acarrea este acuerdo en el aspecto señalado, son:

- 1 - Altera por una decisión política la geología y la geografía del Estrecho de Magallanes. La imponente de Cabo Vírgenes contrasta notablemente con la costa baja de Punta Dungeness, típico de la ribera magallánica.
- 2 - Desaparece el triángulo de aguas magallánicas argentinas que pasan a ser aguas atlánticas de nuestro país y con ello desaparece la soberanía nacional en la boca oriental del Estrecho. El país dueño del Estrecho pasa ahora a ser dueño de la boca.
- 3 - Chile toca el Atlántico en la desembocadura del Estrecho, circunstancia que hasta ahora no ocurría. La franja triangular de aguas fue sustituida por una línea recta.
- 4 - Argentina pierde su condición de Estado ribereño en el Estrecho de Magallanes (costa que corre desde Cabo Vírgenes hasta Punta Dungeness) y con ello su derecho a tener ingerencia en cualquier eventual regulación o régimen sobre sus aguas.

El último párrafo del Artículo 10° del Tratado dice así: “La República Argentina se obliga a mantener en *cualquier tiempo y circunstancia*, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expedita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el Estrecho de Magallanes.

No cabe duda que la expresión “cualquier tiempo y circunstancia”, involucra incluso la situación que se presenta en estado de guerra. Por lo visto, no ha sido obstáculo para los negociadores argentinos, comprometerse con el vecino país a permitir el tránsito libertino por nuestras aguas jurisdiccionales hacia y desde el Magallanes, incluso para los buques de aquellas banderas que estén en guerra con nuestro propio país. Hoy el Reino Unido, a más de dos años de la terminación de la Guerra de las Malvinas, mantiene la zona de exclusión de 150 millas marinas

alrededor de las mismas para los buques nacionales, pero estamos obligados por este acuerdo a permitir el tránsito de todos los buques británicos a través de nuestras aguas. Realmente esto es inaudito.

Y con relación al mismo Artículo 10° que estamos considerando nos preguntamos finalmente, por qué Chile no se aviene a dar las mismas garantías en la boca del Pacífico correspondiente al Estrecho de Magallanes. Esta respuesta lamentablemente nadie puede darla.

Artículo 13° del Tratado de Paz y Amistad

El primer párrafo de este artículo dice así:

“La República de Chile, *en ejercicio de sus derechos soberanos*, otorga a la República Argentina Jas facilidades de navegación que se especifican en los artículos 1° al del Anexo N° 2”

Veamos como contrapartida la redacción del primer párrafo del Artículo 10 del Anexo N° 2, que dice así: “Para el tráfico marítimo hacia y desde el norte por el Estrecho de Le Maire, los buques chilenos gozarán de facilidades de navegación para el paso por dicho estrecho, sin piloto argentino ni aviso”.

Como podrá apreciarse la “graciosa” concesión de Chile, no se compatibiliza con la obligada cesión de derechos que otorga la República Argentina.

Muchos ejemplos más podríamos dar aparte del indicado y así nos preguntamos, cómo es posible que haya funcionarios argentinos que no sepan resguardar el decoro y el honor de la Nación que representan, ante tamaña transigencia.

ANEXO N° 2 — NAVEGACION

Artículo 1° del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad

Por este artículo se establecen “facilidades de navegación para buques argentinos” por una ruta que involucra aguas interiores chilenas.

Esto no comporta ninguna cesión especial por parte de Chile, por cuanto la ruta de navegación señalada por este artículo, siempre fue utilizada no solamente por buques argentinos, sino también por buques de terceras banderas.

Artículo 2° del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad

Por este artículo se establece que el paso por la ruta indicada se realizará con piloto chileno, con lo cual se crea una obligación que antes no existía.

Por este artículo además, no se concilia lo que referiremos a continuación.

El artículo en consideración dice que el piloto chileno ejercerá su función entre el punto cuyas coordenadas geográficas son: 54° 02' ,8 de latitud Sur y 70° 57' ,9 de longitud Oeste (que se encuentra en el Canal Magdalena a unas 53 millas marinas al Sur de Punta Arenas) y el meridiano 68° 36' 38" '5 de longitud Oeste en el Canal Beagle (que es el correspondiente al Cabo del Espíritu Santo).

Pues bien, si una unidad argentina entra por la boca oriental del Estrecho de Magallanes, está obligada a embarcar al piloto en Bahía Posesión, a unas 28 millas marinas al Oeste de Punta Dungeness, pero si entra por el Pacífico al Magallanes, recién toma piloto en el Canal Magdalena a unas 160 millas marinas de la boca occidental, pero en ambos casos comienza a actuar como piloto, a partir de este último punto.

Nos preguntamos por qué el piloto no se embarca en el mismo lugar, o sea en el Canal Magdalena, entrando los buques por la boca oriental u occidental del Magallanes.

Los pilotos son llevados al Canal Magdalena y Bahía Posesión desde Punta Arenas y no se entiende en el segundo caso por qué deben navegar como pasajeros alrededor de 130 millas marinas, si justamente deben pasar frente a dicha ciudad austral, con el consiguiente mayor costo que deben sufrir los armadores por servicios y viáticos. Téngase presente que el costo actual del pilotaje para el cruce del Estrecho de Magallanes, es de alrededor de siete mil dólares estadounidenses.

A nuestro juicio esto encierra segundas intenciones que no se dicen expresamente y que nacen de la exigencia de Chile de tomar piloto para navegar el Magallanes. Los buques mercantes argentinos fueron siempre obligados a tomar práctico chileno para navegar el Estrecho desde hace muchos años, sin protesta por parte de nuestro país.

Nuestros buques de guerra, en cambio nunca lo hicieron y siempre navegaron libremente, a la luz del Artículo 5 del Tratado de Límites de 1881 al establecer: “El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones”. Sin embargo debieron dejar de navegar el Magallanes (recuérdese el hundimiento del Rastreador A.R.A. “FOURNIER” en 1949), para evitar incidencias con las autoridades chilenas...

Artículo 4º del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad

Este artículo en su primer párrafo dice así: “En los casos no previstos en el presente Tratado, los buques argentinos se sujetarán a las normas del derecho internacional”

Esto no es así, por cuanto no existen normas del derecho internacional en aguas interiores, salvo lo dispuesto en el Artículo 8 inciso 2 de la “Convención sobre el Derecho del Mar”, referente al paso inocente y sobre el cual volveremos más adelante. Las aguas interiores constituyen dominios absolutos de los Estados y son consideradas como el propio territorio.

Lo que vamos a tener que cumplir, eso sí, son las normas que surgen de las leyes chilenas, estén o no en consonancia con el derecho internacional.

Artículo 7º del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad

Por este artículo se establece: “El número de buques de guerra argentinos que naveguen simultáneamente en la ruta descrita en el artículo primero, no podrán exceder de tres. Los buques no podrán llevar unidades de desembarco a bordo.”

Esta limitación no se compagina en absoluto con las facilidades que Argentina brinda en el Estrecho de Le Maire, sin restricciones de ninguna naturaleza y sin piloto argentino ni aviso, de acuerdo con el Artículo 10º del Anexo N° 2.

Artículo 8º del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad

La “cesión” que hace Chile por este Artículo, de permitir en forma “exclusiva” la navegación por los pasos Picton y Richmond, está en abierta contradicción con el Artículo 8 inciso 2 de la “Convención sobre el Derecho del Mar”, que dice así: “Cuando el trazado de una línea de base recta, de conformidad con el método establecido en el Artículo 7, produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal como se establece en esta Convención”.

Esto es muy grave, por cuanto Argentina navegaba hasta ahora libremente todos los pasos entre las islas y de aquí en más, sólo podrá hacerlo por los dos pasos señalados, únicamente. No olvidemos que el "GUARANI" capeaba temporal antes de hundirse en 1958, entre las islas Nueva y Evout. Tampoco debe dejarse de lado que Argentina aún tiene instalada una baliza en la isla de Barnevelt y cuyo mantenimiento está a cargo de la Armada de nuestro país.

Lo sorprendente para cualquier hombre de mar que conoce la zona, es el arrumbamiento de salida que deben seguir los buques cuando naveguen hacia la Antártida, entre el 009° y 180° geográficos verdaderos, y el 270° y el Norte para navegar de regreso a Ushuaia. El problema no es tanto de regreso, por cuanto las naves en su arrumbamiento Norte de alguna manera van en dirección al abrigo que brindan las islas. Lo importante es cuando deben aguardar en la zona al reparo, hasta que el buen tiempo les permita el cruce del Drake.

