



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL



Fundado

en mayo

de 1882

**HISTORIA
NAVAL ARGENTINA**

CONDUCCIÓN

**INFORMACIÓN
PROFESIONAL**

PORTAAVIONES

OCEANOGRAFÍA

MARINA MERCANTE

TERRORISMO

GEOPOLÍTICA

HISTORIA NAVAL

ASUNTOS INTERNOS

NÚMERO

795

JULIO
AGOSTO Y
SEPTIEMBRE
DE 1999

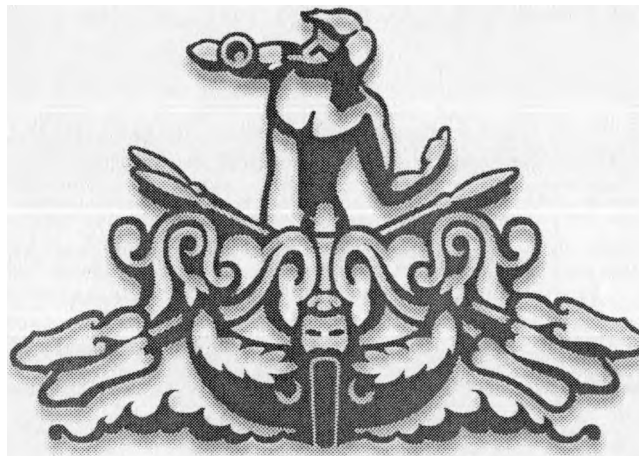
CORREO
ARGENTINO
CENTRAL (B)
FRANQUEO
PAGADO
CONCESION Nº 4830
TARIFA REDUCIDA
CONCESION Nº 1023

NÚMERO

795

**JULIO
AGOSTO Y
SEPTIEMBRE
DE 1999**

**VOLUMEN 117
AÑO 118**



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Fundado en mayo de 1882

Director: Vicealmirante Rodolfo A. Remotti

AG ISSN 0009-0123
Miembro de la Asociación
de la Prensa Técnica Argentina

Premio **COLLO** Bienio 1987/1988
Premios **RIZZUTO** 1990 y 1994

Dirección Nacional del Derecho de Autor
Número 955571 (9-XII-98)

Florida 826, 1° Piso,
(1005) Buenos Aires,
República Argentina

Teléfono: 4311-0041

E-mail: boletin@centro-naval-argentina.org
Página en Internet: centro-naval-argentina.org



"Los artículos publicados no reflejan necesariamente la opinión del Centro Naval, por lo que su contenido es responsabilidad exclusiva de sus autores".

Se autoriza la reproducción parcial o total de los artículos publicados, a condición de mencionar expresamente autor y fuente.

COMISION DIRECTIVA (Desde el 4 de mayo de 1999)

Presidente: Contraalmirante HÉCTOR ALBINO MARTINI
Vicepresidente 1º: Vicealmirante OSCAR CARLOS ALBINO
Vicepresidente 2º: Contraalmirante JOSÉ LUCIANO L. ACUÑA
Secretario: Capitán de navio OSCAR GARCÍA
Tesorero: Capitán de navio contador ADOLFO ENRIQUE PÉREZ CICCONE
Protesorero: Capitán de navio contador JORGE RICARDO STURLA

Vocales Titulares

Contraalmirante GUILLERMO R. DÉLAMER
Capitán de navio JOSÉ MARIA CAGLIOLO (6)
Capitán de navio ALDO HERNANI FERNÁNDEZ
Capitán de navio I.M. EDUARDO CARLOS LLORENS
Capitán de fragata PEDRO RODOLFO RIVAS
Capitán de navio MARCELO H. GRIMALDI
Capitán de navio MARCELO R. BÓVEDA
Capitán de fragata ENRIQUE P. GABARROT
Capitán de navio ALEJANDRO J. TIERNO
Capitán de navio JULIO A. COVARRUBIAS
Capitán de navio I.M. OSCAR ALFREDO CASTRO (1)
Capitán de navio PEDRO LUIS GALAZI (3)
Capitán de navio I.M. MIGUEL ÁNGEL ZARATE
Capitán de navio JUAN C. GONZÁLEZ LLANOS
Capitán de navio I.M. JUAN MANUEL SOSA
Teniente de navio ingeniero EDGARDO O. TISCORNIA
Capitán de navio RAFAEL ALBERTO GUIÑAZÚ (4)
Capitán de navio EMILIO ALBERTO BARROS
Capitán de corbeta CARLOS DARDO RUBÉN ESBOBAR

Capitán de navio OSCAR EDUARDO RICARDO SAA
Capitán de navio CARLOS CÉSAR RICALDONI
Capitán de fragata ingeniero ALBERTO J. F. DE LA VEGA (2)
Capitán de navio RAFAEL GUSTAVO MOLINI (5)
Capitán de fragata CARLOS B. CASTRO MADERO

Vocales Suplentes

Capitán de navio I.M. ROBERTO MARIO ETCHEVÉS
Capitán de navio MATEO ÁNGEL GIORDANO
Capitán de navio NÉSTOR D. LÓPEZ AMBROSIONI
Vicealmirante I.M. RODOLFO ORLANDO TETTAMANTI
Capitán de fragata auditor CARLOS ALBERTO CORBELLE
Capitán de navio ALEJANDRO M. GARCÍA SAN ABRIA

- (1) Delegación La Plata
- (2) Delegación Bahía Blanca
- (3) Delegación Olivos
- (4) Delegación Mar del Plata
- (5) Delegación Puerto Belgrano
- (6) Delegación Tigre

Delegado en Ushuaia: contraalmirante Héctor Julio Álvarez

COMISIÓN

Titulares

FISCALIZADORA

Capitán de navio contador ÁNGEL M. PARADISO
Capitán de navio contador VÍCTOR F. GONZÁLEZ
Capitán de fragata contador NABOR H. CÓRDOBA
Capitán de navio ingeniero MARCELO MARINO JOY

Suplentes

Capitán de fragata contador ÁNGEL J. GRANJA
Capitán de fragata contador ALBERTO E. CASTILLO

Indice

463 Carta del Director

465 Cartas al Director

469 ■ RECORDANDO

470

471

480

A los 50 años del *Fournier*

Homenaje a las víctimas del *Fournier*

Recordando al *Fournier*, por el teniente de navio Mario A. Doncel San Martín

Cuando buscábamos al *Fournier*, por el capitán de navio Juan C. Sidders

HISTORIA NAVAL ARGENTINA

493 RASTREADOR *FOURNIER*
SU ÚLTIMO FONDEADERO
22 DE SETIEMBRE DE 1949,
por el capitán de navio
Luis Armando Cabut

Relato de las operaciones efectuadas por la fragata *Hércules* durante la búsqueda del rastreador *Fournier* hundido en aguas de Tierra del Fuego hace 50 años.

After 50 years an account of the search and rescue operations made by the frigate Hercules in relation with the sinking of the Fournier in southern waters.

459

583 EL CRUCERO *LA ARGENTINA*
EN LA CONMEMORACIÓN
DEL QUINTO CENTENARIO
DE LA MUERTE
DE HENRIQUE EL NAVEGANTE,
por el contraalmirante
Francisco L. D. Morell

En agosto de 1960, Portugal conmemoró el quinto centenario de la muerte de Enrique el Navegante. La República Argentina envió una delegación presidida por el Secretario de Marina que incluyó al crucero *La Argentina*. Los festejos comprendieron una revista naval, la inauguración del monumento a los Descubridores y un desfile en la ciudad de Lisboa. El crucero *La Argentina* cumplió también una visita a los puertos españoles del Ferrol y Santander como, asimismo, escalas en las islas Canarias.

During August in 1960, Portugal commemorated the fifth centenary of the death of Henry the Navigator. The Argentine Republic sent a delegation presided by the Naval Secretary, which included La Argentina cruiser. The celebration included a naval review, the Discoverers' Monument inauguration and a parade in the city of Lisboa. La Argentina cruiser also visited the Spanish ports of El Ferrol and Santander and the Canarian Islands.

CONDUCCIÓN

497 LA MEDIACIÓN,
por el profesor Alfio A. Puglisi

El autor reseña los procesos de mediación y negociación y su importancia para las organizaciones.

The author refers to the mediation and negotiation processes and their importance in organizations.

595 EL COMANDANTE EN EL MAR,
por el capitán de fragata
Jorge Roberto González

Factores y facetas que distinguen al Comandante naval: autoridad, liderazgo y estilo.

Authority and other aspects prevailing in the Naval Commanding officer, leadership and style.

INFORMACION PROFESIONAL

**507 LA ARMADA ARGENTINA
Y EL ITBA,**
por el capitán de navío
José A. Rodríguez

El Instituto Tecnológico de Buenos Aires (IBA) es un instituto universitario privado, dedicado a la enseñanza de la ingeniería y ciencias afines, creado en 1959 por iniciativa de la Armada Argentina. Se presentan los motivos de su nacimiento, evolución así como los principios que rigen su funcionamiento y su especial relación con la Armada.

Che "Instituto Tecnológico de Buenos Aires" (ITBA), (Buenos Aires Institute of Technology), is a private University, devoted to the teaching of Engineering and associated sciences. It was founded in 1959 by the Argentine Navy. The reasons that brought about the foundation of the ITBA, are presented in this article.

460 PORTAAVIONES

**523 ALAS SOBRE EL MAR EN LA
2DA. GUERRA MUNDIAL**
PORTAAVIONES EN ACCIÓN
por el contraalmirante
Eugenio Luis Bézzola

Relato de las operaciones de portaaviones en el Atlántico y hechos conexos.

Operational aircraft carriers activities in the Atlantic Ocean during WWII and some events connected with them.

OCEANOGRAFIA

**553 LA OCEANOGRAFÍA
Y SUS APLICACIONES,**
por el capitán de fragata
Javier Armando Valladares

A cincuenta años de la edición original de un artículo que trataba la problemática oceanográfica, se reedita el análisis a la luz de las circunstancias de este fin de siglo.

Fifty years after the original issue of an article discussing the oceanographic problem, an analysis is reissued under the light of the circumstances at the end of this century.

MARINA MERCANTE

**561 LEY PARA LA MARINA
MERCANTE** (ANÁLISIS
Y COMENTARIOS DE PROYECTOS),
por el teniente de corbeta
Héctor I. Basualdo

Análisis de los diversos proyectos de ley respecto de la Marina Mercante de nuestro país.

An analysis of different bills concerning the Argentine Merchant Marine Law.

TERRORISMO

609 MIEDO Y VALOR (HACIENDO
FRENTE AL TERRORISMO POST),
por el doctor
Luis A. Pons

Las postrimerías del Siglo XX asisten a nuevas modalidades y nuevas metas que adopta uno de los fenómenos que con mayor precisión admite el calificativo de transnacional: el terrorismo. Cambiando su epidermis pasa a ser, en sus expresiones más comunes, un testigo cabal de tiempos de riesgo complejo e incertidumbre estructural.

The late 20th century is a witness to the new modes and goals adopted by one of the phenomena which can most accurately be described as transnational: terrorism. By changing its appearance, it becomes - in its most common expressions - full evidence of times of complex risk and structural uncertainty.

GEOPOLÍTICA

**633 LA PROBLEMÁTICA
DEL RÍO PILCOMAYO,**
por el licenciado
Christian Matías Machuca

La situación del río Pilcomayo es un problema que puede ser estudiado desde distintos enfoques: natural, sociológico, económico, técnico, político, Institucional y operativo. Tenemos que considerar todos estos puntos de vista para encontrar una solución a un río que tiende a desaparecer de la frontera argentino-paraguaya.

The situation of the Piicomayo River is a problem which might be studied from different points of view: natural, sociological, economic, cultural, technical, political, institutional and operative. We have to consider all these points of view in order to find a solution to a river which tends to disappear from the Argentine-Paraguayan frontier.

461

HISTORIA NAVAL

**647 CORONA NAVAL
CIMERA EN LOS ESCUDOS
NAVALES,**
por el teniente de navío
contador **Jorge Luis Toscano**

La Corona Naval, usada a partir del año 1746, está constituida por una diadema de oro ornamentada de piedras, con cuatro popas de galeón y cuatro velas redondas blancas, siendo visibles en el diseño apenas una popa, dos velas y dos medias popas.

The Naval Crown, showing a full stern and two-half stems of sailing ships, separated by two square sails, goes back to at least 1746.

505 ■ ESTELASAJENAS

La decisión de Piedra Buena, por Natalio Marengo

577

Siete manchas y una tormenta, por Hormiga Negra

- 517 LEIMOS PARA USTED **Comunicaciones por satélite de baja órbita: en el sector petrolero, transporte y energía hidroeléctrica**, por el capitán de navio **Mario R. Chingotto**
- 589 **La amenaza misilística**, traducción del capitán de navio Eduardo Luis Alimonda
- 599 **¡Recordar al San Luis I!**, por el capitán de navio **Charles H. Wilbur**
Traducción del contraalmirante Juan H. Questa
- 548 DIFUNDIENDO CONFERENCIAS **La problemática de Kosovo**, por **W. E. Turcotte**
- 582 ■ **PROMOCIONES Y ASOCIACIONES**
- 604 ■ **HUMOR AJENO** **El movimiento perpetuo**, por **Adrián Alberto Digilio**
- 617 ■ **PAÑOL GENERAL** **Arrimen a las tiras muchachos**,
por el Capellán de la Armada (1946), capitán de corbeta **Luis Bertoni Flores**
- 462 630 ■ **ENSAYO** Por **Alapico**
- 645 ■ **LIBROS** Por el capitán de navio **Eduardo Luis Alimonda**
- 651 ■ **REVISTAS** Por el vicealmirante **Rodolfo A. Remotti** y el capitán de navio **Ventura J. Reverter**
- 659 ■ **HUMOR PROPIO** Por **Tuk**
- 559 **Algo para recordar**, por el capitán de navio **Juan J. Roque Allende**
- 619 **Propuesta de procedimiento para la cuotificación prevista en la ley nº 24.922 - Régimen Federal de Pesca**,
por el **Comité de Recursos Pesqueros en Aguas de Interés Nacional**

ASUNTOS INTERNOS

663 **Del Libro de Actas de la Comisión Directiva**

671 **Obituario**

CARTA DEL DIRECTOR

Antes de que nuestros lectores se adentren en estas páginas queremos hacer algunos comentarios respecto de su contenido.

Hemos dedicado una parte del mismo a conmemorar un hecho infausto, ocurrido hace precisamente cincuenta años, que enlutó a la Armada Argentina, a la gran familia naval y al país todo.

Nos referimos al hundimiento del rastreador *Fournier* acaecido en las bravías y tumultuosas aguas del Estrecho de Magallanes, donde el buque y sus tripulantes todos recibieron marina sepultura mientras cumplían un acto del servicio.

Este homenaje lo hemos plasmado presentando a ustedes relatos de los hechos, ya publicados en estas páginas, epilogando con otro inédito de reciente data.

463

Muchos de nosotros ya integrábamos la Armada de entonces y en nuestras memorias se mantienen grabados los detalles. Para otros, lógicamente más jóvenes, ha de servir ello como una suerte de noticia.

Pero para todos ha de significar un homenaje, silencioso pero sincero y conmovedor hacia quienes pagaron con sus vidas el precio que impone en toda circunstancia el servicio naval.

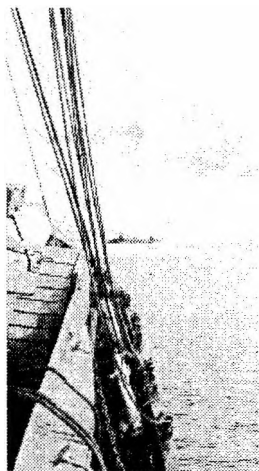
Recojámosnos pues, en nuestra intimidad, en austero silencio, en recuerdo de aquellos camaradas caídos en el Sur.

Pasando a otro tema es bien sabido que nuestro país, que otrora tuvo el orgullo de poseer una de las flotas mercantes mejor dotadas en el concierto internacional, ha asistido casi imperturbable a su degradación hasta llegar al hoy, en que podemos decir que no existimos como potencia mercante.

Una incongruencia si se quiere al reconocer la característica casi insular del país y la dependencia del mar que padecemos.

¿Cuáles fueron las causas de tal degradación?

Sin duda alguna muchas, algunas solucionables rápidamente, otras notanto.



Fotografía de tapa:

El transporte *Bahía Aguirre* arribando al Destacamento Naval Melchior.

El país requiere entonces una adecuada ley que conduzca a la recreación de su Marina Mercante y a su conducción por manos privadas pero profesionalmente idóneas y con visión de futuro.

Si las páginas que dedicamos a este tema, trascendente en nuestra historia como país logran, aun cuando sea en parte, motivar a quienes tienen la obligación de entender en ello, podremos sentir la satisfacción de haber contribuido como Institución directamente relacionada con el mar y sus intereses.

Si bien no trata exactamente el mismo tema, acompañamos nuestro quehacer con un estudio del "Comité de Recursos Pesqueros", que funciona en el seno de nuestra Institución, producido en pos de un ordenamiento de la explotación de dichos recursos en las aguas de interés nacional.

Insistimos en ello a la luz de las prácticas depredadoras imperantes, ya sea propias o por pesqueros de todo el mundo, que habiendo agotado sus caladeros han dirigido sus proas hacia nuestras costas.

464 Durante mucho tiempo se sostuvo que los conflictos derivaban de causales religiosas, políticas, étnicas y demográficas, fundamentalmente.

Hoy no podemos desconocer la existencia de otras motivaciones a saber: terrorismo, droga y crimen organizado los que íntimamente entrelazados con los ya citados constituyen una suerte de mezcla detonante.

Y sus características cambiantes, sinuosas, y arteras hacen trastrabillar las más antiguas estructuras como la OTAN y la ONU.

Kosovo tal vez sea uno de los ejemplos más recientes y es por ello que les acompañamos un resumen de la exposición, que sobre el tema, tuvo lugar en nuestro Centro Naval.

Podríamos comentar algunos otros temas que incluimos, pero ello puede parecer no sólo secundario sino también reiterativo.

Por ello preferimos dejar que sean ustedes quienes juzguen.

Hasta la próxima.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "L. Lueth", is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

CARTAS AL DIRECTOR

Buenos Aires, 26 de marzo de 1999

Señor Director:

Al ingresar al Estrecho Le Maire, para luego buscar el Canal de Beagle, mi amigo, Giovanni Leone, el Navegante Solitario, italiano, en su intento de dar la Vuelta al Mundo de Este a Oeste con su velero de 14m de eslora *Joshua*, de improviso se quedó sin viento, cosa rarísima en esos lugares. Puso el motor en marcha rumbo Ushuaia, cuando, en breve lapso, éste dio muestra de un peligroso recalentamiento, quedando, así a la deriva, con una fuerte correntada, que lo arrastraba peligrosamente hacia la Isla de los Estados, apodada por los fueguinos: cementerio de barcos.

Al avistar un pesquero de altura, que de Ushuaia se dirigía rumbo Norte, por radio solicitó al Capitán del pesquero ser remolcado unas millas hacia el Sur para escapar de las peligrosas corrientes y a la espera de viento, infaltable en esas zonas.

Tal vez por diferencias idiomáticas, fue, en cambio, resueltamente remolcado, siguiendo su ruta, varias millas al Norte, en busca del petrolero de la Armada *Ingeniero Krause* para que lo condujera a Ushuaia.

Ya de noche, con una niebla cerrada y con olas de hasta 4 m se hizo muy difícil la operación-cambio de buque remolcador con tan mala suerte que llevó al *Joshua* colisionar repetidamente, debido al fuerte oleaje, con su flanco, la parte

posterior del petrolero, produciéndose momentos de verdadera zozobra.

Finalmente llegó al lugar la lancha rápida *Intrépida*, que al mando del Comandante capitán Guillermo Carlos Romanutti, pudo embarcar en magistral maniobra a Giovanni Leone y luego de llevar al averiado *Joshua* a la Bahía Buen Suceso, lo trasladó sano y salvo a Ushuaia, donde ingresó al Hospital Naval para ser sometido a un completo y minucioso reconocimiento médico.

Giovanni afirma que al momento del salvataje, recibió del Comandante Romanutti una óptima asistencia logística y sobre todo moral.

También manifiesta que la Armada se está prodigando más allá de lo posible para lograr que el *Joshua* vuelva a navegar. La coordinación y supervisión están a cargo del Comandante de la Agrupación *Apla* el capitán de fragata Alberto José Fugazzotto. También digna de elogio ha sido y es la intervención del capitán Ernesto Oscar Canigia.

El glorioso aviso ARA *Alférez Sobral* al mando del capitán de corbeta Hugo Almada se encargará, desde la Bahía Buen Suceso, de remolcar al "herido" *Joshua* hasta Ushuaia.

Queda por agradecer al Cónsul de Italia en Ushuaia, doctor Tavarone y al Club Náutico "Afasyr", del cual Giovanni Leone y su inseparable *Joshua* serán huéspedes.

Vaya un agradecimiento de la Colectividad Italiana en general y Giuliana en particular a la labor silenciosa pero eficaz que está cumpliendo en nuestro Sur la Armada Argentina, nuestra Armada.

Gracias a la Armada.



Livio Giuricin
 Presidente del Circolo
 Giuliano Buenos Aires

Buenos Aires, 16 de julio de 1999

466 **Señor Director:**

Tengo el agrado de dirigirme a Usted a efectos de solicitarle la publicación de la presente carta en oportunidad en que figure entre los obituarios el deceso del teniente de fragata Jorge Federico Tapper, ocurrido el 3 de julio próximo pasado. El pedido de referencia lo formulo para completar la breve síntesis que acompaña a la fotografía que se publica y que no refleja los aspectos salientes de la personalidad del fallecido, máxime en este caso en el que su paso por la Armada hasta su retiro fue muy corto. Pero mi propósito es también rendirle un humilde homenaje a alguien que aun retirado mantuvo contactos con la Institución y con el Centro Naval, cuyo Boletín publicó varios trabajos suyos, algunos de los cuales han sido transcritos en publicaciones de otros países.

En primer lugar deseo hacer referencia a su paso por la Armada a la que ingresó en enero de 1948 como integrante de la promoción 79, como bien lo señala la síntesis del Boletín. Desde su ingreso hasta su egreso del viaje de instrucción en 1952, se mantuvo en el primer puesto de la

Promoción, recibiendo en esos cinco años las máximas distinciones que se otorgan en la Escuela Naval y en el Buque-escuela. Se destacó netamente en la promoción más numerosa que ha pasado por la Armada por las cualidades de las que hizo gala en toda su vida, una extraordinaria inteligencia unida a una permanente dedicación, una cuidadosa y completa formación humanística y todo ellos practicado en el marco de una ética intachable. Tuve la suerte de compartir un destino con Tapper el año anterior a su retiro, lo que me permitió ser testigo de su gran capacidad profesional y elevado criterio, lo que se ponía en evidencia en todas las circunstancias del servicio a bordo. Realmente fue un gran marino.

Luego de su temprano retiro, que fue sin duda una pérdida para la Armada, su espíritu de trabajo y su capacidad lo llevaron a destacarse en distintas actividades, primero en el ámbito de una empresa automotriz, luego en una de informática y en otras varias de distintas actividades, hasta que en estos últimos veinte años se dedicó especialmente al ámbito pesquero donde actuó con la solvencia que siempre evidenciaba en su accionar. Integró el Comité de Asuntos Pesqueros del Centro Naval y publicó varios trabajos sobre Administración Pesquera. Fue, además, conferenciante sobre este tema que tanto lo apasionó, ocupando, entre otros estrados, el de la Escuela Nacional de Inteligencia y el del mismo Centro Naval, en ocasión de ser convocado por la promoción 79, al cumplirse el cincuentenario del ingreso a la Armada, para referirse a temas de la pesca.

Quienes tuvimos el privilegio de ser sus amigos, sabemos valorar la familia que formó con tanta dedicación y cariño, el ejemplo que permanentemente daba a sus hijos y a sus nietos, la constante preocupación por el destino de nuestro país cuya historia conocía en profundidad y el acendrado patriotismo que puso de manifiesto durante toda su vida. Como corolario de esto último no creo cometer una infidencia si digo que su familia prendió en su mortaja una escarapela argentina para que los colores patrios lo acompañen de aquí en más.

Señor Director: le agradezco la publicación de esta carta. Creo que el Centro Naval ha perdido a un socio de gran valor en lo personal y en lo profesional, un hombre que se ganó el respeto de todos cuantos lo conocieron y a quien le cabe, en breve síntesis, que podamos expresar que fue durante su vida todo un señor reconocido y considerado como tal. Sean estas mis modestas palabras un cálido homenaje a su memoria y a la seguridad de que estará siempre presente en nuestro pensamiento.



Julio Daniel Chaluleu
Capitán de navío
Socio N° 3336

Buenos Aires. 24 de agosto de 1999

Señor Director:

Agradezco la publicación en el número 794 (abril, mayo, junio de 1999) del artículo que el suscripto escribiera en 1962 siendo capitán de corbeta y aparecido en el Boletín número 651 (abril/junio) y por el que oportunamente se me otorgara el Premio Almirante Brown, titulado "Bosquejo de un plan para encarar los problemas que plantean los misiles en la Marina".

Lo he releído con detenimiento y aun cuando han transcurrido más de siete lustros desde su publicación estimo que un 80% de su contenido todavía tiene vigencia, con las naturales adaptaciones a las actuales circunstancias.

En aquel entonces hablar de misiles era de avanzada. Hoy no sorprenden estos sistemas de armas, cada vez más sofisticados y que han dado tantas satisfacciones a nuestra Armada.

Una observación: la llamada al pie con asterisco del título, donde la Dirección de esa Revista en 1962 cuestiona la palabra misil, al decir que es un anglicismo aclarando que el término oficial empleado en nuestra Armada es "proyectil guiado o dirigido", seguramente es en mérito a ser fidedignos con la publicación original.

Al reproducirse esta llamada al pie en 1999 puede inducir a error, pues de un error se trata, a los jóvenes oficiales de hoy.

El término misil no es un anglicismo. Por el contrario es una palabra latina que significa "toda cosa arrojadiza". Eran llamados misiles, por ejemplo, las monedas que como dádiva al pueblo arrojaban los emperadores romanos en ciertas festividades. Como se puede apreciar no se trata de un anglicismo. En todo caso sería un latinismo.

Al respecto me remito, en mérito a ser sintético al artículo que en octubre/diciembre de 1964 el suscripto publicara en el Boletín número 661 titulado "Algunas consideraciones de lenguaje, definición y clasificación de los misiles", que mereciera en su oportunidad el elogio de un oficial español en la Revista de Marina de ese país y que fuera base para la aceptación del término misil por parte de nuestra Academia Argentina de Letras.



Juan Manuel Jiménez Baliani
Contraalmirante (R)
Socio N° 4203

Buenos Aires, 15 de setiembre de 1999

Señor Director:

He leído con atención el artículo "Pactar nuestra historia" escrito por el capitán de corbeta Félix Eugenio Plaza, que fuera publicado recientemente en el número 794 de ese Boletín.

El contenido del mismo constituye un resumido análisis histórico de los sucesos ocurridos en la Argentina en las décadas del 60 y 70 y que tanto daño ocasionaron a nuestra sociedad. El autor asume una posición imparcial y describe con objetividad el problema desde la óptica particular de cada bando, desnuda la verdad de los objetivos de las bandas subversivas y hace un juicio crítico del accionar de las Fuerzas Armadas y de Seguridad en la lucha emprendida.

468

El trabajo constituye de por sí una visión suficiente de todo el escenario como para entender la verdad de lo ocurrido y remarca que en una guerra los malos no están todos en un bando como nos muestra la literatura parcial y tendenciosa que a diario se publica y cuyo objetivo es mantener vigente el enjuiciamiento a todos los que debieron empeñarse en esa

lucha y al mismo tiempo defender a los que la provocaron, buscando ampliar ya brecha con la sociedad.

Creo que este análisis tiene suficiente entidad como para ser de distribución pública y ayudar al esclarecimiento de esta etapa de nuestra historia, particularmente por provenir de un integrante de una generación que fue, en su mayoría, espectadora inocente a estos hechos, pero a la que se ha comprometido, sembrando sobre ella el germen de la desunión.

Felicito al capitán Plaza, no sólo por la calidad y contenido del artículo, sino fundamentalmente por la valentía de encararlo y la conclusión a la que arriba y que tiene como único objetivo la pacificación nacional.



Luis Alberto Carbajal
Contraalmirante IM
Socio N° 4766

A los 50 años del *Fournier*

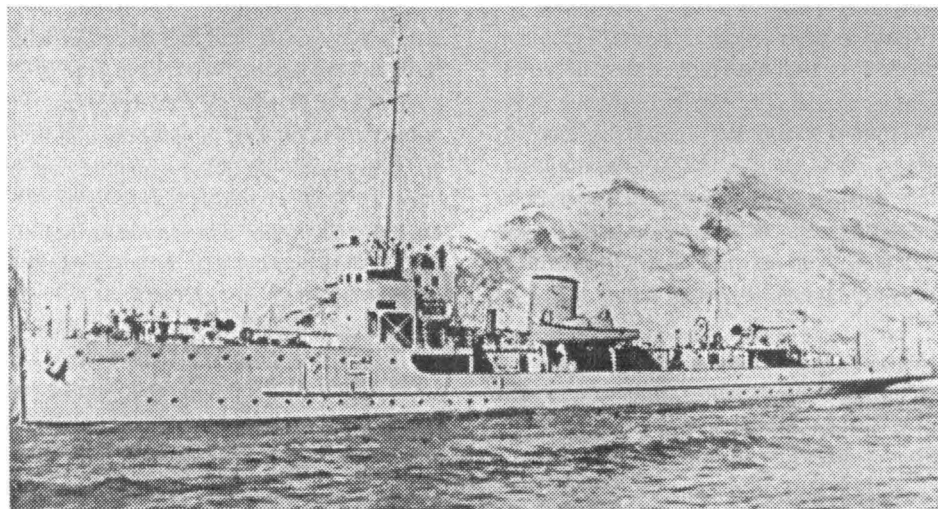
Al cumplirse 50 años del hundimiento del rastreador Fournier, el Boletín del Centro Naval, se propone con estas reimpresiones rendir un homenaje al buque y un emocionado recuerdo a sus tripulantes.

Reproducimos en orden cronológico lo publicado en distintas oportunidades, a saber:

-Acto en homenaje a las víctimas del Fournier y las palabras que pronunció en esa oportunidad, el capitán de fragata Horacio A. Esteverena, miembro de la Comisión Directiva, al cumplirse el Primer Aniversario del hundimiento.

-Artículo del teniente de navío Mario A. Doncel San Martín "Recordando al Fournier", a 25 años de la desaparición del rastreador.

-Artículo del capitán de navío Juan Carlos Sidrera "Cuando buscábamos al Fournier" publicado en el año 1979, a 30 años del naufragio.



El *Fournier* en Ushuaia.

Homenaje a las víctimas del *Fournier*

470

Al cumplirse el primer aniversario del hundimiento del rastreador *Fournier*, la Comisión Directiva del Centro Naval rindió un homenaje a los fallecidos en esas circunstancias, colocando una placa recordatoria -en nombre de la institución- en el monumento existente en la Escuela Naval Militar.

En este sentido acto, el miembro de la Comisión Directiva, capitán de fragata Horacio A. Esteverena, pronunció las siguientes palabras:

"El Centro Naval, al descubrir hoy esta placa, rinde respetuoso homenaje a los que cayeron con su buque y ofrecieron, con la sencilla determinación que caracteriza al hombre de mar, la propia vida en aras del cumplimiento del deber.

Hace un año, las solitarias costas que configuran el imponente cuadro de la zona magallánica, fueron testigos mudos de una terrible lucha en la cual perdimos al Fournier y a su dotación completa, puesto que la muerte, indecisa en la elección de los mártires del mar, acogió a todos en su seno, arrebatándonos a un excelente

grupo de oficiales, suboficiales, cabos y marineros, hermanados por una misma jerarquía heroica.

Ellos formaban un todo con su nave, a la que le dieron vida, que latió para la Patria, hasta último momento; ella retribuyó los desvelos de sus dueños y les ofreció cálido hogar náutico, que el destino transformó en heroica sepultura.

Esta placa, que en nombre de la Comisión Directiva del Centro Naval, dejó bajo la custodia del Cuerpo de Cadetes, nos habla con laconismo del sincero tributo que rinden más de dos mil oficiales de Marina a los camaradas que tuvieron el privilegio de arribar a la eternidad, por el pórtico inmenso del mar de sus amores.

¡Jóvenes cadetes! El culto a los héroes del mar encierra una tradición, que es severa consigna al mismo tiempo; el buque de guerra es un claustro heroico que impone la sublime vocación de ofrecer constantemente la vida en cumplimiento del deber, única forma de asegurar sobre nuestros mares el imperio soberano del pabellón celeste y blanco,

cuya serena grandeza es fruto de todos los que nos precedieron en nuestra honrosa profesión.

Si alguno de vosotros llegara a sentirse abatido y sin fuerzas para alcanzar la meta de todas sus superaciones, el Centro Naval, es decir vuestros camaradas más viejos, lo invita a contemplar esta ofrenda, con la seguridad de que el recuerdo de los hombres que cayeron con el Fournier retemplará su espíritu y le dará la firmeza de voluntad necesaria para seguir adelante, con la dignidad que impone el uniforme que vestimos. Si el ejemplo de los que mueren por la Patria en el mar no os inspira y retempla, es signo evidente de que habéis equivocado la vocación.

Que el cumplimiento del deber ilumine el camino de todas las generaciones de jóvenes argentinos que pasen por este querido Instituto, es el sincero deseo de los camaradas en cuyo nombre he tenido el honor de hablar".

Publicado en el Boletín N° 594 (Setiembre/octubre de 1950). ■

Recordando al *Fournier*

Por el teniente de navio
Mario A. Doncel San Martín

Cuando el hombre ha cumplido las bodas de oro con la vida, su mente vuelve a la espiritualidad de los años jóvenes y su corazón se aduja, sintiendo como hoy, los dolores del ayer.

A 25 años de acaecida una de las más luctuosas tragedias navales de nuestra querida Marina de Guerra, intento recordarla, como sencillo y afectuoso homenaje a quienes entonces hallaron el silencio eterno y como sincera expresión de reconocimiento y gratitud para con nuestros hermanos, los marinos chilenos, especialmente con aquellos que compartieron, palmo a palmo, nuestro dolor.

Es costumbre en el hemisferio Sur, que el 21 de setiembre de cada año se celebre el advenimiento de la Primavera; se hace con asados al aire libre, excursiones, fiestas y jaranas, durante el día y la noche. Un miércoles 21 de setiembre, allá por el año 1949, desde el puerto de Río Gallegos, a 0740, zarpó un buque motor

de dos máquinas, dos palos, chimenea baja, 600 t de desplazamiento, 7,30 m de manga, 59 m de eslora, 3,5 m entre la línea de flotación y el puente de mando, pintado su casco de celeste-horizonte con indicación M 5 en blanco en amuras y calando tan sólo 7 pies. Era nuestro recordado rastreador *Fournier*, inmortalizado, como sus gemelos, en la canción marinera salida del verbo poético de un actual almirante. Lo tripulaban 77 hombres de mar de la Armada Argentina, a las órdenes de su Comandante, el capitán de corbeta Carlos A. Negri, segundado por el teniente de fragata Luis Lestani como 2º Comandante, el guardiamarina ingeniero maquinista Osvaldo Rodolfo Mountin, como Jefe de Máquinas, y el guardiamarina José Daniel Lamas, en todas las demás funciones y cargos, como corresponde a un "michi".

Su tripulación estaba conforme y contenida, porque el Comandante era uno de los jefes más capaces, experimentados,

inteligentes y probados marinos de nuestro escalafón; Negri era un verdadero hombre de mar, humano y sencillo, conductor de aquellos que saben inculcar a sus subordinados el verdadero espíritu naval de valor y sacrificio, para entrar en acción de guerra. Dos civiles estaban a bordo, el doctor Julio Wernicke y su hijo Raúl, suegro y cuñado, respectivamente, del capitán Negri, invitados por éste, tal vez aprovechando un camarote libre. De su dotación permanente, en Ushuaia habían desembarcado y quedado en tierra el teniente de corbeta Juan A. Valente (para ser operado de apendicitis por un ataque declarado a bordo sin síntomas previos), el cabo camarero Julio E. Gimenes (enfermo), el cabo de mar Amaranto Olivera (por razones de familia) y el cabo peluquero Juan H. Reboyras. Por ello salvaron sus vidas, al igual que otro oficial que, a comienzos de ese mismo año, solicitó su baja de la Marina y más tarde se reincorporó. Vericuetos o jugadas del destino: el marinero Isaac Belsky

prestaba servicios en la fragata *Presidente Sarmiento* y solicitó su separación del curso para ascender a cabo 2°. De nada valieron los consejos que entonces le dimos para hacerlo desistir; separado del curso, se lo trasladó al *Fournier*, todavía está en él.

Comentan los lobos de mar que entonces vieron al *Fournier* navegar bajo el mando del capitán Negri, que daba gusto estar a su bordo: todo en orden, su material naval perfectamente trincado y a son de mar, sus máquinas pujando eficientemente a pesar de las millas navegadas, su equipo Rt. cursando el tráfico diario, su radar, orgullo del Comandante y del cabo radarista especializado, trabajando a pleno las 24 horas y con seguridad. Sus anteriores singladuras prueban lo acertado de estos conceptos: navegar de día o de noche era igual, recalar o pernoctar en cualquier rada o ría. no era problema. Visitaba caletas inexploradas regresando siempre sin novedad, aun cuando hubiera luchado, de proa o de popa, con la naturaleza desatada o el mar encrespado.

La etapa profesional bélica había sido cumplida a la altura de Madryn, lo que descarta cualquier accidente con bombas de profundidad, pues ya no tenía éstas a bordo.

Zarpó a Río Gallegos, puso proa al Sur y se internó en el Estrecho de Magallanes, rumbo al Oeste, con destino Ushuaia, en navegación sin escalas. El primer toque de atención se produjo ese mismo 21 de

setiembre a mediodía: el *Fournier* no dio su posición, como debía rutinariamente hacerlo. Pero... ¿quién podría alarmarse por ello? Probablemente habría tenido una avería en su equipo Rt. "Tiene un muy buen Comandante, excelente tripulación, está bien aprovisionado... algo evidentemente le ha pasado, pero debe ser sin importancia". Alguien comenta que Negri dijo que haría la travesía por los canales (luego se confirmó tal aserto) y en el viaje de ida no hubo novedades, haciéndolo en tiempo record y navegando de noche. El 21, a 0906 había cursado tráfico Rt.: ése fue su último mensaje. A 1635 el *Fournier* pasó a la cuadra de Faro Punta Delgada rumbo Oeste (lamentablemente esta información se conoce recién el 27 de setiembre, aunque de haberse sabido el mismo 21 ó 22, no hubieran variado los acontecimientos). El patrullero *Lautaro* de la Marina de Chile, con mejor apoyo meteorológico, posterga su zarpada el 21; es que en la noche del 21 al 22, en los canales, y sobre la zona, se había desatado un feroz temporal, con vientos de 25 metros por segundo y rachas huracanadas de hasta 140 km/h del Noroeste, que no se advierten hasta sobrepasar el Cabo Froward, con el agua a 6°C. Cuenta un poblador de la zona, que desde 20 años atrás no recordaba un temporal igual de fuerte y el guardián del faro Cabo San Isidro, que hasta voló el techo de un galpón. Chubascos de nieve, granizo y agua; es la naturaleza desatada, el mar arbolado con olas de más de 3 metros de alto, en la vida del marino en el mar; es el Hombre, Dios y... todo.

Ese mismo 21, muchas millas más al Norte, yo prestaba servicio en el oceanográfico *Bahía Blanca*, en operativo hidrográfico en Bahía Bustamante y a la noche, cuando el *Fournier* navegaba en busca del Magdalena, ya cerca del Gabriel, en la Cámara de Oficiales del *Bahía Blanca* también celebrábamos la primavera. ¡Qué diferentes situaciones, desconocidas entre sí! ¡Reglas del destino o de la vida que debemos vivir! Unos, queriendo ya sólo salvar sus vidas, otros gozando de vivirlas con una copa en la mano. Unos con real desesperación, otros con calladas protestas por exceso de tareas sin relevancia alguna (los domingos a la mañana debíamos bogar los oficiales con el 2° Comandante al timón).