Nos hacemos varias preguntas:

¿Qué harán nuestros buques para no encontrarse en infracción dentro de aguas interiores chilenas?

¿Qué pasará en el Canal Beagle cuando el ancho del mismo sea mayor a las seis millas y qué status tendrán esas aguas que no integran el mar territorial de tres millas de cada Estado?

¿Se podrá navegar entre las islas Picton y Nueva por el paso intermedio?

¿Qué sucederá con las islas Evout, Barnevelt y Hornos, por citar sólo algunas, incluso la chilena de Diego Ramírez, que de acuerdo con el Artículo 121 inciso 3 de la "Convención sobre el Derecho del Mar", las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia, no tendrán Zona Económica Exclusiva ni Plataforma Continental?

¿Qué pasará con los buques de terceras banderas en relación a este Tratado de Paz y Amistad?

¿Qué pasará con los países más poderosos de la tierra como EE.UU., la URSS o Alemania Federal, que ya han declarado que no ratificarán la "Convención sobre el Derecho del Mar"?

EL PRINCIPIO BIOCEANICO

El tema fue tratado por numerosos especialistas, pero lamentablemente poco difundidos las de aquellos que sostuvieron que con este Tratado no existe el principio bioceánico, el cual se comprometió respetar en su plataforma el partido gobernante.

Nos referiremos sucintamente al Tratado Adicional y Aclaratorio del 1 de Mayo de 1893, que fue prácticamente "olvidado" por el Tratado de Paz y Amistad.

El Artículo 2° de dicho Tratado Adicional, en la parte que nos interesa dice así: "...la soberanía de cada Estado sobre el *litoral* respectivo es absoluta, de tal suerte que Chile no puede pretender punto alguno hacia el Atlántico, como la República Argentina no puede pretenderlo hacia el Pacífico... etc."

De acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española, el término "litoral" proviene del latín "litoralis" y quiere decir: costa de un mar, borde, orilla, playa, etc.

Esto confirma en síntesis que el principio bioceánico sobre el meridiano del Cabo de Hornos, empieza en la misma costa o playa de dicho Cabo y de ninguna manera a 24 millas marinas al Sur del mismo según el Tratado de Paz y Amistad.

CONCLUSIONES

Lo que hemos señalado en este trabajo indica que el problema es muy grave y necesita ser nuevamente considerado y estudiado en forma integral, con un verdadero sentido de justicia y equidad y observando el debido decoro por ambas partes.

De no ser así, no tenemos duda que en no mucho tiempo comenzarán las dificultades, luego las incidencias y en último término un final que puede ser catastrófico para nuestros hijos y/o nietos.

Los señores legisladores del Congreso Nacional tienen la palabra definitiva.



el nombre de nuestro aluminio

"SISTEMA DE DEFENSA AEREA SPADA"



Un nuevo sistema, recientemente entregado a la Fuerza Aérea Italiana, ha sido agregado a la línea de sistemas de armas de SELENIA: es el sistema misilístico de defensa aérea terrestre SPADA.

Entre los ya existentes el SPADA es el primer sistema diseñado desde el comienzo para la defensa aérea de objetivos de vital importancia contra ataques asistidos por pesados ECM, realizados a altas velocidades y muy baja altura por aviones con alta capacidad de maniobra o por misiles tácticos aire/superficie.

La comprobada capacidad de SELENIA en el campo de radares ya sea de búsqueda o de iraqueo, de Sistemas de defensa como de misiles, permitió el diseño de un sistema de arma completamente nuevo en su concepto operacional.

Cabe valorar:

- La muy extensa cobertura del radar de búsqueda PLUTO y al empleo del misil multirol ASPIDE, ambos utilizados por un considerable número de usuarios.
- El alto grado de resistencia ECM, la coordinación del sistema, la capacidad de identificación del blanco, y la eficiencia del misil y además la posibilidad de ser integrado a sistemas de defensa aérea de mayor envergadura.
- La efectividad del SPADA en cuanto a su reacción ha sido llevada al más alto nivel logrado hasta nuestros días.

SELENIA

INDUSTRIAS ELECTRONICAS
ASOCIADAS S.p.A.
— DIVISION SISTEMAS DE DEFENSA —
Via Tiburtina Km. 12,400 — 00131
Roma — Italia
T.E. (0039-6) 8119964 — T.LX 613690
SELENIA
Representación San Martín 320 2
1064 B3 As. — Rep. Argentina
T.L. 393 7686 394-7202
T.LX 24294 ITCBA AR

Asuntos Internos

RECONOCIMIENTO DE SOCIOS VITALICIOS

Capitanes de fragata: médico Jorge Durand, I.M. Hugo J. H. Per-sichini, contador Alejo E. Camovali, Carlos Angel Ofredi, I.M. Raúl A. Rosales; *capitanes de corbeta:* Juan Carlos Fablet, y médico José A. Cabello; *teniente de fragata:* contador José Mario Martínez y *teniente de navío:* contador Wilfredo O. Odriozola.

ALTAS DE SOCIOS

Activos: *Tenientes de fragata:* Alborto Zanchetta, Abel Eduardo Rojo y Daniel L. Caraballo, *teniente de corbeta,* Javier S. N. Romero y *guardiamarina:* Pablo Lucio Salonio.

Transeunte: *Capitán de navío:* (R) Haraldo Alves de Almeida (Mayor Marina de Guerra del Brasil).

Adherentes: Sr. Carlos Roberto Gaviña, Sr. Claudio Omar Argüelles, Sr. Pedro Mario Luis Tagliarini, Sr. Daniel Eugenio E. García Neder, Sr. Horacio Marcelo Rodríguez, ingeniero Arturo Anguita, Sr. Oscar Fernández Vidal y doctor Rubén Omar Abete.

BAJAS DE SOCIOS

Por fallecimiento: *Vicealmirante:* Horacio González Llanos, *contraalmirantes:* Aníbal D. Fernández (IN) y Guillermo José Zarrabeitia; *capitanes de navío:* Horacio César Apecetche y Jorge Carlos Ruiz; *capitanes de fragata:* Eduardo A. Videla Dorna, Eduardo Dunselmann y Cavíos Delfin Rojo; *capitán de corbeta:* Armando E. Valiente; *teniente de fragata:* Alfredo Silvio Rosake; *comodoro:* Abel Angel Saldaño; *vicealmirante,* Leonardo Mc Lean; *contraalmirante:* Carlos López; *capitán de fragata:* Tomás Juan Mc Gough y *vicealmirante:* Ernesto Basílico.

Por renuncia: *Tenientes de navío:* Gustavo Adolfo Lugo, Miguel Angel Dantas, Luis Guillermo Capisto, Ursus Carlos León Blanchard y Owen G. Crippa; *tenientes de fragata:* Ricardo Hugo Chiarvetto, Jorge E. Pittaluga, Dante Horacio Macaroni, Marcelo M. Amatore Rorigué, Jorge O. Dotto, Daniel Ricardo Bouzá, Luis Alberto Heredia, Pedro Reinaldo Juárez, Guillermo J. Viada Stenger, Guillermo Horacio Dotto, Carlos Gennuso, Sergio Osvaldo Cravero, Marcelo Oscar Tedesco y Enrique D. Rodríguez Masdeu; *tenientes de corbeta:* Daniel Gregorio Córdoba, Rafael Rey Alvarez, Jorge Carlos Valente y Emilio J. Cancela; *guardiamarinas:* Carlos Guido Pérez, Pedro Zini, Mario Carrara, Miguel Angel Encina, Daniel Alejandro Reche, Rubén López Franco, Jorge Daniel Bianchi, Osvaldo Andrés Vernazza, Sergio Darío Ortiz, Alejandro Araujo, Gustavo Adolfo Vaudagna, Marcelo Raúl Oueiruga, *mayor fuerza aérea:* Juan José Larroudé (adherente), *doctor* Alejandro Dussaut (adherente) y *señores:* Carlos G. Casale y Mario Remo Damián Martini (adherentes), *capitán de fragata:* Luis Carlos González y *teniente de navío:* Miguel M. Rodríguez; *tenientes de fragata:* I. M. Raúl Antonio Villarreal, Carlos A. Calmels y Héctor A. Vilaverde; *guardiamarina:* Walter H. Rodríguez; *teniente de fragata:* Ernesto A. García; *tenientes de corbeta:* Claudio D. Sánchez, y Juan Carlos Vargas; *tenientes de fragata:* Carlos Ferraro y Alfredo M. Larrat; *teniente de navío:* David Costi; *capitán de fragata:* Luis Carlos González; *guardiamarina:* I. M. Alberto Weser; *teniente de fragata:* Carlos Dante Perrín y *teniente de navío:* Juan Carlos Márquez.