El 22 de setiembre, Ushuaia llama por radio al *Fournier* y sólo el silencio le responde. Ese día, a 0420, aproximadamente, entre 7 y 9 millas al Noroeste de Canal Gabriel, en pleno Seno Magdalena, el *Fournier* había naufragado. Presumo que al desbordar Cabo Froward, rumbo al Magdalena, toda la furia del temporal del Noroeste cayó sobre el osado que se había hecho a la mar y por ende la desafiaba. Una ola debe haberlo escorado y sin darle tiempo a adrizarse, otra y otra más, golpean fuertemente su banda de estribor, hasta hacerle dar la vuelta de campana. Nada puede hacerse ya. La escora impide al principio tenerse en pie en el puente y menos poder actuar. La alarma, la rueda del timón, los telégrafos, ya no están al alcance de la mano. Todos, por simple gravedad, caen sobre babor,

tal vez ya con la borda bajo el agua. En la caída todo se toca, pero nada puede tomarse y menos operar. De repente, evidentemente sólo los que estaban en el puente o sobre cubierta, entrando o saliendo del cuarto de guardia, caen al agua. Para entonces ya juega el azar, y así algunos se encuentran sobre una balsa, que alguien en ja caída manoteó y logró desenganchar o fortuitamente se soltó. Los botes de babor también están en el agua, pero... vacíos, con la tapa de regala astillada; es que nadie los soltó y simplemente la fuerza del agua los arrancó de sus trincas.

¡Cuántos zafarranchos practicados inútilmente! La desesperación y la impotencia ya debe ser demasiada para ese gran Comandante; atrás quedaba su tripulación, su suegro, su cuñado. En un instante desfila toda la familia por la mente lúcida aún. Pero... sólo queda, rezar a invocar a Dios. Así, 9 de los 77 tripulantes del *Fournier* pasaron a! sueño eterno, por el frío desalmado de la región sureña que los penetra y los vuelve mármol. Los demás quedaron a bordo; pasaron sin darse cuenta de un sueño al otro, con su buque por ataúd, descendiendo lentamente hasta las 200 brazas de profundidad.

Los que cayeron al agua, agrupados o sueltos, vestidos con más o menos ropas, se encuentran en la balsa y allí o se desnudaron para ganar a nado la costa cercana o simplemente se abandonaron. Todo ello en la obscuridad, que no permite ver nada, pues el crepúsculo

matutino comenzará recién a 0615 y faltan casi dos horas.

Ese 22 de setiembre el *Fournier* era esperado en Ushuaia y al no llegar, comienza la preocupación. Una cosa es no recibir comunicaciones y otra que un buque no llegue a puerto en la fecha prevista. Comienzan las conjeturas: luna nueva con sol en equinoccio, dos condiciones tradicionalmente célebres como causa de mal tiempo, y que se cumplió en forma tal en toda la región, que no permitió la exploración aérea.

El 23 de setiembre a 1000, los hijos de un poblador chileno que habita en Punta Cono (entrada del Canal Gabriel), ven pasar por este canal, llevado por la comente, un objeto a la deriva, de un tamaño que les llama la atención (en épocas normales la corriente tira más o menos 3 nudos). Avisan a! padre y éste se las ingenia para acercarse cuando la corriente arrima el objeto a la costa y llevarlo a tierra: era una embarcación del *Fournier* dada vuelta, sin tripulantes. Por la tarde, los hijos observan a los perros muy nerviosos y los siguen; sobre una roca de Punta Cono observan varado un cadáver. El poblador lo cubre con pieles y lo rodea de piedras: es un hombre vestido con ropas menores, elástico y salvavidas. Más tarde el poblador observa un chinchorro a la deriva, también en el Gabriel y dado vuelta, que logra rescatar. Finalmente, ve pasar más lejos un cuerpo de otro naufrago, sin movimiento alguno ya, pero no logra acercarse por el mal

tiempo reinante. Esta acción del poblador chileno es desconocida por todos (no tiene otro medio de comunicación que el visual, cuando pasa un buque).

El viernes 23 de setiembre se inicia formalmente la búsqueda aérea y se comienza a preguntar: ¿Quién vio al *Fournier*? Por si tuvo averías navegando en canales, se destacan buques y aviones a esa zona y, por si ocurrió mar afuera y la corriente o viento lo abate al Este, otros buques y aviones recorren también esa zona. No queda nada por recorrer; buques y aviones, corajeando y jugando vidas, navegan día y noche, desafiando siempre a ja naturaleza todavía desatada. El martes 27 de setiembre se conoce el primer avistaje de la derrota del *Fournier*. pasó por Punta Delgada el 21 de setiembre a 1635 rumbo al Oeste. Se descarta la búsqueda en el océano y se concentran las fuerzas en los canales. Se suma la Marina de Chile, nuestros hermanos en el mar. El viernes 28, a bordo del *Bahía Blanca*, fondeado aún en Bahía Bustamante, a 0230 se comienzan a recibir despachos cifrados. El Oficial de Guardia, respetuoso del descanso de los demás y dado que el primero que se recibió no tenía el carácter de urgente, demora su descifrado. De golpe, se comienzan a recibir varios. Soy Oficial de Comunicaciones y por lo tanto del puente me reclaman, pero ya con alarma. Dadas las circunstancias del hecho y teniendo en cuenta la capacidad del Oficial de Guardia, le mando las claves y me levanto. Serían alrededor de 0430; aún prendien-

do el uniforme, llego al puente casi al mismo tiempo que el Comandante y otros oficiales. Ya trabajaban los oficiales de la guardia de 0000 a 0400, que no se retiró, y el de 0400 a 0800 y me sumo al descifre. Previendo algo grave, se ordena: *Alistar máquina, buque listo a zarpar*. La impaciencia es grande y alguien pregunta qué pasa. Una voz responde: Descifré hasta *Continuaré manteniendo comando principal*, otra informa: *Comandante Aviación asumió Comando Aeronaval*, otra dice: *Asumo comando buques destacados*. En un silencio impresionante, alguien dice: *Es la tercera Guerra Mundial, estoy preparado*. No me pregunten quién lo dijo, no puedo recordarlo.

474

Zarpamos de inmediato a Comodoro Rivadavia para hacer víveres y ponemos rumbo al Sur, dejando incluso en el muelle al oficial contador que no hizo a tiempo; es que el reloj comenzaba su cuenta, para nosotros; para nuestros camaradas del *Fournier* ya estaba detenido. El mal tiempo nos fustiga constantemente, al extremo que odiamos a quien fuma en el puente. El cabo radio inicia su gran vigilia y agotador trabajo interceptando despachos, recibiendo y emitiendo a cada rato. Por él sabemos que el *Lautaro*, gran compañero nuestro luego, se incorpora al operativo. Nos enteramos de que el *Querandí* tocó un bajofondo en Río Gallegos. Parece que la suerte está echada en contra y Dios algo lejos. Años más tarde el *Querandí* siguió el mismo trágico destino: naufragó en el Beagle con toda su tripulación a bordo.

El 29 de setiembre, la aviación de Chile informa el avistaje de una gran mancha de aceite en la desembocadura del Gabriel; se destaca el *San Julián* a esa zona. El Comandante del *Bahía Blanca* pide autorización para entrar en canales (la zona asignada para explorar era en el océano). De inmediato se lo autoriza: ejemplo de lo que comporta el saber de la experiencia y conocimientos profesionales de ese Comandante; era, tal vez, el jefe más experimentado y conocedor de toda la región Sur. Tan es así, que creo se sabía de memoria el derrotero, o más aún, pues durante las singladuras por los canales preanunciaba sus indicaciones y a veces agregaba datos que éste no aportaba. En esas circunstancias, se apreció una vez más la hermandad de los hombres de mar: aún las gestiones diplomáticas no se habían concretado, pero nuestros hermanos chilenos tácitamente admitían nuestra intervención y cooperaban en igual nivel, y nosotros no usamos ello para otro fin que no fuera el de salvar a nuestros camaradas. Magnífica demostración de marinos, de humanidad y de hermandad en el mar.

El 30 de setiembre ya no se avista la mancha de aceite y las esperanzas se enervan; se opina entonces que pudo ser el resultado de la limpieza de sentinas de algún barco o una pérdida de aceite de algún casco viejo hundido, que se movió.

El 1º de octubre el *Spiro* ve nuevas manchas. Días antes, el *San Julián*, al pasar por Punta Cono, advierte que un

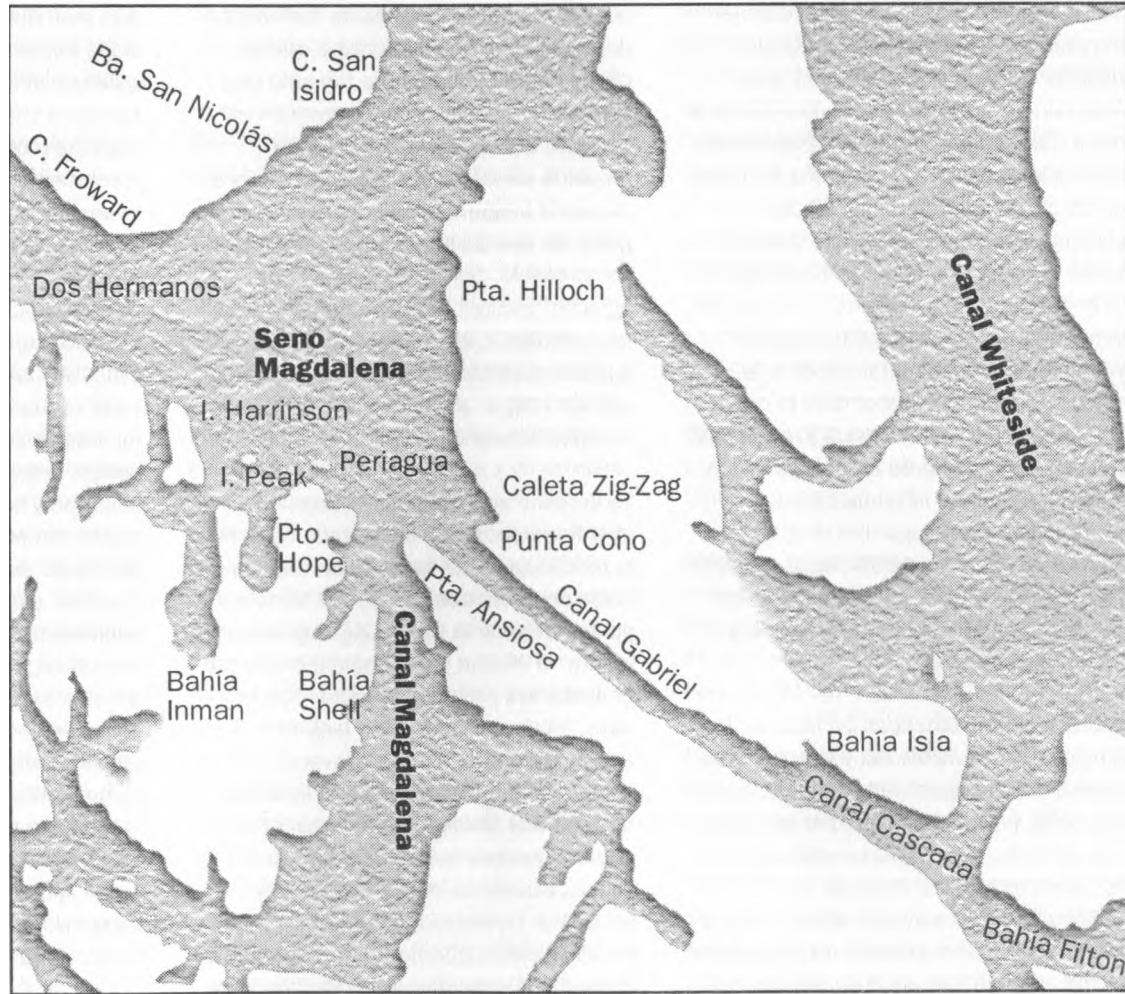
poblador iza la bandera chilena, pero al revés, y la arría varias veces; asigna a ello el carácter de saludo fraternal o protocolar de un poblador a un buque de la Armada Argentina. Esa noche fondeamos en bahía San Nicolás, para verificar el informe de un avión que dijo haber avistado un casco. Efectivamente, era una chata fondeada y abandonada.

A 0346 del 2 de octubre, levamos y nos dirigimos a Puerto Hambre, acoderándonos a 0550 al *Spiro*. Se realiza conferencia de Comandantes; ya eran varios los buques concentrados.

A 1215 arriba el *Lautaro* al mando del capitán de corbeta Wilson, un viejo lobo de mar siempre bien recordado, quien de inmediato brinda toda su vasta experiencia y conocimientos de la zona, demuestra toda su entereza de hombre de mar y se da sin retaceos, como verdadero hermano. En la conversación, surge la anécdota del saludo del poblador con la bandera al revés y el capitán Wilson dice que los chilenos de esa zona, cuando saludan así, es porque necesitan ayuda, tienen alguna información de importancia, están en algún peligro o reclaman auxilio, aunque muchas veces sólo es para pedir azúcar o yerba. Se deciden las zonas a explorar por cada buque y a 1345 zarpamos con rumbo al Magdalena, pasando antes por la boca del Gabriel, para salir al Pacífico por el Cockburn. Se asigna al *Spiro* investigar Punta Cono. Pasamos a la vista de la costa de Caleta Zig-Zag. Punta Cono, etc., con toda la tripulación en

cubierta y la oficialidad en el puente; los vigías en sus puestos, ningún prismático quedó libre. Nada vimos, ni aún al poblador. Observamos sí vientos del SW, fuerza 10, mar 5 de través y rolamos hasta 40 grados a cada banda.

El 3 de octubre recién el *Spiro* puede aproximarse realmente a la costa (el día anterior no pudo hacerlo) y toca su sirena durante un largo rato. A 1010 se larga una chalupa de la costa y se aproxima al buque, la tripulan tres mujeres indígenas que informan de los botes y del cadáver. De inmediato se envía una dotación a tierra y la realidad se evidencia con toda su brutal crudeza: dos embarcaciones del *Fournier* con sus tapas de regala astilladas, 1 salvavidas, 1 pedazo de cabilla de timón a mano, 1 pelota de fútbol, etc., y un cadáver, Indican ya, indudablemente, toda la tragedia. El cuerpo era del suboficial 2º electricista Ernesto Rodríguez. Se propala la noticia y se ordena concentrarnos todos en esa zona. Nosotros, ya en el Pacífico,



retomamos los canales y fondeamos en Bahía Sholl a la noche, donde ya se encontraban el *Spiro* y el *Lautaro*.

El 4 de octubre, con las primeras luces, se inicia la batida a la boca del Gabriel. Se me ordena destacarme con una lancha

y recorrer la costa, casi caminando diríamos, abarcando toda Punta Ansiosa, la boca del Gabriel y Punta Cono. A la otra lancha se le ordena internarse en el Gabriel y el buque se dirige a otro lugar, donde se avistaron personas y una embarcación (resultaron ser cazadores). A

1800 sobre el Magdalena nos reuniríamos nuevamente. A 1400. mientras recorría aún la costa Oeste de Punta Ansiosa, se me ordena por radio destacarme a Caleta Zig-Zag, donde se encuentra fondeado el *Lautaro*, y colaborar con éste en un avistaje aéreo de la aviación chilena, que decía haber visto varada sobre la costa una balsa con náufragos. Di el habitual "comprendido" y... casi de inmediato, escuché la voz del capitán Wilson quien, sin esperar saber si lo escuchaba, me dijo haber oído la orden que impartió el *Bahía Blanca* y me detalló concisamente el punto en que se encontraba. Agradecí su información y le informé que a ese lugar me dirigía.

476 Aproximadamente a 1800 llegué a Caleta Zig-Zag, recorrí el espejo de agua hasta donde la profundidad me lo permitía e incluso desembarqué.

Dadas las características de la zona, las condiciones de visibilidad y lo observado, aprecié como imposible la existencia de una balsa en ese lugar sin que la hubiéramos ya visto, por lo que solicité autorización para requerir ratificación o rectificación al observador aéreo chileno y permanecer mientras tanto en el *Lautaro*. Se me autorizó y atraqué al costado del *Lautaro*. De inmediato el capitán Wilson me invitó a pasar a su cámara a tomar un café (primera bebida caliente del día después del desayuno al alba) y lleno de disculpas me dijo, más o menos, así: - "Teniente, perdone si en algo herí su vanidad profesional cuando le detallé el lugar en que nos encontramos, pero,

pensé, tiene un Comandante tan conocedor de la zona que no concibe que un oficial de su buque ignore tan sólo una caleta, ría o bahía y tan exigente en el servicio, que si este muchacho no recuerda dónde está Zig-Zag, no se va a atrever a preguntárselo". Extraordinario gesto de ese Comandante, humano y comprensivo. Demás está decir que agradecí y valoré profundamente su intervención, cabiendo acotar que si no hubiera recordado la situación de Zig-Zag. con sólo llegar al Gabriel indefectiblemente debía avistar al *Lautaro*.

Ya cercano el crepúsculo vespertino y mientras saboreaba el segundo café, llegó la rectificación del lugar de avistaje: la balsa se encontraba 500 m al Norte de la punta Norte de la Caleta Zig-Zag. Evidentemente, la misma punta tapaba ese lugar. En instantes todo recobró igual fuerza y vigor, febril y vibrante. Nos largamos del *Lautaro* mientras aún éste levaba y con ancla a la pendura ya ponía *toda adelante*. Nosotros bordeando la costa, el *Lautaro* un poco más afuera por su calado, buscando mayor seguridad y velocidad. Doblamos la punta Norte y... vimos la balsa. ¿Cómo no la vimos antes, cuando pasamos con el *Bahía Blanca*, u otros tantos que pasaron también? ¡Es de no creer! El *Lautaro* delante de nosotros y aún con arrancada, arriá una chalupa con cuatro bogadores y un oficial al timón.

Se imprime en nuestra retina la maravillosa, exacta y segura maniobra de "bote al agua" y en nuestro reconocimiento, su

aún más maravillosa acción de arriesgar vidas humanas para intentar el rescate de quienes ya suponíamos sin aliento. Lancha y chalupa, argentinos y chilenos, marinos todos, casi al mismo tiempo, tocamos tierra y saltamos. Corremos desesperadamente sobre la playa pedregosa hasta la balsa... y ya nada podía salvarse. Dentro de la balsa, varada en desolada playa, inmóviles, enteros y silenciosos, cinco cuerpos miraban al cielo; sus caras mostraban paz. Reconozco al capitán Negri y al teniente Lestani, mi antiguo profesor de Artillería y mi amigo, respectivamente. Ambos de uniforme y con capote, tal como seguramente afrontaban la tormentosa noche del 21-22 de setiembre en el puente del *Fournier*, sentados codo a codo, como queriéndose dar calor uno al otro. Y un detalle sugestivo: ambos sin las paletas del capote o sea sin galones. ¿Será que como Comandante y 2° Comandante que perdieron el buque, se las arrancaron como justicia de propia mano, siguiendo la tradición naval, sin darse cuenta de que ello era un exceso de celo profesional y no se ajustaba al fallo merecedor y equitativo que toda su anterior trayectoria evidenciaba?

Frente a ellos dos cuerpos más, casi desnudos, uno sentado y el otro con medio cuerpo fuera de la balsa (cintura y piernas dentro), como si hubiera querido tirarse al agua para ganar a nado la costa y las fuerzas, ya agotadas, no le bastaron. Debajo de los cuatro, otro cuerpo más, vestido y con traje de agua.

En esos momentos debo sacudir e imponerme a mi gente: unos, estáticos, no atinaban a nada, otros no sabían qué hacer y el operador radio corrió a la lancha para dar la noticia. ¡Atención! Nadie informa nada sin mi autorización y menos da nombres (¿para qué crear esperanzas y desesperanzas sin la seguridad absoluta?); sacar los cuerpos de la balsa y envolverlos en cenefas, el resto a recorrer la zona. Con un nudo en la garganta y lágrimas en los ojos, sin vergüenza, informo a mi buque y coordino la zarpada con el *Lautaro*. Rescatamos algunos elementos dispersos: una batea, una caja de anemómetro, un tambor de kerosene lleno hasta 1/4 de su capacidad y varios elementos más. La noche se cerraba y el *Bahía Blanca* estaba lejos. Los cuerpos, con cenefas como mortajas, los amarramos sobre la carroza de la lancha. Los elementos los llevamos al *Lautaro*. El capitán Wilson demuestra otra vez su grandeza de alma: me ofrece izar nuestra lancha a su bordo y llevarnos hasta el *Bahía Blanca*, pues sus medios de navegación son los necesarios para hacerlo en la oscuridad; la lancha no tiene radar. Agradezco conmovido su humanitario ofrecimiento, pero decido que nuestros muertos sigan bajo el pabellón de la Patria, aunque en esos instantes, argentinos y chilenos, todos, somos hermanos. Acepto sí que el *Lautaro* me remolque hasta las proximidades de Bahía Sholl, punto adonde se dirige el *Bahía Blanca*. Para ello debo tener en cuenta la mayor velocidad del *Lautaro* y por sobre todo, la seguridad

de mi gente; largarme solo podría ser una aventura peligrosa.

En el *Magdalena* nos encontramos con el *Bahía Blanca*, que nos esperaba. Largo remolque, agradezco al *Lautaro* y a su Comandante la ayuda prestada y me aproximo a mi buque. Era casi la medianoche. Ordeno parar máquinas, boza y codera a bordo; sus chicotes caen al agua, nadie de a bordo osa tomarlos. Tremendo espectáculo, tremenda impresión ver llegar la lancha en la oscuridad cerrada, alumbrada por focos solamente, con cinco cuerpos envueltos y amarrados sobre la carroza. Sólo reinaba el silencio y si era roto por mi voz. ello se debía a que para mí. la primera impresión ya había pasado. Pero llega la reacción, producto de una conducta y de un entrenamiento para situaciones difíciles y extremas, y la lancha, tripulación y muertos, por fin es izada a bordo.

Comienza su tarea nuestro médico, el hidrógrafo teniente de fragata médico Alfredo Videla, reconociendo los cadáveres. Además de Negri y Lestani, ya reconocidos por mí. resultaron ser el suboficial 2° de mar Ramón Chávez (como Lestani posiblemente oficiara de Oficial de Guardia. Chávez estaría a la orden para maniobra de ancla, operación siempre lista navegando en aguas restringidas y mal tiempo y sobre todo en canales), el marinero 1° señalero Florencio Galeano (entrante o saliente en Puente de Señales) y el marinero 1° electricista Eriberto Buló (¿relevo del suboficial Rodríguez?). A

bordo me encuentro con que la otra lancha a cargo del teniente de corbeta Ricardo A. Moreno Kiernan había rescatado durante el día otro cuerpo, casi en la boca del Gabriel. Era el marinero 2° maquinista Miguel Lucena (saliente o entrante en el cuarto de guardia). Todos evidentemente levantados aquella madrugada del 22, por haber dejado la guardia, por estar de guardia o a lo mejor y simplemente para comer ese tradicional bife con pan, hecho para los que hacen guardia de noche, sobre la pala y al fuego de la caldera o prendiendo por sí la cocina y manteniéndolo contra ella, trinchado por tenedor, para que no lo tire el bandazo.

Más por intuición que por otra cosa, informé que apreciaba la existencia de otro cuerpo en las cercanías del lugar en que encontré la balsa. Dios me iluminó. Al día siguiente, 5 de octubre se destaca el *Chiriguano* y encontró en tierra el cuerpo del cabo principal señalero Juan Carlos Luca, único que posiblemente nadó entre 15 ó 30 minutos y ganó la costa, para caer también por el frío y la extenuación. Todos murieron de frío, nadie ahogado, salvo los que quedaron a bordo del *Fournier*. Cuentan los habitantes de la zona que en esas aguas el cuerpo humano no resiste más de 15 minutos en el agua, que luego se adormece y finalmente perece por frío. Si el cabo Luca hubiera llegado con más fuerzas a tierra, el destino le habría jugado otra ironía. La lógica le hubiera indicado caminar hacia el Norte, buscando

centro poblado o por lo menos aproximarse lo más posible, y si recordaba, habría pensado en Puerto Hambre o Cabo San Isidro, aunque ambos estaban lejos. Pero 1.000 metros en sentido contrario, o sea al Sur, vivía el poblador chileno que dio el primer indicio (Punta Cono), con su mujer y diez hijos.

Los cuerpos rescatados fueron llevados a Punta Arenas por otros buques; mientras, continuamos la búsqueda, de sol a sol, en buques, lanchas, por mar, aire y tierra, sin perder esperanzas, detalle este último de reconocida raigambre en el marino argentino.

478

En una de las recorridas, entré con la lancha a Puerto Hope, lugar de ensueño, donde se siente la naturaleza en todo su esplendor, donde se puede ver y hablar con Dios: suelo rojo con vegetación verde intensa y tupida al extremo de no poder atravesarla, costa a pique donde la lancha puede atracar, aguas claras que dejan ver el fondo rocoso, espejo de agua tranquila donde se escucha el silencio.

El 7 de octubre otro S.O.S. se larga al aire: el *Spiro* tocó una roca con su casco en Bahía Filton y se escora peligrosamente. Casi se produce su abandono, la mayoría de su dotación ya está en embarcaciones en el agua. Por suerte, la entereza y el espíritu naval predominan; en el puente quedó su Comandante con dotación reducida y se intenta hacerlo zafar. Dios comienza a

ayudarnos; tras dos intentos, sale casi sin averías. Reembarca su tripulación y continúa su tarea. En estas circunstancias, cuando le pedimos *todo* a máquinas, es cuando más valoramos a nuestros sacrificados maquinistas, que con pasión, esfuerzo y ahinco, conservan mecanismos, engranajes, pistones, cilindros, etc. ¡Cuántas veces llegamos a pedir el máximo de revoluciones y nunca dijeron no! Ese mismo día, a la tarde, fondeamos en Bahía Cascada otra vez y al borrar suavemente, el casco toca con una roca no declarada en la carta. El buque se sacude, pero su tripulación está curtida y templada. Maniobramos adecuadamente y salimos, sin averías. La sonda ecoica (llevábamos seis funcionando, éramos buque hidrógrafo) no indicó nunca profundidades menores de 18 pies y calábamos 9 en proa y 11 en popa; la carta náutica indicaba 12 brazas. ¿Podría alguna vez relevarse correctamente toda la zona, incluso rastreando si fuera necesario? ¡Jurisdicción de la diplomacia!

El 9 de octubre, la otra lancha del *Bahía Blanca* a cargo del teniente Moreno encuentra al fondo del Gabriel otro cuerpo: era el marinero 1º torpedista Manuel González (tal vez el timonel de guardia), último náufrago encontrado, y evidentemente, el que el poblador chileno no pudo recoger el 23 de setiembre.

El 11 de octubre se reduce el número de buques afectado al salvamento, por entender ya agotadas las posibilidades. El 12 localizamos un bajo fondo de 36'

cercano a Punta Hillock (el *Fournier* calaba 7 pies) y recibimos a bordo al teniente de navío Víctor Bunster del Solar, de la Marina de Chile, designado como Oficial de Enlace, magnífico compañero de largas horas de puente. Estando éste a bordo, hube de dar un puntapié al cabo señalero Barcala, en cierta parte del cuerpo, para evitar que continuara pronunciando algunos epítetos inconvenientes, en oportunidad de que un señalero chileno no entendiera su mensaje con banderolas; circunstancias de la vida naval que no contemplan los libros de conducción.

El 15 de octubre, todos los buques presentes en la zona, en línea de frente, navegamos sobre la tumba del *Fournier* paramos máquinas y, a un tiempo, arrojamos flores por sobre la borda, mientras un oficial pronunciaba una oración fúnebre. Así rendimos honores a nuestros muertos. El *Lautaro* nos acompañó, con su pabellón a media asta: otra hermosa prueba de hermandad.

El 17 largamos una balsa, como prueba, en el mismo lugar en que suponemos se hundió el *Fournier* y con condiciones de tiempo algo parecidas (difícil igualar las mismas del 22 de setiembre); apareció sobre la costa en un lugar cercano al que encontramos la del *Fournier*, pero ello sólo puede tomarse como una referencia, dadas las condiciones desiguales de tiempo, corriente, viento, etc. Ese mismo 17, navegando con grillete apeado en ancla de babor, ésta hace cabeza en otro bajo-fondo no declarado en la carta.

Sacudida del barco e inmediata aparición en cubierta del personal de máquinas. En segundos, todo vuelve a la normalidad, cada uno en su puesto, pero la tensión nerviosa es muy grande; el *Bahía Blanca*, al igual que el *Fournier*, salvo en el compartimiento de máquinas y auxiliares, no tenía doble fondo y en cada singladura, jugábamos casi el todo por el todo. Claro que así debe ser la vida del oficial de la Marina de Guerra; aprender a jugarse todo en cada instante, para hacerlo mejor en acción de guerra. A 1300 perdimos el ancla y a 1815 la habíamos recuperado: proeza de nuestros buzos, que bajaban en lapsos no mayores de 10 minutos, por la temperatura del agua y subían a la superficie sólo para descansar sus lívidas y agarrotadas manos.

El 19 de octubre se concluye que el *Fournier* naufragó dentro de un círculo de 3 millas de radio con centro en 54° S de latitud y 71° 03' W de longitud, encontrándose aproximadamente a 200 brazas de profundidad.

Zarpamos rumbo a Punta Arenas, para agradecer a nuestros hermanos chilenos toda su ayuda y finalmente nos retiramos de la zona el 23, rumbo a Ushuaia dejando parte de nuestros corazones y

toda nuestra pena, en esos maravillosos lugares.

Al darse por finalizado profesional y técnicamente el salvamento, se cursaron los siguientes mensajes:

**De Comandante *Bahía Blanca*
a Comandante 3ra. Zona Naval
Punta Arenas**

1115- Cumplido el homenaje postrero a nuestros muertos, agradezco conmovido, en nombre de mi país y Armada, la compañía espiritual de nuestros hermanos marinos chilenos de la 3ra Zona Naval, en horas tan dolorosas.

En navegación, 15 de octubre de 1949.

**De Comandante *Bahía Blanca*
a Comandante patrullero *Lautaro***

1116- Despedidos nuestros muertos, reciba Ud. un cálido abrazo fraternal de gratitud conmovida, con el que nuestra Marina de Guerra, por mi intermedio, sella y concreta un eterno reconocimiento hacia

la Marina Chilena, encarnada en estas circunstancias en el gallardo, diestro y sacrificado *Lautaro*, compañero esforzado, fiel e incansable, de tantas horas de esperanza, ansiedad y dolor.

En navegación, 15 de octubre de 1949.

**A Comandante *Bahía Blanca*
de Comandante *Lautaro***

Al acusar recibo a su emocionado mensaje, *Lautaro* desea hacer presente a sus hermanos de la Armada Argentina, que desde el primer momento zarpó a encontrar sus compañeros del mar en desgracia, y al serle negado por el destino ese privilegio, cumplió con el deber de los hombres de mar, sin exceptuar todo el esfuerzo a su alcance, para rescatar los restos de algunos que, conforme a las más legendarias tradiciones navales, sucumbieron en la tumba del marino, con el mar.

Bahía Scholl, 15 de octubre de 1949.

**Publicado en el Boletín N° 700
(Julio/setiembre de 1974). ■**

Cuando buscábamos al *Fournier*

480

Hoy, casi treinta años después de lo sucedido, tengo circunstancialmente ante mí el Diario de Navegación del rastreador *Spiro*, escrito durante la búsqueda del *Fournier* perdido en el Sur. Yo era entonces su Jefe de Navegación, y la contemplación de ésa, mi propia letra, en aquel viejo libro, reverdece hechos y emociones que creía olvidados; recuerdos de una época en que nuestra soberanía se nutría del pequeño heroísmo cotidiano con que hombres y mujeres, abnegadamente entusiastas, sobrevivían en aquella inmensidad que para muchos sólo era una leyenda; recuerdos bañados por una luz fría, pálida, triste, de la que el alma angustiada se defendía con asociaciones espontáneas de fuego y calor; recuerdos de un paisaje abrumado por la tremenda energía, contenida y amenazante, en inestable equilibrio entre la calma opresiva y el cataclismo inminente.

El cine en colores y la pantalla gigante

muestran hoy aquellos parajes y sus secretos abismos; sin embargo, lo que la fotografía y el cine documental no pueden decir, es qué sentíamos nosotros entonces, frente a aquel salvaje escenario desolado y desconocido, librados a nuestra propia suerte, prácticamente incomunicados y sin apoyo, confiados a precarios medios de navegación en aguas peligrosas, donde patéticos relatos de muerte y naufragios decían que la supervivencia era sólo una ilusión. Aquella fue una época de transición en que escorbuto sonaba a arcaísmo y la niebla y el viento parecían superados por la máquina y el radar; sin embargo, las encías sangraban, la máquina podía fallar y el radar, elemental e inseguro, de pronto nos dejaba sumidos en una blancura tan opaca como la niebla circundante.

Ushuaia

Presidida por la modesta casa de la Gobernación y su muelle, la ciudad de

Por el capitán de navío
Juan C. Sidders

Ushuaia era entonces un humilde caserío de madera y chapas, recostado en las limpias aguas de la bahía inmóvil. Los vidrios de las pequeñas ventanas cerradas brillaban con esos destellos que la luz fría arranca de las cosas humedecidas por la escarcha; en las chimeneas, un humo perezoso esparcía el olor de la leña quemada en las salamandras; el barro de las calles y el blanco de los faldeos recordaban la reciente nevada. Un silencio audible, sólo interrumpido por el seco graznido de las gaviotas, era el ojo bíblico de un sol acuoso entre amenazantes nubes negras, los helados picos andinos prolongaban las almenas de la Prisión siniestra.

La salvaje grandiosidad wagneriana de aquel lugar inducía la sensación angustiosa de que allí el mundo aún no había terminado de formarse y, en cualquier momento, un tremendo sacudón volvería a poner en marcha aquel génesis detenido.

Todo era lejano entonces. Al frente, el Beagle difuso como un boceto apenas sugerido por espejeantes pinceladas de luz entre negras sombras de montañas aplastadas por nubes pesadas, obscuras e inmóviles; detrás, las cumbres amenazantes con sus peligrosos pasos llenos de neblina y misterio. Pero la tremenda quietud no era absoluta; como nuevo Holandés Errante, purgando su culpa por supuestas evasiones, homicidios y otros delitos, la goleta *Lobera* vagaba huidiza entre las brumas con su carga de leyenda y realidad.

A este lugar llegaban nuestros pequeños buques, muchas veces de noche, cuando la baliza del muelle era la única luz viviente en aquella población dormida. Traían un aura de noticias y buscaban el calor comprensivo de aquellos hogares que sabían de las penurias sufridas para llegar hasta allí. Nuestra misión era patrullar las costas hasta los profundos fiordos de la Isla de Los Estados, donde, próximo a San Juan de Salvamento, "el faro del fin del mundo", aún quedaban los restos del antiguo cementerio abandonado; para aquellos leñadores, cazadores y buscadores de oro, incomunicados entre sí en la soledad de sus cabañas, las periódicas visitas del buque eran el único apoyo.

Las diversiones entonces no eran muchas. Exceptuados algunos estancieros enclaustrados en sus feudos, unos pocos comerciantes y algunos ex presidiarios que, cumplida su condena,

preferieron quedarse allí ejerciendo algún oficio, el grupo social se reducía a oficiales de marina y funcionarios de la Gobernación con sus familias; no existían lugares adonde "salir", excepto un cine precario que pasaba viejas películas, siempre inconclusas ya que, si no se cortaban o quemaban, había un apagón o, simplemente, por ser muy tarde, la usina interrumpía sus servicios hasta el día siguiente y los asistentes debían regresar a sus casas a la luz de sus linternas. De esta forma, las amables tertulias a bordo, en las que todos lucíamos nuestras mejores galas, eran un momento esperado.

Por entonces, sin embargo, comenzaban a aparecer las primeras manifestaciones del progreso. En La Misión se había inaugurado la Estación Aeronaval y, camino a ella, se construían las nuevas casas del "villagio" para los italianos inmigrantes de la postguerra. Cerca de la Gobernación a una cuadra de la costa, abría su puerta el Kuanip-Club. una barraca abrigada llena de humo y parroquianos que bebían y jugaban al billar o al ping-pong y donde lo más divertido era precisamente la puerta en cuyo umbral congelado muchos al salir patinaban iniciando un enloquecido "slalom" hacia el mar. cuesta abajo, gesticulando como desesperadas marionetas para abrazarse en la esquina al poste de luz salvador, cuya oscilante lamparita mostraba la fría alternativa del mar. Por último, otra gran diversión, aunque no siempre posible, era ir de

noche con faroles a patinar en la laguna congelada.

Esta era la Ushuaia de entonces; el avión traería grandes cambios, pero todavía el "Rastreador de Estación" era un símbolo de la época.

El rastreador

Con sus 59 m de eslora, 554 tn y 2.000 HP, no era un buque chico, ya que otros más pequeños recorrieron también esas aguas en las que fueron famosos, pero estos últimos estaban pensados precisamente para la tarea que cumplían y, pese a sus dimensiones, tenían cualidades marineras óptimas. El rastreador, en cambio, fue diseñado para cumplir una misión militar específica, a la que se subordinaba cualquier otra condición: sembrar y rastrear minas, una tarea costera no expuesta a las furias de alta mar; su cubierta a sólo 1.25 m del agua, sus bordas cerradas y la amplia cola de pato, protegían al personal y facilitaban el trabajo con los cables, disminuyendo el peligro de enredar las hélices. Pero, en alta mar, el bajo puntal daba acceso a grandes masas de agua que, encerradas por la borda, escurrían con demora por las bocas de tormenta, mientras la cola de pato golpeaba el plano transmitiendo al casco sus alarmantes cimbronazos combinados con las vibraciones del pesado paraván que entraba en resonancia. A todo esto debía agregarse el inquietante peso alto de los cables sierra y el radar agregado, así

como también las escasas 28 toneladas de agua potable para una tripulación de 70 hombres.

El alojamiento no era mejor. En popa vivían el Comandante, el Jefe de Máquinas y el guardiamarina. Tenían la ventaja de estar cerca de la pequeña cámara, protegidos de la temperatura ambiente por el agua de mar, cuya superficie lamía los ojos de buey que, por esta razón, debían permanecer cerrados y con sus tapas acorazadas puestas en previsión de roturas por el golpe de las olas. Esta condena al aire viciado y a la luz artificial no conseguía anular las filtraciones, eternos lagrimones que, rodando hasta el piso, formaban un charco en el que aparecían flotando los zapatos junto a libros, fotos, papeles, y algún frasco de tinta disparado del armario y estrellado contra el techo por un cimbronazo que arrancaba las puertas. Tampoco era fácil dormir: la hélice, prácticamente bajo la almohada, transmitía sus enloquecidas vibraciones al embalsarse en el aire y frenarse para retomar su ritmo; a un lado, el sordo ruido burbujeante de los golpes de mar contra la chapa húmeda y fría del costado sumergido; del otro, el trueno atenuado del timón en constante movimiento.

La ventilación forzada era de aire natural, es decir, helado en invierno y asfixiante en verano; la supuesta calefacción provenía de pequeños radiadores a vapor que, enfriado y licuado en su camino, llegaba apenas

como agua tibia y escurridiza que escapaba en hilitos.

En proa, bajo el puente, vivían el Segundo y el Jefe de Navegación en sendos camarotes con baño compartido. En verano, los mamparos calentados por el sol, creaban un ambiente irrespirable; en invierno, barridos por las olas, se estremecían y enfriaban hasta condensar a veces la humedad interna en brillante escarcha. Salir de noche a cubierta para tomar la guardia, cuando la puerta quedaba a barlovento, era una aventura temeraria.

Como se comprenderá, fue raro encontrar un mar suficientemente tranquilo como para que estos buques resultasen confortables. No obstante, el imperio de la rutina existía, los trabajos se cumplían y las clases de alguna forma se impartían aunque aquellos patéticos alumnos de cara vercosa, arrebujados en sus gabanes, mucho no habrían de asimilar.

El viaje

Yo era Jefe de Navegación del *Granville*, gemelo del *Fournier*. El 15 de mayo, tras cumplir la tercera etapa de mar, zarpamos para Ushuaia, de donde regresamos el 9 de julio para reincorporarnos a la Escuadra. Me encontraba finalmente con licencia en Buenos Aires cuando, el 23 de setiembre, fui llamado urgentemente desde Puerto Belgrano: el rastreador *Spiro* debía zarpar de inmediato para el Sur y su Jefe de Navegación, que no podía

embarcar, necesitaba relevo. Así comenzó mi aventura en este buque.