Por aplicación del Art. 17, inc. 5° del Estatuto: *Teniente de navío:* Francisco H. Heredia Lafuente; *teniente de fragata:* David Francisco Paolino; *guardiamarinas:* Alejandro Ignacio Muzlera, Fernando Loyola, *ex tenientes de corbeta:* Carlos A. Sánchez Posleman y Gustavo Jorge García; *ex guardiamarina:* Alejandro C. Martínez de Sanzo. *teniente de corbeta:* César E. Angelli; *teniente de navío:* Carlos Alberto Bertini; *tenientes de fragata:* Carlos Marcelo Sanguinetti, Nicolas Oreste Mangano y Eduardo Raúl Pantín; *tenientes de corbeta:* Rodolfo Alejandro Pedotti y Alejandro Daniel Gómez; *tenientes de navío:* Héctor Luis Mazzochi y Diego Guillermo Müller; *teniente de corbeta:* Enrique Rodríguez Nievas; *teniente de fragata:* Santiago Domingo Pa-laia y *guardiamarinas:* Roberto Daniel Ciacchieri, Carlos Daniel Maszoni, Alejandro Burastero, Gustavo Fandiño, Emilio Rial y Ricardo Aníbal Sargo.

Por aplicación del Art. 31, inc. 3° del Estatuto: *Ex teniente de fragata:* Severino Isael Iñiguez y *ex teniente de navío:* Ricardo Fernández.

EXPOSICION DE MODELISMO NAVAL

Se llevó a cabo esta exposición en nuestra sede central, entre los días 17 y 21 de setiembre. Durante la misma, por gestión del agregado naval de España Capitán de Navío D. Benito Chereguini, fueron exhibidos treinta grabados de buques de guerra de la Armada Española de los siglos XVIII y XIX, los cuales contribuyeron a dar gran realce marineramente a la muestra.

El jurado estuvo integrado por:

Presidente: Contraalmirante Héctor Terranova (Centro Naval).

Vocal: Capitán de navío Juan Carlos Sidders (Museo Naval de la Nación).

Vocal: Doctor Héctor Tanzi (Museo Naval de la Nación).

Vocal: Ingeniero Julio Martinolli (Astilleros y Fábricas Navales del Estado).

Vocal: Capitán de navío Enrique González Lonziéme (Departamento Estudios Históricos de la Armada).

Vocal: Capitán de fragata Pedro Florido (Centro Naval).

Vocal: Capitán de fragata Isaac Wolberg (Centro Naval).

Con asistencia de autoridades del Centro Naval, de representantes de la embajada española y del señor Secretario General Naval contraalmirante Benny M. Hussey, se clausuró dicha exposición, en ceremonia en la cual se asignaron los siguientes premios:

1er. Premio - Profesionales - Categoría 2: Sr. Federico Escusol Galeana - Buque tanque José Fuchs.

Categoría 3: Sr. Federico Escusol Galeana - Crucero General Belgrano.

1er. Premio - Principiantes - Categoría 1: Sr. Carlos Cascone - Independence.

1er. Premio - Aficionados - Categoría 1: Sr. Carlos A. Baratía - Hércules.

Categoría 2: Sr. Italo Codussi - Petrolero Astra Federico.

Categoría 3: Sr. Gerardo Ghiringhelli - Destructor Evarts.

Categoría 4: Sr. Félix Colombo - Nave ceremonial egipcia.

Categoría 5: Sr. Gonzalo Rodríguez - Galeón siglo XVII.

Categoría 6: Sr. Adrián Alonso - Remolcador Libre.

Categoría 7: Sr. Daniel Meroni - Corbeta HMS Victory.

Categoría 8-b: Sr. Diego de Hoyo - Crucero Graf Spee.

Categoría 8-d: Sr. Ignacio Amendolara Bourdette - Brewste Búfalo.

Categoría 9: Sr. Gavino Córdoba - Piragua tahitiana.

2do. Premio - Principiantes - Categoría 1: Sr. Carlos A. Santoro - Mayflower.

2do. Premio - Aficionados - Categoría 1: Sr. Ricardo Vaccari - Leudo genovés.

Categoría 2: Sr. Leonardo Strack - Buque petrolero Ing. Huergo.

Categoría 3: Sr. Alberto Feyberg - Crucero 25 de Mayo.

Categoría 4: Sr. Arsenio Morán - Buque egipcio.

Categoría 5: Sr. Gonzalo Rodríguez - Chaperón 1884.

Categoría 6: Sr. Ramón Hereño - Chata Don Germán.

Categoría 6 - Veleros: Sr. Roberto Acosta - Chino.

Categoría 7: Sr. Mario Bonvicini - Pescante primitivo.

Categoría 8-b: Sr. Pablo Florido - Porta helicópteros soviético.

Categoría 8-d: Sr. Carlos Bassani - Boeing P-12E.

Categoría 9: Sr. Mario Bonvicini - Cámara de un galeón.

3er. Premio - Aficionados - Categoría 1: Sr. Alberto Saba - Nuestra Señora.

Categoría 3: Sr. Leopoldo Acevedo - Rastreador Py.

Categoría 4: Sr. Horacio Llosa - Nave mercante fenicia.

Categoría 5: Sr. Gonzalo Rodríguez - Cutty Sark.

Categoría 6: Sr. Alfredo Lescano - Velero vikingo.

Categoría 7: Sr. Carlos Mugaburu - Pescante.

Categoría 8-b: Sr. Carlos Bassani - Torpedera alemana.

Categoría 8-d: Sr. Alejandro Amendolara Bourdette - Aeromacchi.

Categoría 9: Sr. Alfredo Fiore - Galeón español siglo XV.

Mención Especial - Principiantes - Categoría 4: Sr. Carlos Cascone - Nave egipcia.

Mención Especial - Aficionados - Categoría 1: Sr. Juan A. Toso - Danmark.

Categoría 4: Sr. Carlos Garbossa - Nave egipcia.

Categoría 5: Sr. Jorge Medina - Bergantín Brandsen.

Categoría 5: Sr. Eduardo Rafaelli - Conjunto miniaturas.

Categoría 5: Sr. Aníbal Cordero - Minimodelo.

Categoría 7: Sr. Eduardo Sturla - Sección de proa.

Categoría 8-c: Sr. Carlos Bassani - Remolcador Long Beach.

Categoría 8-d: Sr. Carlos Bassani - Vikingo.

Mención - Aficionados - Categoría 1: Sr. José Canoura - Hércules.

TORNEO DE PELOTA A PALETA INTERCIRCULOS

Entre los días martes 2 y jueves 4 de octubre, se desarrolló en el Circulo Militar el Torneo COPA TRIANGULAR de Pelota a Paleta entre representantes de: Circulo de la Fuerza Aérea, Circulo Militar y Centro Naval.

El equipo del Centro Naval, integrado por los señores asociados Contraalmirante José Alberto Aguila y Capitán de Corbeta Augusto César Bedacarratz, logró por tercer año consecutivo obtener el primer puesto, adquiriendo de tal forma el derecho de retención definitiva de la citada copa.

BIBLIOGRAFIA SOBRE EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS

Nuestra Biblioteca "Capitán de Fragata Ratto" cuenta en la actualidad, con la colección privada más completa de todo el país referente al mencionado conflicto en cuanto a libros, publicaciones y/o textos de origen nacional y extranjero, especialmente británico y francés, para consulta en la misma de nuestros señores consocios y sus familiares.

Lo anterior ha sido posible gracias a una donación del señor Socio Adherente, el ex-teniente de corbeta Juan José Vico.

JORNADAS DE ESTRATEGIA

El viernes 21 de setiembre, en presencia del señor Presidente Norman Azcoitia, se dieron por finalizadas las JORNADAS DE ESTRATEGIA realizadas en nuestra sede social, con la organización y responsabilidad de la "Comisión de Actos Académicos" dependiente de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones.

Esta "Comisión de Actos Académicos", creada, formalizada y auspiciada este año por profesores e integrantes de la Plana Mayor de la Escuela de Guerra Naval, concreta lo que el Estatuto del Centro Naval determina en el Art. 3 inc. 1° y, fundamentalmente, estaba destinada a capacitar a los señores socios en actividad y de la jerarquía de oficial subalterno, a fin de colaborar con la Armada en su aspecto formativo en lo relacionado con los problemas que presenta la Estrategia en sus diversos aspectos.

Estas "Jornadas" sólo han pretendido brindar a los socios más jóvenes lo que el Centro Naval, fiel a los motivos que dieron lugar a su creación hace más de una centuria, debía realizar en tal sentido volviendo a las fuentes que originaron su nacimiento y concretar en los hechos lo que proclama el lema de su escudo: "UNION Y TRABAJO".

Las "Jornadas" estuvieron conducidas por los siguientes panelistas: almirante Carlos Alvarez, contraalmirantes Mario Lanzarini y Julio A. Acuña, capitán de navío José M. Cohen y doctor Federico Frischknecht.

Dichas "Jornadas" fueron 5 y los temas abordados los siguientes:

| | |
|---------------|---|
| Mayo 18: | Introducción a la Estrategia de Estado. |
| Junio 15: | Poder y Estrategia. |
| Agosto 3: | Conflicto Austral. |
| Agosto 31: | Acción Estratégica. |
| Setiembre 21: | Situación Estratégica Austral (Mesa Redonda). |

Los socios cursantes fueron 42 y todos con destinos próximos a la Capital Federal. En este aspecto se formaron "equipos" presididos cada uno por el más antiguo y una vez inscriptos al curso como premisa su asistencia era obligatoria, salvo razones de servicio y/o de fuerza mayor.

La metodología del curso fue la siguiente: Conformados los 8 "equipos" e integrados por 5/6 cursantes cada uno, estaba a cargo del mismo el socio de mayor jerarquía.

Después de cada “Jomada”, a los socios cursantes se les entregaba un cuestionario, que debían devolver con su opinión antes de la “Jornada” siguiente.

Los grupos presentaron al final un trabajo escrito sobre el conflicto austral y la posible contribución de las Fuerzas Armadas en el logro de los objetivos de la República Argentina en ese teatro.

Finalizadas las JORNADAS DE ESTRATEGIA y una vez evaluados por los integrantes del Panel los diferentes trabajos presentados por los socios cursantes, se les otorgó un diploma que acredita la aprobación del “Curso”.

ASAMBLEA ORDINARIA 1985

Renovación 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:

Presidente por 2 años

Vicepresidente 1º por 2 años

Tesorero 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. Tres de los Vocales Titulares de la C.D. constituirán la Delegación del Centro Naval en Puerto Belgrano. Al oficializarse cada lista deberá indicárselos expresamente.

Miembros que cesan en sus funciones:

Presidente: Contraalmirante Norma R. Azcoitia
Vicepresidente 1º: Contraalmirante Héctor A. Terranova (1)
Vicepresidente 2º: Capitán de Navío Edgardo N. Acuña (2)
Tesorero: Capitán de Navío Contador Roberto J. Belelli

Vocales Titulares:

Capitán de Navío Alfredo C. Febré
Capitán de Navío Jorge L. Tomasín
Capitán de Navío Hugo L. G. Dietrich
Capitán de Navío Rodolfo A. Fasce
Capitán de Navío Oscar A. Bouzá
Capitán de Fragata Domingo R. Giorsetti
Teniente de Navío Enrique J. Lange
Capitán de Corbeta I.M. Hugo J. Santillán (3)
Capitán de Fragata Médico Rodolfo J. Moreno (4)
Capitán de Fragata I.M. Miguel A. Troitiño (5)
Capitán de Fragata Alberto Núñez (6)

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Contador Oscar O. Moreyra
Capitán de Fragata I.M. Félix B. Plaza

Miembros que continúan en sus funciones:

Vicepresidente 2º: Contraalmirante Héctor A. Terranova
Protesorero: Capitán de Navío Contador Eduardo A. Ferro

- (1) Vuelve a Vicepresidente 2º a completar período para el que fue elegido.
- (2) Vuelve a Vocal Titular a completar período para el que fue elegido.
- (3) Vocal Suplente - Reemplaza al CN Edgardo N. Acuña, que pasó a Vice 2º.
- (4) Vocal Suplente - Reemplaza al CN Fulgencio M. Ruiz, que renunció.
- (5) Vocal Suplente - Reemplaza al CN Félix A. Marchiñena, que renunció.
- (6) Vocal Suplente - Reemplaza al CN Jacinto V. Zubillaga, que renunció.

Vocales Titulares:

Capitán de Navío Edgardo N. Acuña
Capitán de Navío Jorge H. Paccioretti
Capitán de Navío Jorge M. Czar
Capitán de Fragata Balvino C. Soria
Capitán de Fragata Contador Juan C. Varesini
Capitán de Fragata Pedro L. Galazi
Capitán de Fragata Ismael D. Molina
Capitán de Fragata Pedro C. Florido
Capitán de Corbeta Auditor Juan E. Quick
Capitán de Corbeta Néstor A. Bertoni

Revisores de Cuentas Titulares:

Capitán de Navío Jorge M. Pérez Perri
Capitán de Fragata Contador José L. Paglialunga

TORNEO DE BRIDGE DEL CENTRO NAVAL

El día 21 de septiembre se disputó el Torneo Anual cuyo trofeo fue donado por el diario "La Nueva Provincia" de Bahía Blanca y que en la actualidad estaba en poder del Club Argentino de esa ciudad.

Se invitó a participar a los jugadores que el año pasado viajaron al Sur y que pertenecen a los otros Círculos y Centros de las Fuerzas Armadas. Disputaron siete equipos, resultando ganador el Centro Naval.

La entrega de premios fue un acto emotivo y el Centro Naval tendrá en custodia por un año la Copa "La Nueva Provincia" en la cual se inscribirá el nombre de la Institución ganadora.

Clasificación final e integración de equipos:

- 1° CENTRO NAVAL - Sr. Cap. Regino E. Fernández, Sra. L. Camila R. de Fernández, Sr. Mario Toscano y Sr. Adolfo Alvarez.
- 2° CENTRO NAVAL - Sr. Cap. Oscar Rousseau, Sr. Gerardo Caputo, Sra. Marta Toscano y Sra T. Murga.
- 3° CLUB ARGENTINO - Sr. Funes, Sta. Bautista, Sta. Delasa y Sr. Cortina.

RECEPCION A LOS NUEVOS GUARDIAMARINAS

El 6 de diciembre, a las 21.00 horas, se realizó en los salones de nuestra Institución la tradicional recepción a los nuevos Guardiamarinas, acto que contó con la presencia de miembros de la Comisión Directiva, señoras y familiares de los homenajeados.

Ofreció la demostración, el titular del Centro Naval, Contraalmirante Norman R. Azcoitia, quien en la oportunidad pronunció el siguiente discurso:

Discurso pronunciado por el Presidente del Centro Naval, Contraalmirante Norman R. Azcoitia

Señores invitados especiales, señoras y señores,

Jóvenes Guardiamarinas:

“Con especial regocijo y en nombre del Centro Naval os damos la bienvenida en vuestra condición de flamantes oficiales de nuestra gloriosa Armada, luego de cumplido el período de instrucción en el vigésimo viaje de la Fragata “LIBERTAD”

“En esta expresión va implícita la satisfacción con que vemos incorporarse al Centro Naval un nuevo aporte de juventud vigorosa, en la cual fincamos nuestras anheladas esperanzas de un futuro promisorio a que indudablemente arribará el país y consecuentemente la Armada Argentina, superados estos momentos difíciles que transita la Patria.

“Esta prestigiosa y querida Institución, fundada hace más de cien años por un destacado y entusiasta núcleo de oficiales de la Armada imbuidos del lirismo de aquella juventud ansiosa y visionaria de 1882, los acoge afectuosamente, incorporándolos a esta gran familia naval que agrupa a la casi totalidad del Personal Superior de la Armada, confundiendo los con los demás consocios sin distinción de jerarquía militar.

“Y ese prestigio logrado merced a la inteligente dedicación de quienes nos precedieron en este honroso cargo a partir de aquella venturosa fundación del 4 de mayo, constituye y constituirá el orgullo de todos nosotros y de las sucesivas promociones, las que hallarán aquí el segundo hogar del Oficial de Marina y donde se proyecta socialmente el espíritu de cuerpo que se os ha inculcado desde vuestro ingreso a la Escuela Naval Militar.

“Y a vosotros tocará, a su debido tiempo, conservar fuerte y lozano el mismo espíritu de Unión y Trabajo que constituye el lema grabado en el escudo del Centro Naval como expresión de verdadero sentir y de la voluntad que animó a los fundadores.

“En los PROPOSITOS DE LA ASOCIACION transcritos en el Estatuto del CENTRO NAVAL, hallaréis con mayor elocuencia que en nuestras palabras su razón de ser y, no obstante la condición de Asociación Civil, como taxativamente se señala, notaréis los estrechos lazos que lo vinculan a la Armada Argentina a pesar de ser orgánicamente ajeno a ella. Tan sólo orgánicamente, pues el espíritu de la Armada flota en este ámbito mediante la presencia cotidiana de quienes lo constituyen en esencia: los oficiales de la Marina de Guerra.