El 25 de setiembre de 1949, a 1000, salimos de la Base entre las pitadas con que los buques de la Flota despedían a estos pequeños barcos cuando zarpaban para el Sur. Nuestra misión sería buscar al *Fournier*, cuya posición se desconocía desde hacía cuatro días.

Pese a estar en primavera, el tiempo era fresco, pero el sol brillante ponía una nota alegre en la espuma que el viento de proa comenzaba a levantar. Cruzamos el golfo San Matías sin novedad, aunque el barómetro bajaba en forma alarmante. Frente a la Península Valdés nos alcanzaron las fragatas *Hércules* y *Trinidad*, que pronto se perdieron en el horizonte, mientras nosotros, capeando lo que era un temporal y pronto sería un huracán de más de 110 km/h, buscábamos refugio en Puerto Cracker, donde pasamos la noche. Al día siguiente continuamos viaje; el viento seguía soplando muy fuerte, pero la costa nos ofrecía cierto reparo.

El 28 de setiembre, cuarta singladura, a las nueve de la mañana, alcanzamos Faro Pingüino, dejando atrás el golfo San Jorge y ganando nuevamente el reparo de la costa muy oportunamente, pues el viento continuaba aumentando y el barómetro descendía. El cielo despejado ya no existía y los cinco grados de temperatura comenzaban a sentirse. Al medio día el viento amainó, dejando en su lugar un amenazante suspenso. Esa noche me

enteré de que nuestro destino eran los canales fueguinos, por lo que la pasé en vela estudiando la nueva derrota.

La quinta singladura, el 29 de setiembre, nunca la olvidaríamos. Con un barómetro en sostenido descenso, que ya marcaba 28 mm, y protegidos del viento por la costa, nos aproximamos al faro Vírgenes, donde un fuerte mar de fondo comenzó a sacudirnos en pronunciados balanceos, seguidos del típico ruido que produce a bordo esa infinidad de cosas que se mueven y golpean, desde el mueble pesado que rompe sus trincas, o la vajilla que salta de su alojamiento y se estrella en el piso, hasta los lápices que ruedan dentro de los cajones.

Al pasar punta Dungeness, el viento siempre en aumento y libre ahora de obstrucciones, arbolaba una mar gruesa que se superponía a la onda de fondo cubriéndola de espuma. El buque golpeaba y se estremecía vibrante contra el viento y daba rolidos de hasta 32° mientras los motores, jadeantes al trepar las crestas, suspiraban aliviados al bajarlas y deslizarse hacia la verde oscuridad de los senos. Eran las diez de la mañana; entre las nubes desgarradas de aquel cielo sucio y lluvioso, pasaron dos de nuestros aviones navales.

El viento había alcanzado una fuerza huracanada de más de 110 km/h, la mala visibilidad apenas permitía avistar de vez en cuando aquellas costas bajas que el radar no detectaba; el abatimiento era notable y nuestro único compás de

gobierno, magnético, estaba enloquecido. Pero había que seguir adelante.

De pronto, cuando ya creíamos alcanzar la Primera Angostura, el buque, que apenas gobernaba, se atravesó y, metiendo la borda bajo el agua, quedó dormido sobre la banda de estribor sin reaccionar. Eran las 16 y 30. Yo, que estaba de guardia, conseguí abrazarme a la bitácora y el timonel se mantuvo aferrado a su rueda; sumido en las profundidades de lo que había sido la banda de estribor, y ahora era el piso, el Comandante daba sus directivas, mientras colgado allá en las alturas de lo que fuera el mamparo de babor, el guardiamarina trataba de alcanzar la mesa de derrota para leer las características de la baliza a la que tratábamos de aproximarnos para fondear, cosa que conseguimos hacer, logrando que el buque se adrizara. A 1930, cuando hubo amainado algo, zarpamos, cruzamos la Angostura y continuamos avanzando, pero a media noche el tiempo oscuro y lluvioso persistente nos obligó a fondear, cerca de puerto Sara, débil luz intermitente entre los chubascos.

La búsqueda

A 0330 desperté para tomar la guardia. Pese al viento que sacudía al buque y estremecía los mamparos de mi camarote, había dormido profundamente. El aire helado del ambiente y la vista de la escarcha que brillaba en la superficie interna de la puerta hacía aún más difícil

abandonar la tibieza de las mantas; pero sobre mi cabeza podía oír los pasos de quienes trataban de entrar en calor mientras, extenuados, esperaban el relevo, para quien dejarían preparado un café recién hecho. Abrí la canilla para lavarme pero el clásico soplido dijo que no había agua; me vestí, prendí un cigarrillo para quitar el mal gusto de mi boca y salí a cubierta tras vencer con el hombro la fuerza del viento que impedía abrir la puerta: sobre el fondo de la noche negra, grandes copos de nieve arrastrados por el viento se aplastaban silenciosamente sobre el espeso manto blanco que lo cubría todo. Hacía frío; ese día la máxima no pasaría de cinco grados, y la humedad del traje de cuero y las botas que acababa de volver a vestir resultaba desagradable. A las siete de la mañana zarpamos. Ése sería nuestro primer día de búsqueda en la zona.

Hacía un frío intenso. El barómetro, que desde la salida de Puerto Belgrano estaba descendiendo, pareció detenerse, pero el temporal del WSW continuaba. Recorrimos el Canal y pasamos frente a Punta Arenas y cabo San Isidro. Aunque la visibilidad no era buena, pensábamos que no impediría que encontráramos el *Fournier* en algún fondeadero, quizás averiado y sin energía para comunicarse.

Durante la mañana avistamos dos aviones en vuelo rasante que, tras reconocernos, desaparecieron entre las nubes: no éramos el *Fournier* sino su gemelo; también tuvimos la efímera

emoción de avistar una vela, pero sólo era una embarcación lugareña.

Seguimos avanzando con un fuerte mar de fondo. La luz fría y despulida iba decreciendo y, esporádicamente, entre girones de nubes rápidas y negras, podíamos ver que los altos árboles de la orilla eran reemplazados por las sombras fantasmales y húmedas de la costa acantilada: nos aproximábamos al cabo Froward.

Pasado el mediodía, el temporal rotó al SSW aumentando su furia, acompañada ahora por chubascos de nieve, entre los que de pronto apareció un avión que, al vernos, regresó haciéndonos señales; por un instante creímos que habría encontrado algo, pero poco duró nuestra alegría y sin duda también la suya ya que, al identificarnos, desapareció.

La nieve, cada vez más espesa, ya no permitía ver cosa alguna. Debíamos fondear, pero en esas tremendas profundidades no había tenedero: era necesario llegar a puerto Sholl, cruzando la estrecha boca del canal Magdalena y las rocas y escollos sembrados en la boca del surgidero. No había elección: guiados por el pequeño radar y luchando con la onda que dificultaba el gobierno, logramos fondear en 20 brazas de profundidad para pasar la noche.

Singladura 7. Octubre 1

Durante la noche nevó con viento suave y canal Gabriel; continuaba nevando y bajo

así continuaba a 0330, cuando me levanté.

Al aclarar pudimos por fin ver dónde estábamos y por dónde habíamos pasado. Aquella desolación imponente y angustiosa sugería un cataclismo del que sólo quedasen algunos fragmentos caprichosamente esparcidos. Aquí, siniestras siluetas de roca, negras y relucientes de humedad, emergían al compás de la onda como afilados colmillos del más allá, destrozadas moles de piedra, contorsionadas y alucinantes, parecían lanzar al cielo un alarido gesticulante y final subrayado por el tremendo silencio del lugar. Era como si el Génesis se hubiese interrumpido y de la colosal sinfonía sólo perdurase el *pianissimo* de la nevada creando la expectativa de los atronadores timbales con que, en cualquier momento, aquel absurdo adoptaría su forma definitiva (*).

Zarpamos a las siete para circunnavegar isla Dawson, algo así como una península fisurada y separada de la Tierra del Fuego por los glaciares. Debíamos navegar con la máxima rapidez en aguas peligrosas, mal relevadas y poco conocidas, con mal tiempo y baja visibilidad; era un riesgo aceptado y todas las providencias a nuestro alcance, aún las de carácter individual, para caso de supervivencia, estaban tomadas.

Cruzamos el Magdalena y pasando entre (*) Poco después esta sugestión del paisaje las puntas Cono y Ansiosa, entramos al

la infinita tristeza de aquella luz, el lugar resultaba siniestro.

El canal Gabriel es una profunda brecha que tajea y cruza la montaña entre paredones coronados por los hielos del glaciar. La visibilidad era mala, los chubascos de nieve se alternaban con los de agua pero, pese a ello, tuvimos la seguridad de que allí no podía haber otro buque y tampoco podía haberlo en su prolongación que es el canal Cascada.

La zona de probable encuentro se iba reduciendo: el *Fournier* pronto aparecería. Entramos al Whiteside, donde soplaba un viento fuerte y creciente que pronto alcanzó la intensidad de "temporal muy fuerte" del WSW y limpió las nubes bajas permitiéndonos una mejor visibilidad; allí tampoco había buque alguno. Recorrimos el Boquerón y, una vez más, la costa occidental de Dawson, pero todo fue inútil: el *Fournier* no estaba; fondeamos en puerto Hambre y aquel segundo día de búsqueda terminó.

Singladura 8. Octubre 2

Pese al reparo de la costa, el viento muy fuerte del WSW siguió soplando toda la noche, mientras el barómetro bajaba de 38 a 32. El buque se estremecía y pocos hablaban; las largas horas bajo la lluvia y la nieve, el suspenso, la comida olvidada

tendría su confirmación en un violento terremoto que conmovió el lugar.

y la triste realidad que se hacía evidente, helaban el alma y cada uno ocultaba lo que ya todos temíamos. Allí, en puerto Hambre, nos reunimos con el *Lautaro*, el *Sanavirón* y el *Bahía Blanca*, que atracó durante la noche a nuestro costado para darnos agua.

Pasado el mediodía zarpamos para explorar una vez más la costa occidental de Dawson, navegando a unos dos mil metros de ella; lo que buscábamos ya no era un buque sino sobrevivientes o restos del naufragio. Sin embargo, el mal tiempo nos aguardaba como queriendo asegurar su presa; el viento rotó al Sur y pronto estuvimos envueltos en un temporal muy fuerte entre densas nubes negras que traían la obscuridad. Continuamos en dirección al canal Magdalena aproximándonos a la sombra borrosa del cabo Froward cuando de pronto, al perder su reparo, nos encontramos en plena tempestad: el viento enfurecido, entubado en el canal desde el W, nos tomó de costado dándole al buque una peligrosa escora acentuada por las grandes olas de corto periodo que llegaban una tras otra sin permitirle reaccionar. Las aguas restringidas y el gobierno dificultoso limitaban la maniobra, pero bordejeando como pudimos, logramos cruzar y ganar el reparo de la isla Aracena. fondeando en bahía Sholl. Eran las ocho de la noche.

Jamás podré olvidar aquel tremendo escenario crepuscular, desolado y sacudido por la furia del mar, cuya grandiosidad y tristeza despertaban una angustia profunda

imposible de explicar. Su contemplación y la experiencia que acabábamos de vivir, nos hicieron presentir lo que podía haberle ocurrido al *Fournier*.

Singladura 9. Octubre 3

Al amanecer se mantenía el tiempo sucio y lluvioso, pero el barómetro subía lentamente de 733 a 742; el viento había amainado y mejorado la visibilidad.

Nos dirigimos a Punta Cono. Este lugar, quizás por la circunstancia en que lo habíamos conocido, constituía para todos una especie de obsesión. Sin embargo, existía allí una vivienda primitiva que, atentamente observada en nuestras anteriores pasadas, no había dado señal alguna. Esta vez, desembarcaríamos.

Lentamente nos acercábamos dando amplios rolidos, movidos por la onda pesada y profunda que rompía en las rocas de la costa, cuando de pronto, entre las piedras negras y brillantes, surgió una canoa que se aproximaba haciendo señas: la tripulaban sólo mujeres que con arisca timidez nos indujeron a seguirlas.

Arriamos el bote a remo y desembarcamos. En la primitiva vivienda, rodeados de chicos y perros, algunos hombres reticentes observaban nuestra llegada. Por fin, vencida su desconfianza, nos guiaron hasta un lugar donde prolijamente reunidas, brillando húmedas bajo la fría luz de la mañana, descansaban las evidencias de lo

sucedido: el mástil roto, un bote con sus regatas arrancadas a la altura de las trincas... y un salvavidas quebrado con la inscripción temida: ARA *Fournier*.

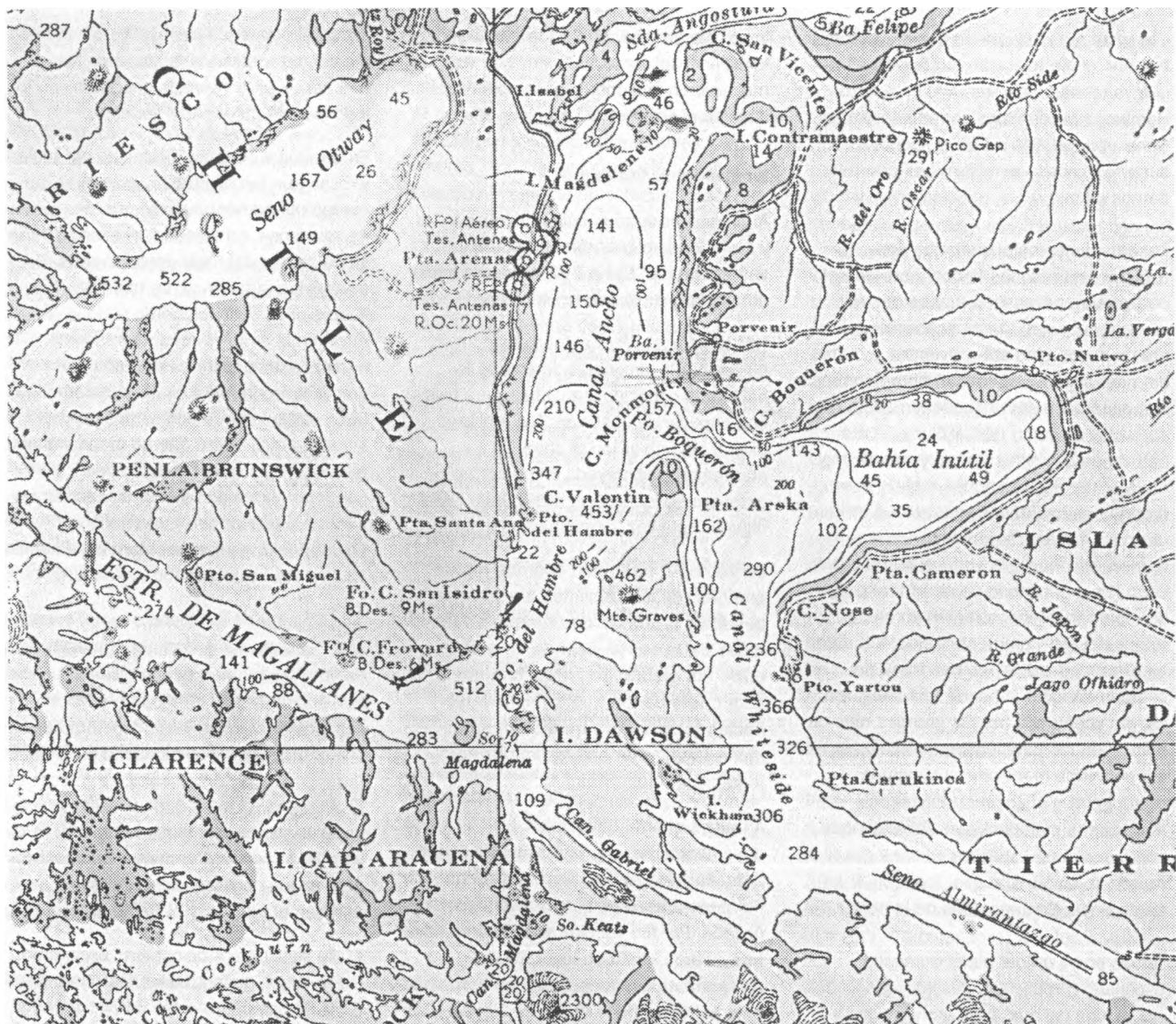
En otro lugar cercano, protegido por pieles y rocas que las sujetaban, estaba el cuerpo del primer náufrago que encontramos. La soledad, el silencio y la grandiosidad del lugar parecían más tremendos que nunca. Le tomé las impresiones digitales como pude y, recogiendo el salvavidas, regresamos. Sin duda nuestros rostros mostraban la emoción reprimida pues, al acercarnos al bote, los del buque nos recibieron con ese trato casi tierno que se reserva a los heridos. "Hijo ¿qué ha sucedido?", preguntó el Comandante, y tras recibir mi informe, dispuso que bajásemos a calentarnos mientras los demás se hacían cargo de la maniobra.

A 1115 se arrió la lancha a motor y con ella y el bote, apoyados por el buque, se recorrieron palmo a palmo millas de costa, pero fue en vano. A la tarde, la lancha entregó al *Sanavirón* los restos encontrados para llevarlos a Punta Arenas.

El cielo gris, el mar calmo y el viento ausente, parecían respetar nuestro estado de ánimo. Cerca de medianoche fondeamos en Sholl, donde también estaban el *Lautaro* y el *Bahía Blanca*.

El día siguiente, 4 de octubre, exploramos Bahía Filton. distante unas 60 millas de Sholl. El barómetro subió de 741 a 745 y el tiempo se mantuvo nublado pero calmo.

486



Cruzamos una vez más el Magdalena, el Gabriel y el Cascada, bajo los empinados hielos de la costa Sur. En el trayecto una última esperanza efímera nos conmovió por unos instantes: atraída por las largas pitadas con que tratábamos de llamar la atención e infundir aliento a los posibles sobrevivientes, apareció una vela; pronto comprendimos que sólo era una pequeña embarcación lugareña que se aproximaba en busca de noticias y los pobladores que la tripulaban nos dijeron que jamás habían visto un temporal tan terrible y persistente como el del 21 de setiembre.

Bahía Filton era una especie de profundo saco en cuyo fondo flotaban los hielos, pero parte de su costa estaba cubierta de bosques. Era una zona sin relevar; en la carta no existían sondajes y las orillas sólo aparecían punteadas. Pese al riesgo, entramos; el temporal del W podía haber arrastrado hasta allí alguna balsa y era necesario revisar.

La búsqueda no dio resultado, pero en el camino de regreso a Sholl, aproximadamente a 2100, nos cruzamos con el *Bahía Blanca* y poco después con una de sus lanchas, que informó haber hallado otro cadáver, esta vez en Punta Ansiosa, frente a Punta Cono, en la boca del Gabriel.

Esa noche fondeamos en Sholl, donde nos reunimos con la *Hércules*.

Singladura 11. Octubre 5

Al día siguiente regresamos a Filton. El

barómetro en ascenso, de 746 a 752, prometía buen tiempo.

Cerca ya de nuestro destino avistamos un humo en el Whiteside y nos dirigimos a investigarlo. La temperatura era de sólo cinco grados, pero algunos indecisos rayos de sol destellaban en la nieve y, filtrándose entre las retorcidas ramas negras de los árboles, iluminaban el musgoso piso oscuro brillante de humedad. La opaca monotonía gris de tantos días parecía terminar y aquel suave claroscuro nos parecía un alegre colorido.

Poco duró la anterior sensación frente al helado paisaje de Filton, donde fondeamos: mientras el bote sondaba en torno al buque, con la lancha y el chinchorro a remolque fuimos a explorar la costa cercana a Punta Hielo, cuyo nombre nos excusa de mayores descripciones. Navegábamos con precaución, sondeando, pues la marea estaba próxima a bajar y no queríamos quedar atrapados, lo que sin embargo sucedió cuando, de pronto, la barra emergió a nuestras espaldas dejándonos aislados. Caímos proa al mar, fodeamos y saltamos al agua para apuntalar la lancha protegiendo el timón y la hélice.

En instantes, como una extraña Arca de Noé, habíamos quedado en plena colina con el hielo a nuestras espaldas y allá, a cientos de metros, el agua que tardaría seis horas en volver.

Sin duda nuestra situación era, por lo

menos, insalubre. Felizmente la temperatura no bajó de cinco grados y el viento que soplabá del Sur, rotó al Este, dejándonos al reparo de la montaña. El transreceptor, tan exigido esos días, no lograba comunicarnos con el buque; sólo quedaba instalarnos lo mejor posible y esperar la marea, tratando de no imaginar lo que pensarían a bordo.