“Y vosotros ya estáis incorporados a ambos, como una hermosa realidad que año a año se viene conjugando invariablemente.

“Esta conjunción de sentimientos nos retrotrae a pensar que muy probablemente alguno de vuestros padres contrajo matrimonio en este mismo salón, como también llegado el momento se os facilitará a vosotros Dios mediante para una ceremonia análoga.

“Ved entonces cuanta razón nos asiste cuando destacamos que este querido Centro nos agrupa y nos proporciona pasajes significativos de nuestra vida, constituyéndose así, en la prolongación de la Armada en el aspecto social con la independencia que le otorga la personalidad jurídica de que goza desde los albores de su fundación.

“Cuando conozcáis la historia de nuestro Centro, advertiréis cuán rica es y cómo ha sido posible esta realidad de aumentar constantemente nuestro cariño hacia él y de continuar emocionándonos en actos como el que estamos viviendo. Quien os habla también participó, hace años, de una ceremonia análoga en este mismo salón plétórico de recuerdos, cuando comenzábamos a soñar —ya entonces— con las paletas de Oficial Superior..

“Nuestro Centro ha procurado siempre brindar comodidades compatibles con la idiosincrasia de los socios que lo integran, fomentando lazos de camaradería, cultivando aspectos sociales, culturales y deportivos.

“Os incorporáis en momentos difíciles también para el Centro Naval: no obstante hallaréis en él motivos espirituales que os harán reflexionar y prevalecerán, al fin de cuentas, sobre los materiales, como lo quisieron aquellos líricos de 1882, criterio que se proyectó hacia quienes heredamos esta Institución, que llegó a centenario con la comprensión, el apoyo y el cariño de todos quienes la Integraron desde el mismo día de su fundación.

“Señores Guardiamarinas:

“Reciban nuestras cálidas felicitaciones por este feliz acontecimiento de vuestro egreso —expresión que hacemos extensiva a vuestros seres queridos—, formulando los mejores deseos por que el éxito los acompañe en esta dura, romántica y sacrificada carrera a que los ha guiado vuestra vocación.

“Esta noche es vuestra. Disfrutadla. La recordaréis para siempre.

“Muchas gracias.”

JUAN FERNANDO GUTMAN

Capitán de Fragata

El capitán de fragata Juan Fernando Gutman nació el 1° de diciembre de 1937. Ingresó en la Armada Argentina el 20 de enero de 1956, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 87) el 20 de diciembre de 1960 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1979. Falleció el 28 de Julio de 1984.

Prestó servicios en: Crucero "La Argentina", Crucero "General Belgrano", Grupo Naval Antártico, Escuela de Aviación Naval Aviso "Yarnana", Escuela de Aplicación para Oficiales, Rastreador "Granville", Bu-



que Hidrográfico "Guardiamarina Zicari", Rompehielos "General San Martín", Crucero "9 de Julio", Destructor "Rosales", Buque Desembarco "Cándido de Lasala", Destructor "Bouchard", Escuela Naval Militar y Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales.



El capitán de fragata Rómulo R. Roverano nació el 7 de febrero de 1892. Ingresó en la Armada Argentina el 9 de febrero de 1909, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 40) el 4 de diciembre de 1914 y a capitán de fragata el 20 de marzo de 1935. Pasó a situación de retiro efectivo el 25 de agosto de 1943. Falleció el 30 de julio de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Sarmiento", Guardacostas "Pueyrredón", Crucero Acorazado "Garibaldi", Acorazado "Moreno",

ROMULO R. ROVERANO

Capitán de Fragata

Remolcador "Querandi", Transporte "Patria", Isla Martín García, Transporte "Pampa", Transporte "La Plata", Balizador "Alférez Mackinlay", Remolcador "Ona", Crucero "San Martín", Crucero "Almirante Brown", Transporte "Guardia Nacional", Arsenal Naval "Buenos Aires", Transporte "Río Negro", Base Naval Río de la Plata, Escuela de Aplicación para Oficiales, Acorazado "Rivadavia", Escuela de Mecánica de la Armada, Dirección General de Navegación y Comunicaciones Navales, Transporte "Vicente F. López", Transporte "América", Estado Mayor General, Servicio Hidrográfico, Dirección General Administrativa, Escuela de Guerra Naval, Cañonera "Libertad", Base Naval Puerto Belgrano, Escuadra de Mar y Dirección General Administrativa.

ENRIQUE I. ARIZZI
Capitán de Fragata



El capitán de fragata Enrique I. Ariazi nació el 2 de enero de 1914. Ingresó en la Armada Argentina el 1° de marzo de 1932, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 63) el 31 de diciembre de 1936 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1951. Pasó a situación de retiro voluntario el 20 de agosto de 1954. Falleció el 7 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Sarmiento", Acorazado "Moreno", Cañonera "Libertad", Crucero "23 de Mayo", Acorazado "Rivadavia", Rastreador "Bouchard", Rastreador "Seaver", Escuela de Oficiales de la

Armada, Destructor "La Rioja", Transporte "M. Ecurra", Destructor "Catamarca", Dirección General del Personal Naval. Comisión Naval en los EE.UU., Escuela Naval Militar, B. D. T. N° 6, Buque Tanque "Punta Médanos", Destructor "San Juan", Zona Naval Marítima, Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General del Personal Naval.



ERNESTO G. GRIEBEN
Teniente de Navío

El teniente de navío Ernesto Guillermo Grieben nació el 20 de enero de 1902. Ingresó en la Armada Argentina el 24 de diciembre de 1917. Pasó a situación de retiro voluntario el 13 de abril de 1937. Falleció el 12 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: "Fragata Sarmiento", Acorazado "Moreno", Destructor "Buenos Aires", Transporte "Río Negro", Crucero "San Martín", División Instrucción, Trans-

porte "Patagonia", Transporte "Fueguino", Transporte "Azopardo", Torpedero "La Plata", Grupo Rastreadores y Minadores, Balizador "Mackinlay", Escuela Mecánica de la Armada. Base Naval Puerto Belgrano, Transporte "Pampa", Transporte "Vicente F. López", Crucero "25 de Mayo", 1ª Región Naval, Ministerio de Marina e Isla Martín García.

JUSTO PASTOR TORRES
Capitán de Corbeta

EL capitán de corbeta, Justo Pastor Torres nació el 9 de agosto de 1895. Ingresó en la Armada en la Escuela de Mecánica, el 1° de agosto de 1912. Ascendió a Ingeniero Electricista de 3ª el 13 de marzo de 1924 y a Ingeniero Electricista Principal el 31 de diciembre de 1939. Pasó a situación de retiro voluntario el 15 de mayo de 1940. Falleció el 12 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río de la Plata, Destructor "Buenos Aires", Transporte "Ba-



hía Blanca", Fragata "Sarmiento", Escuela Mecánica de la Armada, Crucero Acorazado "San Martín", Cañonera "Rosario", Acorazado "Rivadavia", Crucero "Belgrano", 1ª Región Naval, Escuela Naval Militar, 3ª Región Naval, Prefectura General Marítima, Crucero "Almirante Brown" y Dirección General del Material.



PEDRO JOSE FERNANDEZ
SANTIA

Capitán de Fragata

El capitán de fragata Pedro José Fernández Santía nació el 24 de diciembre de 1929. Ingresó en la Armada Argentina el 22 de junio de 1947 como cadete del cuerpo de ingenieros. Ascendió a guardiamarina el 1° de diciembre de 1950 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1969. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de enero de 1970. Falleció el 19 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Crucero "La Argentina", Destructor "Garay", Aviso "Yamana", Destructor "Granville", Escuela de Aplicación para Oficiales, Aviso "Charrúa", Fragata "Santísima Trinidad", Escuela Mecánica de la Armada, Crucero "Almirante Brown", Cañonera "Independencia", Base Aeronaval Comandante Espora, Crucero "9 de Julio", Transporte "Bahía Aguirre", Base Naval Puerto Belgrano, Fragata "Libertad", Portaaviones "Independencia" y Centro de Instrucción y Adiestramiento en Máquinas y Electricidad.

**HORACIO GONZALES
LLANOS**
Vicealmirante



El vicealmirante Horacio González Llanos nació el 17 de marzo 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 29 de noviembre de 1947 y a vicealmirante el 31 de diciembre de 1977. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de marzo de 1979. Falleció el 24 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Crucero "La Argentina", Acorazado "Moreno", Rastreador "Py", Remolcador "Diagulta", Submarino "Santiago del Estero", Torpedero "Cervantes", Base Naval Mar del Plata, Transporte "Bahía Thetis", Subsecretaría de Marina, Ar-

senal Zárate, Servicio de Informaciones Navales, Balizador "Alférez Mackinlay", Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Guerra Naval, Destructor "Mendoza", Transporte "Lapataia", Escuela de Adiestramiento de Submarinos, Flota de Mar, Estado Mayor General Naval, Agregaduría Naval en Chile, 1ra. División de Destrucciones, Comando de Operaciones Navales, Agregado Naval en Europa y Dirección General del Personal Naval.