A 1830 apareció el buque, que navegando con precaución en aquellas aguas desconocidas se acercó cuanto pudo, e intercambiadas algunas señales, regresó a su fondeadero. El tiempo se mantuvo sereno y aquella noche vimos las primeras estrellas.

Volvió el agua y, otra vez a flote, regresamos sin más inconvenientes y a tiempo para cumplir mi guardia de cero a cuatro.

El 6 de octubre amaneció gris y frío, con barómetro nuevamente en descenso. Pese a ello, con la lancha y el chinchorro fuimos a explorar la parte boscosa de la costa, pero horas después debimos regresar entre pesados copos de nieve que, deslumbrantes sobre el fondo oscuro de los árboles, impedían la visión. Intentando ganar tiempo, zarpamos con el buque para recorrer el Cascada, pero allí encontramos mal tiempo del NNE por lo que, entre chubascos de nieve, regresamos al fondeadero donde permanecimos hasta el día siguiente.

Singladura 13. Octubre 7

A 0330. cuando me levanté para tomar mi

guardia, no había viento, pero continuaba cerrado y sucio. A 0600 se levantó un suave viento del W que parecía limpiar, mientras el barómetro se mantenía estable en 746 mm.

A las ocho zarpamos y entregué mi guardia. Quise permanecer en el puente, como siempre lo había hecho mientras navegábamos, pero todos estábamos extenuados y el lugar ya era conocido; el Comandante ordenó que me retirase a comer algo caliente y dormir hasta que me llamase.

Llegué a las tibias profundidades protegidas de la cámara, de la que tanto tiempo hacía que no disfrutábamos, y pedí un café con jamón y huevos. Soñadoramente disfrutaba el confortable calorcito imaginando el aromático plato que esperaba: bajo mis pies, la popa se estremecía a impulso de las hélices que aceleraban mientras crugía el timón, y los golpes de mar en la cola de pato cada vez más pronunciados, indicaban que afuera había mal tiempo. Realmente era así; un fuerte viento del WNW arbolaba mar gruesa que cubría de espuma la superficie. Rendido como estaba, aquéllo no podía molestarme; me acurruqué en el rincón del cojín y, calzando una bota contra la mesa, disfruté la espera.

Eran las 0845. Tomé los cubiertos y me incliné sobre el humeante plato dejado frente a mí. En ese instante, que jamás olvidaré, un espantoso crujido seguido de fuertes golpes frenó el buque, que comenzó a dar fuertes bandazos entre

tremendos ruidos. El plato saltó de la mesa al suelo y, parándome como pude, subí a cubierta.

Estábamos lejos de la costa y un mar enfurecido, deshecho en espuma por los escollos sobre los que habíamos encallado, rompía sobre el buque que a impulsos de la fuerte onda, se elevaba para volver a caer entre rugidos sobre uno u otro costado. Nos estábamos destrozando, rodeados de aguas profundas y heladas.

Tomadas las primeras providencias, se decidió que el personal no imprescindible para la maniobra abandonase el buque, encargándoseme de tal misión ya que, al parecer, mis funciones de navegante habían terminado.

A fin de aligerar peso y proveer a la seguridad de quienes quedarían a bordo, amarramos entre sí y arrojamos al mar cuanto cosa pudiese flotar: Bancos, minas de ejercicio, paravanes y toda una serie de elementos heterogéneos quedaron así flotando por la popa, con una retenida a cargo de un hombre a quien recomendé no amarrarla y largarla si el buque se hundía.

En medio del agua enfurecida y entre fuertes golpes conseguimos arriar la lancha y el chinchorro, manteniéndolos apartados para que no se destrozasen contra el casco. Embarqué cuanto gente pude, lo que no fue fácil, porque aquello era como saltar de la sartén al fuego, y

remolcando el chinchorro nos dirigimos hacia la costa Este, que era la más cercana aunque sin sotavento. Difícilmente habríamos alcanzado la otra con mar y viento en contra.

Fondeamos la lancha antes de la rompiente y fuimos desembarcando al personal en sucesivos viajes del chinchorro que, retenido por un virador, se aproximaba a la costa lo necesario para saltar al agua haciendo pie. Terminado el desembarco, regresábamos al buque luchando contra el viento, cuando vimos que el barco se movía y alguien, increíble fruto de adiestramiento, arriaba el pabellón del asta de popa y lo izaba en el pico, señal de buque navegando. Lentamente, muy escorado, fue saliendo de las piedras y describiendo un amplio círculo puso proa a Filton. Intentamos seguirlo pero nos señalaron que regresásemos a tierra; así, solo y maltrecho, lo vimos alejarse mientras alguna voz estrangulada murmuraba "pobre buquecito"...

Regresamos a la costa, fondeamos la lancha a prudente distancia y cruzamos la rompiente con el chinchorro, al que conseguimos poner en seco sin la menor avería. Lo que acababa de suceder era un riesgo aceptado y las previsiones estaban tomadas. En tierra ya ardía una hoguera, junto a la cual los hombres se habían desvestido para calentarse y secar sus ropas, mientras una gran olla de café desprendía su aroma y manos diligentes preparaban el asador para el cordero que.

conservado por la temperatura ambiente, manteníamos listo en las embarcaciones. Aquéllo no fue una fiesta, pero sirvió para levantar el ánimo.

Mientras tanto, el hombre encargado de los flotadores arrojados por la popa del buque, al sentir que éste se movía, los dejó en libertad: poco después, ya dispersos por la acción del mar, fueron avistados por un avión que, en vuelo rasante y no viendo al buque en las proximidades, supuso nuestro naufragio.

Seguía nublado y sucio pero no llovía y, pese al fuerte viento, la temperatura resultaba soportable. Nuestra preocupación era el buque: no sabíamos qué podía haberle sucedido e ignorábamos si el mensaje largado en esa zona de caprichosa propagación habría sido recibido.

Pasado el mediodía vimos al *Sanavirón* cruzar a lo lejos y tratamos de llamar su atención con bengalas, pero desapareció sin respuesta alguna... Cinco largas horas después nos rescataron y transportaron a nuestro buque, que estaba fondeado en Filton lamiendo sus heridas. La singladura número trece del rastreador *M13*. había terminado.

Al día siguiente todo lo vivido hasta entonces parecía un sueño. El *Spiro* reposaba apacible en el agua cristalina de una alegre bahía entre los graznidos de las gaviotas que recordaban la primavera; el sol espejeaba en el casco y la temperatura alcanzaba los veinte grados.

Por los ojos de buey abiertos a la luz reverberante entraba el aire puro trayendo las voces animadas de los hombres que baldeaban la cubierta, mientras otros inspeccionaban el casco, tapaban filtraciones y achicaban los lugares inundados. El *Chiriguano* atracó a nuestro costado para darnos agua y combustible y así llegó la noche.

Singladura 16. Octubre 10

Desde Filton nos trasladamos a Sholl donde fondeamos, encontrando a la *Hércules* en el lugar. En el trayecto se solucionaron algunos inconvenientes en las dínamos; aparentemente el único problema pendiente era una limitación en la velocidad, pues al llegar a cierto número de revoluciones las hélices entraban en resonancia. Dadas las circunstancias, se decidió nuestro regreso a Ushuaia. distante 185 millas. Zarpamos a las seis de la mañana con mar y viento en calma, pero tiempo sucio y barómetro en descenso, de 743 a 738. Navegamos el Magdalena y la primera parte del Cockburn en perfecta calma, contemplando entre las nubes las nieves eternas y los hielos de los glaciares, que devolvían el seco ruido de nuestros motores en medio del tremendo silencio. Una limpia estela surgía de nuestra popa y se diluía entre las cercanas rocas de la costa, pero esta especie de "Tempe Argentino" habría de durar muy poco.

Quedaban atrás lugares tales como Puerto Hambre, Bahía Inútil, Punta

Ansiosa, Puerto Esperanza, pero lo que aún faltaba recorrer, según la evidente experiencia de quienes nos habían precedido, no era mucho más alentador: Islas Laberinto, Bahía Tormentosa, Seno Bluff, Seno Brujo, Seno Chasco, Furias del Este, Furias del Oeste, Canal Ocasión, Isla Quemada. Bahía Desolada. Puerto Engaño, etc.

Al doblar cabo Turn comenzó a soplar viento del Norte, que luego se afirmó del ENE, con densos nubarrones y chubascos que por momentos impedían la visibilidad. Paulatinamente, el espejo de agua se transformó en una infinita desolación gris salpicada de rocas barridas por la gigantesca onda del mar que curvaba el horizonte, confundándose con el cielo desflecado por veloces nubes negras en perpetua mutación. Aquella salvaje inmensidad encogía el alma hundiéndola en confusas emociones primitivas: no se sabía si aquélllo era el Soplo de la Creación demorada o el triste fin del Apocalipsis, al que hubiésemos sobrevivido como solitarios testigos; un Universo de aguas y rocas en el que el único vestigio de calor y vida fuese aquel barquito empujado.

Vibrando por el esfuerzo que parecía frenar las hélices, trepábamos las olas hasta su cumbre de espuma y, tras un instante de efímero equilibrio, descendíamos en enloquecidas guiñadas hacia el siguiente abismo. No había margen para errores; ninguna señal puesta por el hombre permitía identificar

aquellos lugares que sólo a ratos entreveíamos. Canal Ocasión, sembrado de rocas en su entrada, debía parecer una grieta en el paredón rocoso al que nos aproximábamos, pero ese mismo aspecto suelen tener las vecindades de cabos y puntas.

¡Allí estaba! Esa tenía que ser la entrada; caímos proa a ella y, con el mar de través, nos lanzamos en una corrida sin retorno en la que parecía difícil predecir si en el momento oportuno la proa tendría la orientación adecuada o si nos destrozábamos contra las piedras.

490

Entramos y de pronto fue la calma, aún cabalgábamos en la onda pero había cesado el viento... Así es el Sur; minutos después aquello era una enloquecida tobera en la que el buque gualdrapeaba sacudido por el chubasco eneguedor. Por fin salimos al Brecknock donde había más espacio de maniobra y, reparados del mar por las islas, cruzamos paso Belgrano entrando al Canal Ballenero donde, a 1950, fondeamos. Habíamos navegado sólo 90 millas pero de intensa emoción ya que, como se comprenderá, pese a las inspecciones y peritajes, nuestra fe en el buque estaba bastante disminuida.

Por fin descansaríamos unas horas; esto era lo que yo creía.

Singladura 17. Octubre 11

Puerto Engaño, tal era el nombre del

fondeadero. Hizo honor a su nombre. Y lo de dormir fue sólo una ilusión. Pese al aparente reparo de la costa, un viento desatado del WNW se metió en el fondeadero y sacudió el buque hasta hacernos garrear; fondeamos otra ancla y aguantándonos sobre la máquina permanecimos así hasta que amaneció y pudimos zarpar.

Navegando el O'Brien y el Brazo NW del Beagle, llegamos a Ushuaia donde, a 1800, amarramos al muelle de la Gobernación. Allí permaneceríamos once días, pero nuestras aventuras no habían terminado.

El regreso

El 22 de octubre, a 0630, zarpamos para Puerto Belgrano. Habíamos permanecido en Ushuaia once días y la única deficiencia importante del buque era una limitación en la velocidad impuesta por la hélice averiada que entraba en resonancia.

Salimos con buen tiempo, y el ansia de llegar a nuestros hogares hacía que el sonido del escape cadencioso de los motores, devuelto por la montaña, sonase a música celestial; cinco días y ¡en casa! El vasto cristal azogado que cantara Darío era realmente apenas rayado de vez en cuando por el vuelo de algún pájaro o el apresurado decolaje de un "pato a vapor". Pero este "adagio" no habría de aburrirnos; como en un *crescendo* de toda la orquesta que pronto soplab a pleno

sobre el rumor apagado de los truenos. Fondeamos en bahía Aguirre; una noche perdida.

Pese a que cada trozo de guardia cumplió a conciencia con su deber de concentrar el fluido mental para calmar el viento e informar de tan buena novedad al Comandante quien dispondría zarpar, esto recién sucedió al aclarar. El viento amainó y, en su lugar, una seductora brisa del SE nos indujo a dejar el refugio pero, cuando entramos al Le Maire. rotó al SSW y se transformó en lo que en realidad era: un musculoso temporal. Buscando el sotavento, navegamos a 2000 metros de la costa donde la corriente, pese a la reducida velocidad de máquinas, nos hizo dar 15 nudos. De pronto, esta misteriosa fuerza que tan oportunamente nos empujaba hacia adelante comenzó a abatirnos sobre la costa poniéndonos en la necesidad de hacer un magnífico descubrimiento: superada la frecuencia crítica de resonancia, la hélice volvía a comportarse bien a máxima velocidad.

Frente a la boca del Magallanes el temporal, dejándonos al cuidado del mar de fondo permanente en ese lugar, se trasladó a Santa Cruz donde nos esperó con renovados bríos para sacudirnos toda la noche y el día hasta el atardecer, en que calmó rotando al NE.

En las primeras horas de la noche del 25 de octubre, nuestra cuarta singladura, alcanzamos la Isla Pingüino, lugar de decisión para cruzar o no el golfo San

Jorge: el cielo estrellado y el mar calmo eran una invitación, caímos al Norte y nos largamos. Todo iba bien y filábamos 14 nudos, cuando el barómetro que estaba en 746 bajó bruscamente a 736: a las seis de la mañana capeábamos un temporal fuerte del NNW que a las cinco de la tarde rotó al NNE. Perdida la esperada protección de la isla Leones entramos a Bahía Huevo, un pequeño paraíso de arenas limpias y aguas transparentes al que se llega por una reducida entrada entre la península San Antonio y el islote Valdés que le dan protección.

Creimos que allí perderíamos otra noche, pero nos equivocamos: perderíamos tres días. En la mañana del 26 de octubre pretendimos zarpar, pero el viento saltó al SW con fuerza de temporal y nos quedamos: al mediodía el cielo se despejó y un magnífico sol nos recordó que estábamos en plena primavera: la mitad de la dotación desembarcó para festejarlo con un asado en tierra. Aquel festejo de primavera sería inolvidable: el viento, que Sin duda nos observaba, rotó al SE y aumentó a temporal muy fuerte que sólo amainó al atardecer, permitiendo el regreso de las embarcaciones; por la noche ¡27 de octubre! nos envolvió un fuerte chubasco de nieve seguido por un viento, ahora del SSW, que a las diez de la mañana alcanzó fuerza de huracán; el mar rompía y pasaba sobre el islote sacudiéndose peligrosamente: hubo que dar máquinas y fondear una segunda ancla manteniéndonos así. Esa noche

amainó y durante todo el día siguiente siguió mejorando.

El 29 de octubre, octava singladura, zarpamos a primera hora con viento de proa y barómetro bajando. Esa noche cruzamos el golfo San Matías sin viento y con mar calmo. El 30 de octubre, a las 1725, amarrábamos en Puerto Belgrano.

De regreso al *Granville*, mi buque, encontré todo listo y cuatro días después zarpábamos para cumplir la séptima etapa de mar que terminaría el 17 de noviembre, lo que me aseguraba el doble placer de mantenerme adiestrado y pasar mi cumpleaños a bordo.

Treinta años después

Proa; ¡fondo babor!, ¡pasa el largo en cuanto pueda!; ¡babor atrás media!; ¡apurando con el largo, proa!; ¡vamos, tierra!, ¡encapilla de una vez!; ¿qué están haciendo?... Minutos después el buque de pasajeros estaba amarrado al nuevo muelle de cemento por el que ya caminaba una alegre bandada de turistas ansiosos, embozados en exagerados abrigos que, sofocados hasta ahora por la calefacción de a bordo, recién hoy podían lucir.

Allí, en el extremo del muelle, la sonriente Ushuaia bajo un alegre sol indeciso que brillaba en los restos de la nevada; más allá, la imponente masa de Cordillera en la que nuestros impacientes pasajeros ya habían identificado el Susana y el Olivia,

con su corona de nubes; junto al buque, flotando en las quietas aguas de la bahía, otra vez petreles y gaviotas disputando con chillidos y aleteos el infaltable trozo de pan. En suma, una alegre quietud y un silencio audible tras los varios días de vibraciones y ruidos de las máquinas; el piso, ahora firme y sin balanceos, daba a los recién desembarcados la curiosa sensación de tener piernas que se encogían al andar.

Amarrados y fondeados en la bahía había un total de siete buques: ARA *Buen Suceso*, ARA *Chinguano*, ARA *Sanavirón*, ARA *San Pío*, *Cabo San Roque*, *Federico C. Linblad Explorer*.

Las calles asfaltadas y brillantes mostraban simpáticos negocios llenos de postales y mercaderías de importación en alucinante confusión: palos de golf, antiparras para la nieve, relojes cu-cu. sweaters, camisas, juguetes, telas. Vidrieras empañadas, llenas de centollas y vinos, anunciaban el reconfortante calor de sus mariscos, cuyo aroma llegaba a la vereda. Por todos lados, la alegre invasión de turistas volcaba su colorido, entre resbalones y risas, con la vitalidad entusiasta y comunicativa que el frío pareciera inspirar a quienes se sienten protegidos del mismo. Tras los amplios ventanales del Hotel Albatros, un enorme salón de cálida madera y confortables sillones, permitía aguardar el almuerzo o una comunicación con Buenos Aires, bebiendo una copa, hojeando el diario del día, o, simplemente, contemplando la

maravillosa bahía surcada de pequeños barcos de recreo y lanchas pesqueras o avionetas de alquiler.

De regreso a bordo, los pasajeros programaban las aventuras del día y el "ruido" de la noche: caminatas a la

montaña, sobrevuelo o navegación del Beagle, excursiones guiadas a los numerosos lagos, posadas y hosterías de la Isla...

El vuelo de un "jet" atronó la bahía y se desvaneció reverberando entre las

montañas. Aquella Ushuaia de mis recuerdos, lejana y fantasmal, ya sólo era un sueño.

**Publicado en el Boletín nº 720
(Julio/setiembre de 1979).**

Centro Naval en InterNet

Se informa a los señores asociados que el Centro Naval ha incorporado a InterNet un sitio web cuya dirección es:

<http://centro-naval-argentina.org>

Si usted posee una cuenta de correo electrónico (e-mail), le agradeceríamos lo haga conocer a la Secretaría (4º Piso) y así poder hacerle conocer, por ese medio, las novedades de importancia que se vayan produciendo en la Institución.

Asimismo, le hacemos saber que nuestra dirección es:

secretaria@centro-naval-argentina.org

RASTREADOR *FOURNIER* SU ÚLTIMO FONDEADERO 22 DE SETIEMBRE DE 1949

LUIS ARMANDO CABUT

El capitán de navío **Luis Armando Cabut** ingresó a la Escuela Naval Militar en 1942 y egresó como guardiamarina en julio de 1945 (promoción 72); pasó a retiro en 1963.

Prestó servicios en diferentes unidades a flote y en el Servicio de Hidrografía Naval, Dirección de Electrónica Naval, Escuela Complementaria de la Armada "Francisco de Gurruchaga" y Agregaduría Naval Argentina en los Estados Unidos de Norteamérica.

493

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 795 Volumen 117

Julio, agosto y setiembre de 1999

Recibido: 5 de mayo de 1999



Este año, el 22 de setiembre de 1999, se cumplen 50 años del hundimiento debido a un temporal en el Estrecho de Magallanes.

494

Era el 23 de setiembre de 1949 cuando en la fragata *Hércules* se recibió un despacho del Estado Mayor General Naval que expresaba: "Sin novedades rastreador *Fournier*, última posición 12 horas, día 22 del corriente frente Faro Punta Vírgenes, boca Estrecho Magallanes. Posible averías. Iniciar búsqueda y apoyo".

Analizada nuestra posición geográfica (latitud aproximada 43,5 Sur) y dada la fuerza del temporal desatado desde el día anterior, (vientos muy fuertes, mar arbolado desde el Sudoeste) y conociendo que el *Fournier* debía dirigirse a Ushuaia vía Estrecho Le Maire, puerto base de estación, se decidió iniciar la búsqueda hacia el Estesudeste, entre Malvinas y boca del Magallanes, suponiendo una deriva por averías de máquinas.

El temporal era extremadamente fuerte con mar "arbolado". Nuestra navegación se hizo peligrosa y lenta. Luego de 36 horas de búsqueda en esas malas condiciones, se decidió reaprovisionarse de combustible y víveres en Ushuaia.