ANIBAL S. FERNANDEZ
Contraalmirante

El contraalmirante Anibal S. Fernández nació el 9 de abril de 1911. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1929, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a teniente de corbeta (Promoción 21) el 7 de diciembre de 1934 y a contraalmirante (RE) el 8 de octubre de 1973. Pasó a si-

tuación de retiro el 19 de noviembre de 1955. Falleció el 24 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Presidente Sarmiento", 1ra. Región Naval, Escuela de Mar, Comisión Naval en Europa, Flotilla de Torpederos, Base Naval Puerto Belgrano y Dirección General del Personal Naval.

**EDUARDO A.
VIDELA DORNA**
Capitán de Fragata

El capitán de fragata Eduardo A. Videla Dorna nació el 11 de abril de 1897. Ingresó en la Armada el 20 de agosto de 1913, como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 43) el 20 de agosto de 1913 y a capitán de fragata en el Cuerpo de Retiro Activo el 31 de diciembre de 1947. Pasó a situación de retiro voluntario el 5 de diciembre de 1934 y el 19 de diciembre de 1949 fue dado de alta como retirado en servicio, permaneciendo hasta el 1° de marzo de 1952. Falleció el 29 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Presidente Sarmiento", Acorazado "Rivadavia", Crucero "General Belgrano", Crucero "9 de Julio", Acorazado "Moreno", Transporte



"Patagonia", Transporte "Chaco" Transporte "Pampa", Transporte "Vicente F. López", Transporte "Uruguay", Transporte "Bahía Blanca", Remolcador "Querandí", 3ra. Región Naval, Cañonera "Paraná", Transporte "América", Destructor "Buenos Aires", Isla Martín García, Transporte "Guardia Nacional", Base Naval Río de la Plata, Aviso "A. 10", Arsenal Naval Buenos Aires, Rastreador "M-8", 1ra. Región Naval, Dirección General del Personal Naval y Secretaría de Marina.



**GUILLERMO JOSE
ZARRABEITIA**
Contraalmirante

El contraalmirante Guillermo José Zarrabeitia nació el 9 de julio de 1913. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1930, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 61) el 3 de diciembre de 1915 y a contraalmirante (RE) el 8 de octubre de 1973. Pasó a situación de retiro efectivo obligatorio el

23 de enero de 1956. Falleció el 31 de agosto de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Presidente Sarmiento", Acorazado "Moreno", Rastreador "Bouchard", Destructor "Misiones", Cañonera "Libertad", Dirección General del Personal Naval, Rastreador "Parker", Comisión Naval en Europa, Destructor "Entre Ríos", Flota de Mar, Destructor "San Juan", Dirección General del Material Naval, Subsecretaría de Marina y Escuela de Mecánica de la Armada.

EDUARDO DUNZELMANN

Capitán de Fragata

El capitán de fragata Eduardo Dunzelmann nació el 15 de enero de 1909. Ingresó en la Armada el 1° de Abril de 1924, como cadete del Curso Preparatorio de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 56) el 27 de noviembre de 1930 y a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1947. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de marzo de 1953. Fue dado de alta como retirado en servicio el 11 de julio de 1961 y pasó a situación de retiro efectivo el 1° de enero de 1952. Falleció el 29 de setiembre de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Presidente Sarmiento", Acorazado "Rivadavia", Cañonero "Libertad", Transporte "M-2" Destructor "Cervantes", Destructor "Córdoba",



Transporte "Patagonia", Transporte "M-3", Escuela de Oficiales de la Armada, Grupo de Submarinos, Submarino "Santa Fe", Buque Hidrográfico "Bahía Blanca", Destructor "Catamarca", Destructor "Garay", Crucero "General Belgrano", Estado Mayor General Naval, Submarino "Santiago del Estero", Destructor "Tucumán", Destructor "La Rioja", Escuela Naval Militar, Base Naval Mar del Plata, Acorazado "Moreno", Base Naval Puerto Belgrano y Dirección del Personal Naval.



HORACIO C. APECETCHE

Capitán de Navío

El capitán de navío Horacio César Apecetche nació el 22 de marzo de 1923. 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 capitán de navío el 31 de diciembre de 1958. Pasó a situación de retiro voluntario el 1° de febrero

de 1972. Falleció el 29 de setiembre de 1984.

Prestó servicios en: Crucero "La Argentina", Crucero "25 de Mayo", Torpedero "Tucumán", Cañonera "Paraná", Acorazado "Moreno", Transporte "República", Rastreador "Robinson", Rastreador "Spiro", Estado Mayor General Naval, Destructor "Garay", Comisión Naval en los Estados Unidos, Comisión Naval en Europa, Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor de la Flota de Mar, Fragata "Sarandí", Transporte "Le Maire" y Dirección General del Personal Naval.

JORGE CARLOS RUIZ
Capitán de Navío

El capitán de navío Jorge Carlos Ruiz nació el 17 de febrero de 1929. Ingresó en la Armada el 17 de enero de 1947, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 78) el 19 de diciembre de 1951 y a capitán de navío el 31 de diciembre de 1973. Falleció el 14 de octubre de 1984.

Prestó servicio en: Guardacosta "Pueyrredón", Acorazado "Rivadavia", Acorazado "Moreno", Dirección General del Personal, Base Aeronaval Puerto Belgrano, Escuela de Aviación Naval, Escuadra Aeronaval N° 2, Base Aeronaval Comandante Espora,



Fuerza Aeronaval N° 2, Escuela de Guerra Naval, Escuela de Mecánica de la Armada, Taller Aeronaval N° 1, Dirección del Material Aeronaval, Comisión Naval en los Estados Unidos, Arsenal Aeronaval N° 1, Taller Aeronaval Central, Servicio de Estadística y Computación de Datos de la Armada y Dirección General de Investigación y Desarrollo.



ALFREDO SILVIO ROSAKE
Teniente de Fragata

El teniente de fragata Alfredo Silvio Rosake nació el 30 de enero de 1949. Ingresó en la Armada el 2 de marzo de 1970 como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina el 30 de diciembre de 1973 y a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1975. Pasó a situación de retiro voluntario el 19 de Julio de 1980 y el 19 de agosto de 1981 fue nombrado para

prestar servicios en situación de retiro. Falleció el 19 de mayo de 1984.

Prestó servicios en: Escuela Naval Militar, Dirección General de Instrucción Naval y Base Naval Puerto Belgrano.

CARLOS LOPEZ
Contraalmirante

El contraalmirante Carlos López nació el 4 de noviembre de 1917. Ingresó en la Armada el 4 de febrero de 1935, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina. (Promoción 65) el 7 de diciembre de 1938 y a contraalmirante el 31 de diciembre de 1962. Pasó a situación de retiro voluntario el 18 de Julio de 1963, Falleció el 8 de noviembre de 1984.

Prestó servicios en; Fragata "Presidente Sarmiento", Crucero "25 de Mayo", destructor "La Rioja", Curso de Submarinos, submarino "Salta". Destructor "Garay", Crucero "General Belgrano", Escuela de



Mecánica de la Armada, Buque Oceanográfico "Madryn", Crucero "La Argentina", Dirección General Administrativa, División de Submarinos, Submarino "Santiago del Estero", Estado Mayor General Naval, Base Naval Mar del Plata, Dirección General del Personal Naval, Destructor "San Juan", Embajada en la República de Chile, División Fragatas, Estado Mayor Area Naval Puerto Belgrano y Escuela de Guerra Naval.