En la ciudad de Ushuaia fuimos informados de que en una isla a la salida del Magallanes al Pacífico, frente a la isla Dawson (donde hay un faro), sobre la margen Sur del estrecho y en la boca de Bahía Ansiosa, la bandera chilena estaba izada al revés (señal de "novedades urgentes").

Zarpamos no bien se aprovisionó en forma completa al buque, nos dirigimos al Sur de Tierra del Fuego por entre las islas y el canal Ocasión, que nos permitiría aparecer en la boca del estrecho sobre el Pacífico y muy cerca de la referida isla.

Esta isla muy pequeña (un islote) estaba habitada por una sola persona descendiente de los primitivos aborígenes "Kawaska" y cazador de lobos de dos pelos.

Fui comisionado por el Comandante para dirigirme con la lancha del buque al improvisado muelle del lobero. Me recibí con mucha cordialidad y al referirle el motivo de mi llegada, me mostró un cadáver que había tapado con pieles de lobo y piedras; fue muy impactante y triste.

Me comentó que días antes hubo un temporal muy fuerte de viento y nieve del Sudoeste y que apareció ese cadáver vestido solamente con prendas interiores, y además un bote a remo roto con una batea de amasar, una pelota de football y la parte superior del palo de un buque; no tuve dudas ¡era el *Fournier*! ¡Era la zona donde había naufragado nuestro buque!

Al requerir más detalles, me dijo que también vio otro cuerpo con un salvavidas en forma de panes que la corriente llevaba por el canal San Gabriel hacia el fondo de la bahía. No tuve ninguna duda más sobre el destino del rastreador y la zona de su naufragio. Mediante algunas donaciones de víveres conseguí que me entregara los pocos restos del buque que habían aparecido flotando y los trasladé a la fragata *Hércules*.

Hoy están en el Museo Naval de la Nación.

También nos informamos de la existencia de otro cadáver en la costa Oeste del canal San Gabriel sobre la Punta Ansiosa.

El Estado Mayor General Naval ante estas circunstancias, constituyó una comisión con asiento en Punta Arenas para recibir los cadáveres de este desastre. Se incorporó a la búsqueda el balizador *Bahía Blanca*, que además debía trasladar los cuerpos que fueren apareciendo.

Con el Comando de la *Hércules* se organizó la triste tarea con lanchas y patrullas por tierra, estas últimas muy riesgosas por cuanto el suelo estaba formado por piedras pizarra duras y resbalosas que hacían muy dificultosa la caminata. En esos días se incorporó un Catalina de la Aviación Naval Argentina y un avión y un aviso de la Flota Chilena.

Sobrevolando la zona, divisaron un objeto semicubierto por cachiyuyos semejante a una balsa. Dada la alerta, una patrulla de la *Hércules* se dirigió por tierra hasta el supuesto objetivo avistado por aire arribando luego de una ardua y difícil tarea. Era una balsa Carley de vieja data, pegada a la costa y en ella se encontraban los cuerpos sin vida de cinco tripulantes, entre ellos el del Comandante, capitán de corbeta Carlos Negri, el Segundo Comandante, teniente de fragata Luis Lestani; un suboficial; un cabo segundo y un marinero (señalero).

Con respecto a este último, fue un hecho muy doloroso al verlo aferrado a las borlas de la balsa. Aquel marinero había

sido designado por mí en comisión al *Fournier*, a requerimiento de la Dirección General del Personal Naval.

Había llegado a la *Hércules*, recién salido de la Escuela de Mecánica de la Armada y le dije que "lo enviaba a ese buque porque allí iba a conocer lo hermosa que era esa zona de Ushuaia". ¡Qué triste destino! No pude menos que llorar de pena, sintiéndome culpable de su muerte. ¡Aún lo recuerdo con dolor! Todos ellos, los cinco de la balsa, estaban con sus uniformes de fagina y el clásico gabán de aquella época.

Cuando habían pasado aproximadamente entre veinte y treinta días de búsqueda en la zona y se estaba por dar por finalizada la misma, la patrulla de tierra pudo ver algo que parecía ser una mano. Era otro marinero que aparentemente, como los otros tres primeros, habría tratado de llegar a nado a la costa. Se presume que estas cuatro personas, dado que estaban vestidos sólo con la ropa interior, habrían pertenecido a la guardia de máquinas saliente pues todos sus relojes estaban parados a 0420.

El rastrillaje se realizó metro a metro por tierra y por mar, recorriendo las zonas costeras involucradas de punta a punta. Con la fragata se hizo un estudio profundo del fondo del mar con una sonda ecoica muy moderna y sensible para la época y con sonar.

Se hizo un relevamiento completo de las islas buscando palmo a palmo por el fondo del mar donde las profundidades eran de más de quinientas brazas. Resultaba imposible ver el perfil de un buque dado lo irregular del fondo. Usando el sonar tratamos de encontrar las famosas agujas, lo que tanto se comentó y que son inexistentes.

Analizando las posiciones de los naufragos, la balsa y restos del buque encontrados, así como también los informes del farero de la isla Dawson chilena, la dirección de los vientos y la corriente existente en la zona, se pudo marcar con mucha precisión el lugar del hundimiento del *Fournier*. Justo donde

se ensancha el Estrecho de Magallanes y las islas son de poca altura.

¿Qué pasó entonces con el *Fournier*? ¿Por qué y cómo se hundió en ese lugar? Las respuestas a estas preguntas podrían ser, casi seguramente, las siguientes:

Primero: Su Comandante capitán de corbeta Carlos Negri decidió volver a su base de apostadero por el Magallanes y no por el Le Maire y Beagle donde sería relevado por otro rastreador, el *Spiro*. El *Fournier* navegó de día para apreciar la imponente belleza de ese hermoso desfiladero de altas montañas y glaciares que lo cubrían de cualquier viento.

Segundo: Al llegar la noche no pudo apreciar la fuerza de la tormenta que abatía la salida del Magallanes. Al llegar a la isla Dawson, muy próximo al Seno Magdalena en donde existe un faro, el Estrecho de Magallanes se abre en una boca muy amplia al Pacífico y se configura en pequeñas islas e islotes de poca altura que actúan como toberas para el viento de superficie.

Ese día se había desatado un fuerte temporal de Sudoeste, de esos que sólo conocemos los que navegamos esa zona, desgraciadamente, sin partes meteorológicos y por lo tanto imposibles de sortear. El *Fournier* por causa de la nevada que estaba sufriendo y que el viento con su fuerza hacia horizontal, no pudo ver el faro de Dawson como tampoco el farero pudo ver al *Fournier*.

Tercero: El *Fournier* en lastre se encontraba entre las 0000 y las 0420 del 22 de setiembre y ante semejante viento que no le da tiempo a buscar refugio, se escora a estribor y se hunde en un tiempo demasiado breve para organizar mínimamente un salvataje de emergencia. Esta forma de

escorarse le había sucedido en otras oportunidades cruzando el Drake. Aún hoy viven oficiales que debieron soportar ese peligro de hundimiento por causa de esos fuertes vientos. Al escorarse entró agua por las portas de cubierta, por máquinas, sollados, etc., etc., y ni la tripulación ni el barco pudieron tener capacidad de reacción.

He tratado de contar, con dolor y tristeza, todo lo que me tocó vivir en este rescate lo más resumido posible, para aquellos que vivimos esa época de nuestra Armada y también para aquellos que la desconocen.

Tengamos un minuto de recordación para ellos y para los que llegaron después a las filas de la Familia Naval.

Conozcan el temple y sacrificio de esos hombres de aquella Armada sin comodidades y con el orgullo de pertenecer a esta Institución. Esos hombres reconocidos por su hidalguía, sacrificio y honorabilidad, que mantenían sin miramientos la soberanía del mar y de ese Sur tan solitario e inhóspito. Por ello dieron sus vidas muchos de los nuestros. En esas tierras, ... en esos mares y en ... esos cielos.

¡Gloria y Honor al *Fournier* y sus tripulantes!

Los buscamos con angustia durante treinta días. No queríamos irnos, queríamos estar allí al lado de ellos. Sabíamos que no podían escucharnos pero de alguna manera era nuestro deseo darles nuestro calor, amor y compañía. Nos volvimos con el recuerdo eterno del trágico final.

Querido y recordado *Fournier* fuiste a buscar tu último fondeadero en el fondo del mar con la satisfacción del deber cumplido y la carga más preciada: hombres de mar.

LA MEDIACION

ALFIO A. PUGLISI

El profesor **Alfio A. Puglisi** es maestro normal nacional, egresado de la Escuela Normal Mariano Acosta; profesor en Filosofía y Pedagogía, Instituto Nacional Superior del Profesorado Joaquín V. González; licenciado en Metodología de la Investigación, Universidad de Belgrano y doctor en Psicología, Universidad John F. Kennedy.

Ha ejercido la docencia prácticamente en los tres niveles de enseñanza. Es actualmente profesor y jefe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar.

Obtuvo en dos oportunidades el Premio Domingo F. Sarmiento, otorgado por el Centro Naval por sus trabajos «Balance y perspectiva de la Escuela Naval», publicado en el número 745 y «La Escuela Naval Militar», sus antinomias históricas, publicado en el número 785 de nuestro Boletín.

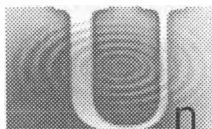
497

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 795 Volumen 117

Julio, agosto y setiembre de 1999

Recibido: 4 de marzo de 1999



498

Un cúmulo de problemas y conflictos azota la sociedad y ésta, no preparada para enfrentarlos en tamaña hondura y vastedad, termina por sucumbir en ellos. De este modo ve obstaculizadas sus múltiples labores y esfuerzos, mientras muchas instituciones quedan privadas de alcanzar sus objetivos y crecer como tales.

El conflicto forma parte de la vida y debemos aprender a lidiar con él. No todos son disciplinarios, a veces se trata de simples problemas de relaciones humanas que, por inexperiencia, se agravan. De cualquier modo éstos señalan una situación de incomunicación, escasa comprensión de los hechos que se viven y baja capacidad de conducción para resolverlos.

La mediación es tan vieja como los conflictos; en las sociedades primitivas ya existían personas que desempeñaban este rol. La práctica de la mediación sistematizada es un recurso moderno tendiente a facilitar una solución en la que sus partes se involucren positivamente logrando desconges-

tionar la tarea de las autoridades que tienen que lidiar con ellos.

Su complejidad es tal que se constituye como una moderna ciencia interdisciplinaria que amalgama conceptos del derecho, la psicología, la comunicación, etc.

Según Silvia lungman (1) la mediación es un procedimiento de resolución de conflictos en el cual un tercero, neutral, ayuda a las partes para que en forma cooperativa encuentren una solución a su disputa. De este modo no existe un padre, jefe o juez que falla a favor de uno u otro, creando un ganador y un perdedor. La mediación transforma a los adversarios en protagonistas de la búsqueda de una solución.

La práctica de la mediación

El proceso de mediación reviste el carácter de voluntario y confidencial, es semiformalizado en la medida que su convocatoria puede llegar a ser obligatoria y que las decisiones adoptadas pueden ser protocolizadas mediante un acta a labrar entre partes.

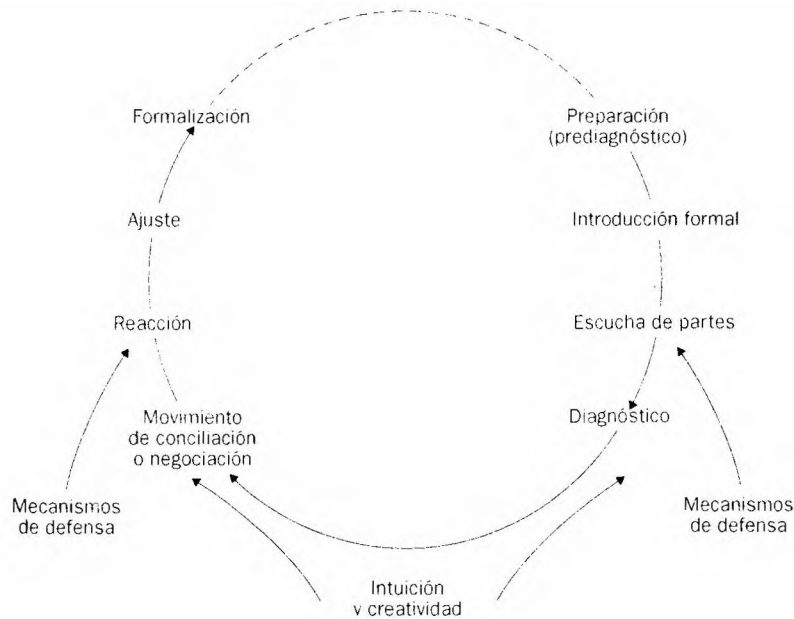
La mediación puede afectar problemas entre pares o personas con diversos roles y jerarquías. Puede alcanzar a grupos y organizaciones. Cualquier Oficial puede verse involucrado en ella tanto privadamente (problemas de familia, seguros,

(1) lungman, S.: La mediación escolar. Bs. As., Lugar Ed., 1996.

etc.) como para resolver problemas institucionales donde no basta con «aplicar las tiras».

El proceso de mediación se basa en lograr una buena comunicación, que clarifique el conflicto y permita una negociación al respecto. De este modo la mediación acerca las partes entre sí y busca que cada una de ellas se ponga en los zapatos de la otra (2).

De los problemas intrapersonales se encarga el psicólogo, a veces un asesor espiritual; de los problemas interpersonales, los mediadores capacitados específicamente para ello.



El ciclo por el que transcurre el proceso mediador es el siguiente:

El mediador debe preparar el caso, debe conocer de qué se trata, debe leer el expediente o sumario. Forma así un ligero

prediagnóstico de la situación y de las estrategias de conciliación que puede echar a rodar.

Le sigue la convocatoria e introducción formal en la que explica las características del proceso mediador, cuál es su papel y cuáles son las implicancias para cada uno de los causantes. También enuncia las reglas de juego y verifica que todos las hayan entendido. En síntesis, alude a los pasos que se darán.

Se da la palabra en primer término a la persona que ha planteado la cuestión para que pueda explicar el problema en detalle y luego a la otra parte afectada. Ambas deben poder dar su versión. Para que haya diálogo se debe comenzar por escuchar. Muchas veces conspiran contra esto los mecanismos de defensa o las emociones que tienden a desbordar: la mediación crea un ámbito para su control. Se buscará que no haya réplica sino que cada uno explique su posición o que describa objetivamente los hechos.

499

Aquí se halla la esencia del proceso mediador: lograr que las partes restablezcan una comunicación racional, objetiva, sin desborde emotivo.

El mediador puede recurrir a diversas estrategias de comunicación - similares a las usables en una consulta de asesoramiento psicológico -, para clarificar el problema:

- Alienta a hablar: «Lo escucho....adelante».
- Focaliza: «Cuénteme más sobre eso...».«Resume lo dicho en pocas palabras...»
- Confronta: «Ud. había sostenido que...»,«Cree que podrá...»
- Resume o reformula: «En síntesis...»,«En pocas palabras...»
- Rebota: «Ajá», "Ah, si...»,-Pensó que...»,«Dijo que...», «Sintió que...»,etc.
- Parfrasea:

(2) Kolb, Deborah: The Mediators. Cambridge. Mass.. MIT Press, 83.

Cabo: - Estoy preocupado...

Suboficial: - Ajá. cuente nomás...

Cabo: - Es por mi señora, sabe.

Suboficial: - Está preocupado por su señora.

Cabo: - Sí, no anda bien de salud.

Suboficial: - ¿Teme que esté enferma o se lo dijo ella?

Cabo: - No, es que yo no la veo bien.

Suboficial: - Usted no la ve bien, ¿Se lo comentó a ella?

Cabo: - No.

Al parafrasear se repite más o menos textualmente lo dicho por el interlocutor para que éste tome conciencia de su problema y sienta que está siendo escuchado y comprendido. Buena parte del éxito del parafraseo depende de la actitud atenta de escucha del mediador. Su papel es escaso, prácticamente actúa como un espejo que rebota lo que el otro dice. Por eso esta técnica se llama «no-directiva», porque siendo mínimo su papel, no impone una solución a nadie.

La comunicación, el hablar bien, sin sobreentendidos ni indirectas facilita el entendimiento. Con la comunicación no verbal se comunica casi más que con la verbal, por lo general lo afectivo, los sentimientos. Desafortunadamente no estamos preparados para hablar bien ni para emplear una comunicación no verbal adecuada, la fuerza de la costumbre es enorme.

Una vez escuchadas ambas partes, el mediador reelabora su diagnóstico inicial. Aquí debe entrar en juego por un lado su intuición para clarificar el conflicto y detectar lo oculto: las necesidades verdaderas de ambos contendientes. Por otro lado su creatividad para generar alternativas, proponer nuevas vías de negociación o solución.

Cuéntase que dos hermanos peleaban por una naranja. La tentación del padre era poner en penitencia a ambos por pelearse, pero los escuchó, uno la quería para beber su jugo, otro sólo quería su cáscara, para hacer dulce. ¡Podían compartirla! El conflicto se resolvió con sólo clarificar sus necesidades.

Toda nueva propuesta va a reacomodar a las partes y a echar a rodar los mecanismos de defensa inconscientes de una y otra. Peligra aquí la mediación, se oye decir: «No, porque...; «Sí, pero...», etc., no hay que aceptar más de dos de ellos. En un caso se reniega de la autoridad del mediador y en el otro de su capacidad de sugerencia o asesoramiento. También hay que desconfiar de quien dice: «lo voy a intentar». De ese modo calma su propia ansiedad y a los otros, pero seguro que no lo intentará. Hay que llevarlo a concretar cuándo, cómo y dónde.

El proceso puede reiniciarse, incluyendo otras rondas de escucha de partes. Si es necesario se puede recurrir a encuentros privados. También, a partir de allí, puede realizarse una renegociación para lograr un ajuste conveniente para ambos.

El éxito de la solución del conflicto depende de que ella surja gracias a una elaboración conjunta por ambas partes. No debe ser fruto de una mera votación. Se puede acordar una evaluación de los pasos dados después de un tiempo. El proceso queda de este modo abierto a una nueva oportunidad de negociación y ello es posible porque las partes ya han sido acercadas.

Todo termina con cierto acuerdo formal o contrato a firmar entre ellas y sus representantes. En muchos casos las partes sólo deben asistir al primer encuentro, quedando el resto en manos de abogados, tal el caso de demandas por daños o seguros. La mediación de casos familiares es más complicada pues entran en juego aspectos económicos y afectivos, los propios hijos. Es bueno que el mediador diga unas palabras finales alentándolos a mantenerse en paz y cumplir lo pactado, que enfatice la justicia y el valor de la mediación como recurso superior a la violencia.

El arte de negociar

Según H. Cohen (3) la negociación es «la utilización de la

(3) Cohen, H.: Todo es negociable. Barcelona, Planeta. 1981

información y el poder para comportamientos dentro de un remolino de tensiones».

Los tres elementos que la constituyen son: la información, el tiempo y el poder.

La información es poder, el otro sabe de Ud. más de lo que Ud. cree y Ud. debe saber todo de él, especialmente sus necesidades. Las personas por lo general sienten sus necesidades pero no las enuncian claramente en su discurso, es misión del mediador clarificarlas a través del diálogo.

Ud. y el otro se mueven en el tiempo. Él desconoce las presiones del medio que operan sobre Ud., desconoce sus plazos, su tiempo. ¿Conoce Ud. las de él?, es un dato importante, quien está apurado puede hacer concesiones porque su objetivo incluye al tiempo y éste apremia. El mediador es quien maneja el tiempo y no debe desesperar de alcanzar una solución, puede terminar forzándola y no satisfacer a las partes a largo plazo.

El poder es lo que Ud. posee más lo que Ud. ostenta poseer. Si Ud. no es capaz de convencer al otro de que ejercerá su poder, no influirá sobre él. Si Ud. demuestra tener poco poder entonces no tiene poder en absoluto.

El método de negociación descrito por R. Fisher y W. Ury (4) atiende a :

1. Gente: separe la gente del problema, objetíVELO, hágalo perceptible para ambas partes. Actúe reflexionando sin dejarse llevar por las emociones que acompañan al problema.
2. Intereses: focalice los intereses (necesidades) de las personas, no las posiciones que adoptan.
3. Opciones: genere una variedad de opciones y alternativas, agrande la torta para que ambos ganen.