LEONARDO Mc LEAN
Vicemirante

El vicemirante Leonardo Mc Lean nació el 9 de marzo de 1893. Ingresó en la Armada el 14 de febrero de 1910, como aspirante de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 39) el 5 de noviembre de 1913 y a vicemirante el 31 de diciembre de 1947. Fue nombrado en el Cuerpo de Retiro Activo el 1º de enero de 1953 y pasó a situación de retiro efectivo el 31 de diciembre de 1965. Falleció el 8 de noviembre de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Presidente Sarmiento", Destructor "Buenos Aires",

Transporte "Fueguino", Aviso "Los Andes", Cañonera "Libertad", Crucero "Patria", Aviso "Gaviota", Torpedero "Córdoba", Transporte "Ezcurra", Acorazado "Moreno", Crucero "Almirante Brown", Transporte "Pampa", Torpedero "La Plata", Comisión Naval en los Estados Unidos, Destructor "Jujuy", Arsenal Río de la Plata, Corbeta "Uruguay", Transporte "Bahía Blanca", Estado Mayor General Naval, Escuela de Aplicación para Oficiales, Transporte "América", Escuela de Mecánica de la Armada, Crucero Acorazado "Garibaldi", Ira. Región Naval, Edecán del Presidente de la Nación. Cañonera "Rosario", Prefectura Naval Marítima, Dirección General del Material, Crucero "25 de Mayo", Destructor "Mendoza", Base Naval Río Santiago, Escuela Naval Militar, Taller de Marina de Dársena Norte, Crucero "La Argentina", Acorazado "Rivadavia", Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General Administrativa, Dirección General del Personal Naval y Tribunal de Honor de las Fuerzas Armadas.

TOMAS JUAN Mc GOUGH

Capitán de Fragata

El capitán de fragata Tomás Juan Mc Gough nació el 24 de junio de 1911. Ingresó en la Armada el 1° de marzo de 1927, como cadete de la Escuela Naval Militar. Ascendió a guardiamarina (Promoción 58) el 22 de diciembre de 1932 y a capitán de fragata el 16 de julio de 1957, en el Cuerpo de Retiro Activo. Pasó a situación de retiro voluntario el 31 de diciembre de 1946, siendo dado de alta en el Cuerpo de Retiro Activo el 15 de noviembre de 1955. Pasó a situación de retiro efectivo el 20 de enero de 1961. Falleció el 24 de noviembre de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Presidente Sarmiento", Acorazado "Rivadavia", Aviso



"M-7", Buque Oceanográfico "San Luis", Aviso "M-4", Rastreador "Granville", Escuela de Aplicación para Oficiales, Acorazado "Pueyrredón", Crucero "La Argentina", Destructor "Córdoba", Aviso "Seguí", Crucero "General Belgrano", Remolcador "Mataco", Base Naval Puerto Belgrano, Buque Hidrográfico "Alfárez Mackinlay", Destructor "La Rioja", Escuela Naval Militar y Subsecretaría de Marina.



El vicealmirante Ernesto Basílico nació el 24 de abril de 1893. Ingresó en la Armada como aspirante de la Escuela Naval Militar el 14 de febrero de 1910. Ascendió a guardiamarina (Promoción 39) el 5 de noviembre de 1913 y a vicealmirante (RE) el 31 de diciembre de 1946. Falleció el 5 de diciembre de 1984.

Prestó servicios en: Fragata "Sarmiento", Crucero "Garibaldi", Torpedero "El Plata",

ERNESTO BASILICO

Vicealmirante

Crucero "San Martín", Transporte "Pampa", Acorazado "Moreno", Transporte "Chaco", Corbeta "Uruguay", Crucero "Pueyrredón", Transporte "Ezcurra", División Hidrográfica, Transporte "Huergo", Acorazado "Rivadavia", Acorazado "Moreno", Transporte "Mackinlay", Secretario del Señor Ministro, Transporte "Buenos Aires", Escuela de Aplicación para Oficiales Estado Mayor General Naval, Cañonera "Rosario", Destructor "Azopardo", Destructor "Paraná", Escuela Naval Militar. Transporte "A-7", Servicio de Hidrografía Naval, Cañonera "Independencia", Estado Mayor de la Escuadra de Mar, Dirección General del Personal Naval, Secretaría del Ministerio de Marina y Escuadra de Ríos.



PENTAMAR S.A.



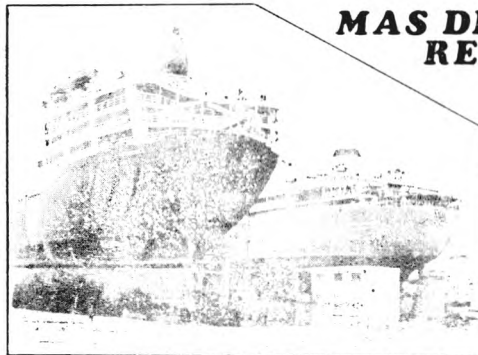
Ingeniería y Técnica de Dragados y Rellenos
al Servicio de las Vías Navegables Nacionales.

Mcal. Antonio J. de Sucre 1965 - 1428 Capital Federal

• Tel. 782-0214/0264/784-5627 • Telex 21953AR WIBA

LA EXPERIENCIA NO TIENE SUSTITUTO...

MAS DE UNA CENTURIA REPARANDO BUQUES



3 DIQUES FLOTANTES

2 DIQUES SECOS

1 SYNCROLIFT PARA
45.000 TPB.
CON 680 METROS
DE VARADA

1800 METROS DE MUELLES
DE ALISTAMIENTO



TANDANOR
S.A.C.I.Y.N.

AV. JOSE N. QUARTINO 1371
DARSENA NORTE
TEL 311-5271/76
TELEX 22898 TARNAR AR
11041 BUENOS AIRES

REPUBLICA ARGENTINA

SOCIEDAD MILITAR "SEGURO DE VIDA"

Institución Mutualista

Avda. Córdoba 1674 - C.C.: 1967 - Capital Federal

ADHESION

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: Deán 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: Avda. Sarmiento 630 (5500) Mendoza
PALERMO: Avda. Luis M. Campos 1029 - (1426) Capital
PUNTA ALTA: Bernardo de Irigoyen 26 - Punta Alta
Horario de Atención: lunes a viernes de 8 a 12.

HORARIOS Y SERVICIOS DEL CENTRO NAVAL

ANEXO CENTRO NAVAL: Córdoba 622. Tel.: 391-5731/5311/5393 5143 y 343-5966 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 RATTO”: 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 1.00; sábados de 20.00 a 1.00.

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.

GIMNASIA: Lunes y miércoles, de 18 a 29 (Prof. 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 10.

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 16 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.: 749-0603.

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.: 097-8953.

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

INDICE TOMO CII

1984

| Autor | TEMA | Página |
|-------------------------|---|---------------|
| | BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | |
| | Enero - Marzo 1984 Num. 738 | |
| | <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>Tanco, F.R.</i> | La batalla de las Malvinas y la electrónica | 1 |
| <i>Taschetti, R.V.</i> | Aventura del pensamiento | 23 |
| <i>Olmos, M.E.</i> | Homenaje al Padre Killian | 27 |
| <i>Miia, F.A.</i> | La militaridad argentina en crisis | 31 |
| <i>Fucile, L.J.</i> | El Poder | 39 |
| <i>Cortínez, J.E.</i> | Cuadro estratégico del Atlántico Sur. Intereses argentinos y conflictos en el Altántico Sudoccidental | 47 |
| Informacion | Evocación de la Escuela Naval y de mis grandes jefes | 75 |
| General | | |
| Asuntos internos | Reconocimiento de socios vitalicios | 103 |
| " | Altas de socios | 103 |
| " | Confirmados como socios adherentes | 103 |
| " | Bajas de socios | 103 |
| " | Torneos de bridge | 104 |
| " | Salón de modelismo naval | 105 |
| " | Placa conmemorativa del primer vuelo sin etapas desde el continente americano al Circulo Polar ártico | 107 |
| " | Inauguración del Salón Centenario | 108 |
| " | BOLETÍN: Designación del Juardo para la adjudicación de los premios correspondientes a las colaboraciones publicadas en el bienio 1982 - 1983 | 108 |
| " | Asamblea Ordinaria | 108 |
| " | Necrología | |
| " | Teniente de Navío Mario Argentino Copello | 110 |
| " | Capitán de Navío Médico Julián Echeverría | 110 |
| " | Capitán e Fragata I. M. Raúl Armando Cagliero | 111 |
| " | Capitán de Fragata Vicente Armando Ferrer | 111 |
| " | Capitán de Fragata Florencio Pastor | 112 |
| " | Capitán de Fragata Odontólogo Juan Carlos Moreno | 112 |
| " | Capitán de Navío Raul Heriberto Moyano Arrigoni | 113 |
| " | Vicealmirante Manuel Andres Pita | 113 |
| " | Capitán de Fragata Agustín Tomás Barrios | 114 |
| " | Capitán de Navío Capellán Luis Bartolomé Bertoni Flores | 114 |
| " | Capitán de Navío Fernando Sergio Di Fonzo | 115 |
| " | Capitán de Navío Hector Domingo Loduca | 115 |
| " | Capitán de Navío Elbio Castello | 116 |
| " | Capitán de Fragata Médico Cosntantino Núñez | 116 |

| Autor | TEMA | Página |
|-------------------------|---|--------|
| | BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | |
| | Abril - Junio 1984 Num. 739 | |
| | <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>Pita, M.C.</i> | Operaciones en la Guerra del Atlántico Sur en 1982. Intervención de la Brigada de Infantería de Marina N°1 | 117 |
| <i>Morrell, R.L.F.</i> | Terapéutica para amnésicos | 157 |
| <i>Raimondi, C.A.</i> | El problema de las percepciones en política internacional | 173 |
| <i>Pereyro, N.U.</i> | La Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil. Campaña Aérea en Malvinas | 185 |
| | Informacion General | 199 |
| Asuntos internos | Reconocimiento de socios vitalicios | 209 |
| " | Altas de socios | 209 |
| " | Confirmado como socio adherente | 209 |
| " | Reconocimiento de socio transeúnte | 209 |
| " | Bajas de socios | 209 |
| " | Conmemoración del segundo aniversario del desembarco argentino en las islas Malvnas y Georgias del Sur | 210 |
| " | 50° Aniversario de la Escuela de Guerra Naval | 212 |
| " | Renovación de la Comisión Directiva | 212 |
| " | Aniversario del Centro Naval | 213 |
| " | Disertaciones del señoralmirante Horacio Mayorga sobre las operaciones navales en el Atlántico sur | 216 |
| " | Homenaje al Capitán de Fragata Jorge C. Radivoj, ex Director de este Boletín | 216 |
| " | Preocupación del Centro Naval por la marcha de la negociación con Chile por el diferendo del Beagle | 217 |
| " | Práctica de esgrima | 217 |
| " | Necrología | |
| " | Teniente de Corbeta Jorge J. Castellano | 218 |
| " | Guardiamarina Erik Poulsen | 218 |
| " | Guardiamarina Carlos Eduardo García | 219 |
| " | Capitán de Navío Médico Luis A. Lacoste | 219 |
| " | Capitán de Fragata Arturo V. Belloni | 220 |
| " | Capitán de Fragata Marano L. Quirel | 220 |
| " | Capitán de Navío Contador Néstor A. Zabala | 221 |
| " | Capitán de Corbeta Héctor Valla | 221 |
| " | Capitán de Corbeta Ricardo Fago | 222 |
| " | Capitán de Navío Enrique Albani | 222 |
| " | Capitán de Navío Hugo Carlos Adamoli | 223 |
| " | Capitán de Navío Carlos Luis Musis | 223 |
| " | Capitán de Navío Bioquímico Manuel N. J. Pulleiro | 224 |
| " | Capitán de Fragata Jorge C. Radivoj | 224 |

| Autor | TEMA | Página |
|----------------------------|--|--------|
| | BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | |
| | Julio - Setiembre 1984 Num. 740 | |
| | <i>(Carátula)</i> | S/N° |
| | <i>(Avisos comerciales)</i> | S/N° |
| | <i>(Sumario)</i> | S/N° |
| | <i>(Personal Boletín Centro Naval)</i> | S/N° |
| <i>Florido, P.A.</i> | Proa a la Mar-Océano | 225 |
| <i>Colombo, J.L.</i> | El Ecuador del Poder Mundial | 235 |
| <i>Alvarez, J.M.</i> | El Conflicto del Atlántico Sur y el ámbito universitario | 243 |
| <i>Gómez, V.R.</i> | Ocupación y uso de la Isla de los Estados | 253 |
| <i>Fraga, J.A.</i> | La Fortaleza Falkland, la zona de exclusión marítima y las bases para negociar con Gran Bretaña | 261 |
| <i>Destéfani, L.H.</i> | Estados Unidos e Inglaterra socios en la depredación de la fauna marina de Malvinas y de nuestros mares australes | 269 |
| <i>Milano, C.R.</i> | La Moral Militar | 279 |
| <i>Ayala Torales, J.R.</i> | Pilotos de Tormenta | 290 |
| <i>Aguirre, B.R.</i> | La inflación según Sennholz | 293 |
| Asuntos internos | Reconocimiento de socios vitalicios | 304 |
| " | Altas de socios | 304 |
| " | Bajas de socios | 304 |
| " | Homenaje al almirante Hector Vernengo Lima | 305 |
| " | Asamblea Extraordinaria | 308 |
| " | Instituto de Publicaciones Navales | 308 |
| " | Cambio de autoridades de la Comisión Directiva | 309 |
| " | Libros adquiridos para la Biblioteca "Capitán de Fragata Héctor R. Ratto" | 309 |
| " | Designación de socio honorario | 309 |
| " | Homenaje del Centro Naval a los socios caídos en la lucha contra la subversión | 309 |
| " | Misa en memoria del personal muerto en acción en 1955, en los sucesos de la Revolución Libertadora | 311 |
| " | Necrología | |
| " | Contraalmirante Contador Hugo Gilberto Montagnani | 312 |
| " | Capitán de Navío Pedro Héctor Dimenna | 312 |
| " | Capitán de Fragata Fernando J. Tagliaferro | 313 |
| " | Vicealmirante Juan María Carranza | 313 |
| " | Capitán de Navío I. M. Rubén Carlos Sansosti | 314 |
| " | Capitán de Fragata Rodolfo Pourrain | 314 |
| " | Capitán de Fragata Jan Bautista Dardo Borgnia | 315 |
| " | Capitán de Corbeta Vicente Ubeda | 315 |
| " | Almirante Héctor Vernengo Lima | 316 |
| " | Capitán de Fragata Francisco Felipe Gatto | 316 |
| " | Capitán de Fragata I. M. Raúl E. A. Peyón | 317 |
| " | Capitán de Navío Olindo P. Berry | 317 |
| " | Guardiamarina Guillermo Jorge Maslein | 318 |
| " | Capitán de Fragata Beltrán P. E. Louge | 318 |

| Autor | TEMA | Página |
|---------------------------|--|--------|
| | BOLETIN DEL CENTRO NAVAL | |
| | Octubre- Diciembre 1984 Num. 741 | |
| | <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>de Abelleyra, J.I.</i> | Profesionalismo | 319 |
| <i>Milia, F.A.</i> | Táctica y Metatáctica. Notas preliminares para una Teoría General de la Táctica | 325 |
| <i>Sidders, J.C.</i> | Los restos de la Fragata “25 de Mayo” | 343 |
| <i>Gómez, V.R.</i> | Rio Santa Cruz, muelle de Punta Quilla | 355 |
| <i>López, E.V.</i> | Utilización del Arco Iris para la verificación de rumbos. | 377 |
| <i>Cachaza, F.H.</i> | Mantenimiento y Riesgo, dos caras de una misma moneda | 379 |
| <i>Vilaclara, J.N.</i> | El buzo Rodríguez | 387 |
| Informacion | El problema marítimo a la luz del Tratado de Paz y Amistad con Chile | 399 |
| General | | |
| Asuntos internos | Reconocimiento de socios vitalicios | 409 |
| | Altas de socios | 409 |
| | Bajas de socios | 409 |
| | Exposición de Modelismo Naval | 411 |
| | Torneo de pelota a paleta Intercírculos | 413 |
| | Bibliografía sobre el conflicto de las Malvinas | 413 |
| | Jornadas de estrategia | 414 |
| | Asamblea Ordinaria 1985 | 415 |
| | Torneo de bridge del Centro Naval | 417 |
| | Recepción a los nuevos Guardiamarinas | 418 |
| | Necrología | |
| | Capitán de Fragata Juan Fernando Gutman | 420 |
| | Capitán de Fragata Rómulo R. Roverano | 420 |
| | Capitán de Fragata Enrique L. Arizzi | 421 |
| | Teniente de Navío Ernesto G. Grieben | 421 |
| | Capitán de Corbeta Juan Pastor Torres | 422 |
| | Capitán de Fragata Pedro José Fernández Santia | 422 |
| | Vicealmirante Horacio González Llanos | 423 |
| | Contaalmirante Anibal S. Fernández | 423 |
| | Capitán de Fragata Eduardo A. Videla Dorna | 424 |
| | Contraalmirante Guillermo José Zarrabeitia | 424 |
| | Capitán de Fragata Eduardo Dunzelmann | 425 |
| | Capitán de Navío Horacio C. Apecetche | 425 |
| | Capitán de Navío Horacio C. Apecetche | 426 |
| | Teniente de Fragata Alfredo Silvio Rosake | 426 |
| | Contraalmirante Carlos López | 427 |
| | Vicealmirante Eduardo McLean | 427 |
| | Capitán de Fragata Tomás Juan McGough | 428 |
| | Vicealmirante Ernesto Basílico | 428 |
| | <i>(Horarios y Servicios del Centro Naval)</i> | 430 |