4. Criterio: insista en ser objetivo, en buscar una percepción idéntica y un convencimiento pleno para ambas partes. Como mediador no se involucre en el problema, ni se fije plazos.

Los modelos de manejo de un conflicto o negociación pueden seguir los siguientes enfoques en función de su desenlace:

- Ganar-perder: por quienes quieren ganar a toda costa. Su actitud es maniquea y su máxima «el fin justifica los medios».
- Perder-ganar: por quienes con baja autoestima se resignan a salir siempre mal parados. Su máxima es «siempre me pasa lo mismo»
- Perder-perder: actitud desesperada de quienes conciben «victorias a lo Pirro». Su máxima es «si me hundo que no sea solo».
- Ganar-ganar: propia de auténticos triunfadores que buscan con-vencer más que vencer. Crean mutua y equilibrada interdependencia con vistas al futuro.

Por fin, G. I. Nierenberg (5) reconoce algunas tácticas en el arte de negociar:

- El negociador trabaja en pos de sus necesidades.
- El negociador trabaja en pos de las necesidades del otro.
- El negociador trabaja en pos de sus necesidades y las del otro.

Pero debe quedar bien claro que la mediación no es una simple negociación, ni que tampoco su objetivo es llegar a un acuerdo, ella sólo busca reestablecer la comunicación entre

(4) Fisher, R. y Ury, W.: Getting to Yes. Boston, Houghton Miffling. 1981

(5) Nierenberg, G. I.: Principios fundamentales de la negociación. Bs.As., Sudamericana, 1984

partes, donde queden manifiestas las reales necesidades de cada uno. El mediador no es un juez pues no produce un veredicto, ni es un árbitro que impone un resultado a ambas partes. Los mediadores deben apuntar no a lograr un acuerdo sino la resolución del problema.

La mediación y negociación de conflictos internacionales constituyen un capítulo aparte y más complejo, la que hemos presentado aquí es más doméstica, pero lo esencial se encuentra contenido "in nuce" dentro de ella.

La mediación y el mediador

Existen muchas barreras frente al proceso de mediación (6). Una de origen epistémico sería que los abogados en general son formados para pleitear, no para mediar.

502

Son barreras funcionales:

- La barrera estratégica: derivada de la magnitud de lo que se disputa, de la teoría de los juegos y del regateo. Si de dos contendientes, uno reclama el 60% de la torta, el problema se agrava. ¿Hasta dónde ceder? ¿qué ceder? Las combinaciones son múltiples y el caso afecta a muchas sucesiones.
- El tercero incluido: cuando se delega la negociación en un tercero, éste puede no interpretar cabalmente los intereses de quien le ha delegado y aún más poseer intereses distintos. No falta quienes pactan para sacarse de encima un litigio difícil o lo postergan "sine die" por idéntica razón; por eso se sostiene que muchos casos se resuelven en las escaleras de los tribunales.

Son barreras personales:

- Las barreras defensivas: derivadas del miedo a asumir riesgos o del temor a perder que se encuentra en la

mayoría de las personas. De este modo mucha gente prefiere aferrarse a lo poco que poseen en vez de ganar más (incluso junto con otros).

- La devaluación reactiva: derivada de las inferencias que durante el proceso de mediación se hacen de los motivos, intenciones y buena fe de los otros («si dice esto es porque desea lograr esto otro», «está cediendo para engatusarme», etc.)
- La mesa desapareja: la actitud manipuladora de ciertos mediadores sólo interesados en sacar adelante el caso puede crear una situación de injusticia e inequidad. Por lo general éstos recurren a alabanzas y adulación, atacar y amenazar, flirtear, mentir y engañar, realizar acuerdos secretos, etc. (7).

Existen estilos de mediación (8). Se distinguen orquestadores y negociadores según su accionar sea sugerente o directo, según la menor o mayor presión que ejerzan sobre las partes, la capacidad de abrir puertas al diálogo, de tender puentes o persuadir por sí mismos y la voluntad de lograr un diálogo o un acuerdo, que ellos manifiesten.

F. E. A. Sander (9) señala tres características que debe poseer el mediador:

1. Es un tercero neutral, no representa a una parte ni a la otra.
2. Asiste a todas las partes por igual para que perciban el

(6) Mnookin. R.: Mediación. Bs. As., Eudeba. 1997 (libro con vídeo)

(7) Kritek, Phyllis B.: La negociación en una mesa desapareja. Bs. As., Granica, 1998

(8) Kolb. Deborah: The Mediators. Cambridge, Mass.. MIT Press. 83.

(9) Sander. F.E.A.: Mediation in Theory, citado por Sara Horowitz en Mnokin. R. op cit, cita 53.

problema como tal, clarifiquen sus opciones y arriben a un acuerdo satisfactorio para ambas.


3. Carece de poder de decisión, esto queda reservado a las partes. No ejerce ninguna forma de poder ni de presión durante el proceso, tampoco puede ni debe aconsejar, eso queda reservado a abogados, psicólogos y contadores que asisten a las partes.

Otras características personales que debe reunir el mediador son comunes a las profesiones de consulta y apoyo:

1. Debe ser una persona madura, auténtica y honesta.
2. Debe demostrar acogimiento, comprensión e interés por los otros.
3. Debe poseer seguridad, firmeza con amabilidad y confianza en sí mismo.
4. Debe ser capaz de objetivar y controlar sus emociones.
5. Debe poseer capacidad de reducir conflictos.
6. Debe estar abierto a la experiencia, permitirse ser evaluado y, por su propia autoevaluación, demostrar capacidad para crecer.

Son características que deben reunir quienes recurren al proceso de mediación (10):

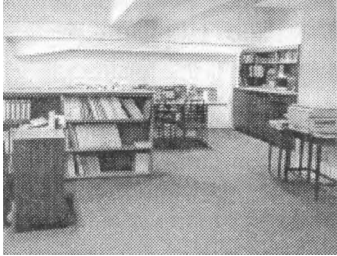
1. Estar motivado para recurrir a ella. Esto significa estar persuadido de sus ventajas.
2. Hacerse responsable de uno mismo. Esto supone una cuota necesaria de madurez como para enfrentar el desafío del cambio y abandonar una situación de "impasse".
3. Estar dispuesto a disentir y a que la otra parte discrepe. Esto significa permitirse ser enjuiciado, otra nota de madurez.
4. Estar dispuesto a acordar. Ambas partes deben colaborar mutuamente en la resolución del caso. A veces una parte se niega a hacerlo para molestar a la otra, caso típico de matrimonios que conservan un gran resentimiento personal.

La mediación, por ser algo nuevo e inédito en nuestro medio, está abierta a su propio desarrollo; démosle tiempo. Puede ser una esperanza en medio de tanto conflicto humano. En las instituciones es, sin duda, una herramienta de conducción. 

(10) Friedman. G.: A Guide to Divorce Mediation. NY..Workman Pub., 1993.

BIBLIOTECA

NAVAL - MARÍTIMA - NÁUTICA



Ha comenzado a operar con **carácter experimental** y por ahora **solamente para socios**, el Centro de Documentación anexo a la Biblioteca del Centro Naval, sito en Av. Córdoba 549 (Tel.: 4311-1011/16 int. 632)

Se brindan los siguientes servicios:



- Consulta en sala y acceso directo a los documentos.
- Catálogo automatizado para búsquedas bibliográficas.
- Acceso al Índice Temático del Boletín del Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales y Revista de Publicaciones Navales.
- Acceso a la red de bibliotecas REBIFA.
- Acceso directo a Internet.
- Acceso a la Biblioteca Nacional.
- Acceso directo telefónicamente a nuestras Bases de Datos.
- Acceso directo a la Biblioteca Cultural del Centro Naval.
- Asesoramiento profesional personalizado.
- Videoteca.
- Fotocopiadora.
- Servicio de e-mail.

Podrán consultar nuestra **PÁGINA Web**
(centro-naval-argentina.org)
y conectarse por nuestro **e-mail**
(biblioteca@centro-naval-argentina.org)

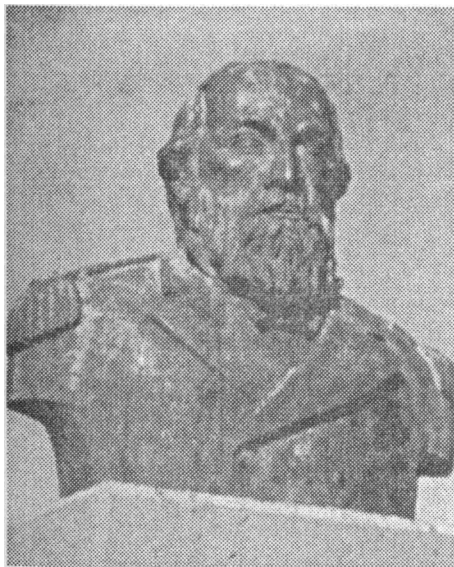
El horario es de
1000 a 1700,
de lunes a
viernes

Es intención habilitarlo al público cuando se puedan concretar algunas instalaciones que hacen a la seguridad del local.
Transitoriamente, los socios podrán ingresar por la escalera del gimnasio.

Un episodio poco conocido de la vida del marino argentino

La decisión de Piedra Buena

Como todos los héroes de nuestra historia naval, Luis Piedra Buena suele ser poco conocido tanto por el gran público como por el especializado. El hallazgo de los restos de la Espora en la Isla de los Estados dio actualidad a su figura y trajo a la memoria anécdotas que ilustran sobre su excepcional personalidad.



En el año 1876 estaba fondeada en el Río de la Plata la goleta *Santa Cruz*, que acababa de adquirir el capitán Luis Piedra Buena para mantener un tráfico regular en la costa patagónica, con la ayuda de una pequeña subvención del gobierno argentino. La goleta estaba en pésimas condiciones. Su capitán y propietario iba a iniciar las reparaciones exigidas por su mal estado, cuando la urgencia oficial, probablemente "oficiosa", le ordenó zarpar sin tardanza.

Piedra Buena, a pesar del serio peligro que implicaba hacerse a la mar en un barco con tablas podridas y poco marino, lo alistó lo mejor que pudo y -a pesar de las observaciones de sus

Por **Natalio Marengo**

amigos, que lo consideraban suicida-resolvió darse a la vela porque, con la Ingenuidad propia de los lobos de mar desconocedores de los engranajes burocráticos, sostenía que "no es propio de un marino dejar de cumplir una orden recibida alegando que el barco es viejo, que no está en condiciones o que necesita imprescindibles reparaciones antes de levar anclas".

Rápidamente reunió una pequeña tripulación de nueve hombres, buenos marineros, que conocían la reputación de hombre honesto y hábil navegante que ya rodeaba a Piedra Buena. Por lo tanto se embarcaron confiados, aun sin haber visto nunca el buque ni sospechar remotamente su estado.

Cuando llegó la tripulación a bordo el capitán la mantuvo en cubierta, incluso después de zarpar, haciéndoles realizar diversos trabajos hasta que el barco perdió de vista el pontón del Banco Chico.

Allí, aprovechando el interés de los hombres por ver el pontón quedar a popa, bajó a la bodega para apreciar el estado del agua que entraba en alegre manantial por los fondos del casco. Piedra Buena comprobó que había subido unos diez centímetros por sobre el lastre de arena, de cerca de un metro de espesor, durante el poco tiempo que llevaban de navegación.

Era necesario que los tripulantes no notaran el peligro antes de salir del Río de la Plata, porque podrían negarse a continuar el viaje, riesgo que desaparecería una vez en alta mar, donde no tendrían más remedio que seguir adelante. Con esa intención, extendió unas velas viejas sobre el agua para que ésta no "cantase" al compás del balanceo del barco y oyeran su música los marineros. Después volvió a cubierta y entretuvo a su gente haciéndoles engazar la motonería de repuesto.

A media noche, favorecida la *Santa Cruz* por un viento fuerte del noroeste, dejó a popa el paralelo del Cabo San Antonio. Ya estaban en plena mar y el regreso era imposible.

Piedra Buena bajó nuevamente a inspeccionar la bodega y comprobó que en cinco horas el agua había subido cincuenta centímetros, hecho que era de suficiente gravedad para que la bomba comenzara a funcionar sin más dilaciones. Volvió a cubierta, reunió a los

marineros y, dándoles el ejemplo, los puso a achicar.

A las dos horas de trabajo ininterumpido, el agua seguía más o menos el mismo nivel y la tripulación comenzó a alarmarse cambiando expresivas miradas entre ellos, único lenguaje en que podían entenderse, pues en nueve hombres estaban representadas siete naciones que hablaban cuatro idiomas distintos.

Piedra Buena, entretanto, continuaba dando impulso al volante de la bomba, al compás de un canto inglés muy del caso, con un aspecto de absoluta tranquilidad e inocencia que por momentos desvanecía toda sospecha de peligro.

A las cuatro de la mañana empezó el cuchicheo entre los marinos que salían y los que entraban de guardia. Uno de ellos, italiano, al bajar a la bodega y darse cuenta, como buen veterano, de lo que pasaba, volvió corriendo a cubierta invocando el auxilio de la Santa Madonna y San Genaro. A sus gritos y gestos de temor e indignación, uno tras otro fueron bajando los demás a investigar lo que ocurría en la bodega.

Piedra Buena entonces, en previsión de una rebelión que le obligara a luchar, se colocó al lado de la escotilla para recibir allí, con unos buenos golpes, al que más enojado apareciera. Pero su ascendiente personal eran tan grande que sin necesidad de usar los puños logró

dominarlos, exclamando como final de sus tumultuosas deliberaciones y cabildeos esta breve arenga que tradujo a cuatro idiomas: "Bien, pero para poder reclamar al cónsul y para que San Genaro y la Santa Madonna nos auxilien, es necesario que le sigamos dando a la bomba antes de que el buque se vaya a pique, conqué ¡vayan bombeando que no hay tanta agua!".

Si no fue su elocuencia, es muy posible que su valor los impresionara de tal modo que, perdonando el engaño de que habían sido objeto, resolvieron valerosamente obedecer y continuar el peligroso crucero, picando la bomba dos horas alternadamente cada cuarto de guardia para poder mantener el barco a flote. Lo que más temía Piedra Buena era que se desprendiera la quilla, cosa que afortunadamente no sucedió. Así pudo llegar hasta Golfo Nuevo, donde recaló para hacer una reparación provisoria del fondo, antes de seguir a su destino.

Dos meses más tarde, la goleta y su tripulación volvían a Buenos Aires después de cumplidas las órdenes recibidas.

Las autoridades nunca se enteraron de las tribulaciones vividas por el Capitán. ■

Datos extraídos de "El Castillo de Proa", de Juan Sailor (1939).

LA ARMADA ARGENTINA Y EL ITBA

JOSE A. RODRIGUEZ

El capitán de navio **José Alcides Rodríguez** egresó de la Escuela Naval Militar como guardiamarina en 1948, pertenece a la promoción 74.

Es Ingeniero en Telecomunicaciones por la Universidad de Buenos Aires, Master of Science (Electrical Engineering), Stanford University en los EE.UU. de norteamérica.

Cumplió funciones en la Armada Argentina, fue Subdirector de CITEFA, Presidente del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), Vicerrector del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), Profesor de la Facultad de Ingeniería (UBA) y del ITBA (1962-1976)

Es autor de numerosos trabajos y artículos sobre temas de ingeniería y educación universitaria.

507

BOLETÍN DEL CENTRO AVAL

Número 795 Volumen 117

Julio, agosto y setiembre de 1999

Recibido: 6 de mayo de 1999

508



Este trabajo no pretende relatar la historia del ITBA (Instituto Tecnológico de Buenos Aires), ni detallar su descripción funcional, sino tratar de reflejar su espíritu, los motivos que originaron su creación, su evolución institucional y su íntima pero peculiar relación con la Armada Argentina.

Por razones circunstanciales (y de edad) tuve el privilegio de vivir muy de cerca dos prolongados períodos del ITBA: el de su creación (desde 1959 hasta 1976), y el más reciente (1985 a 1998).

En el primer caso siendo oficial de comando devenido ingeniero en telecomunicaciones y docente en la Facultad de Ingeniería de la UBA, el almirante Garzoni, compañero de promoción de mi padre, me “ofreció” ser profesor en varias materias de los últimos años de la carrera de ingeniería electrónica, funciones que ejercí por quince años en el Instituto, además integrar su Consejo Académico.

En el segundo caso al designarme el Consejo de Regencia

como Vicerrector, a partir de septiembre de 1985 hasta julio de 1998, ya como capitán de navío retirado.

La Armada Argentina y la ingeniería

La Armada siempre ha tenido gran afinidad con la ingeniería ya que de hecho un oficial de marina tiene el perfil de un ingeniero, si bien altamente especializado.

Hace ya cincuenta años, en una pared de nuestra aula de la Escuela Naval, un recuadro exhibía “el credo del oficial de marina”, donde establecía que sus funciones eran:

- Conducir hombres
- Tripular buques
- Emplear sus armas para la defensa de la Patria en el mar

Siempre admiré la concisión y claridad de esta definición, incluyendo el orden en que se enumeran las funciones y creo que la profesión en la que mejor se encuadran es la ingeniería.

Desde otro punto de vista las necesidades operativas de la Armada y la complejidad (en todas las épocas) del material con que trabaja hace que la ingeniería se manifieste cotidianamente en su labor.

La necesidad de disponer de estos profesionales, en varias especialidades de la ingeniería, hizo que la Armada colabora-

ra con las universidades nacionales para desarrollar las carreras correspondientes en el país, a fin de obviar la necesidad de enviar oficiales a estudiar al exterior.

Sirva como ejemplo ilustrativo la creación en 1945 de la carrera de Ingeniería en Telecomunicaciones, primera en el país, por convenio con la Universidad de Buenos Aires, con asiento en el Instituto Radiotécnico, cuyo primer director fue un destacado profesor de la Escuela Naval.

Como fruto de ese convenio la Armada incorporó, en el transcurso de más de una década, a un numeroso grupo de ingenieros que luego se denominaron electrónicos.

Nacimiento del Instituto Tecnológico de Buenos Aires

Por las siempre presentes (en nuestro país) razones políticas e ideológicas, en 1959 el convenio se interrumpió, y la Armada tuvo que decidir como formaría sus ingenieros a partir de ese momento.

El grupo de trabajo sobre el tema lo encabezó el almirante Carlos Alberto Garzoni, quien una vez más demostró su brillante inteligencia, sólido criterio y extraordinaria visión de futuro.

Las soluciones posibles eran dos: crear un instituto universitario dependiente de la Armada, según el modelo de la Escuela Superior Técnica del Ejército o bien aprovechar la entonces recién sancionada ley de Universidades privadas, (Ley 14557), que abría las posibilidades de funcionamiento de las mismas, como entidades privadas sin fines de lucro.

La decisión de elegir el segundo modelo y la forma en que se instrumentó fueron totalmente acertadas, circunstancia comprobada a lo largo de casi cuarenta años de experiencia.

El Instituto Tecnológico de Buenos Aires, ITBA, fue creado el 20 de noviembre de 1959, bajo la forma de una fundación, (institución independiente sin fines de lucro), gobernada por

un Consejo de Regencia, donde por su estatuto la mayoría de sus miembros deben ser oficiales de marina, de cualquier jerarquía, en actividad o retiro. Una vez constituido originalmente el Consejo, sus miembros tienen un mandato de cuatro años, pudiendo ser reelegidos indefinidamente o reemplazados, por opción de sus pares, sin ninguna intervención externa.

Actualmente el Consejo se compone de once miembros de los cuales por lo menos seis deben ser oficiales de la Armada. Normalmente el resto son prominentes dirigentes de empresas.

El Consejo de Regencia es la autoridad de gobierno máxima y absoluta del ITBA. Es como el directorio de una empresa, pero sin accionistas que lo controlen.

El estatuto es sumamente severo al vedar a los miembros del Consejo cualquier tipo de retribución económica e incluso el desempeñar tareas en el ITBA aún "ad honorem". Esto marca una neta diferencia con otras universidades privadas, ya que los miembros del Consejo deben brindar su trabajo y su tiempo, (en muchos casos muy valioso), sólo en base a su deseo de contribuir a los fines de la Institución y en bien de la comunidad.

Con esta organización se logró una total independencia operativa de la Armada, pero simultáneamente se aseguró conservar su espíritu y la afinidad de criterios y procedimientos con la Institución Naval. El tiempo ha demostrado que el objetivo buscado ha sido plenamente logrado.

El primer rector fue el almirante Garzoni, quien retuvo el cargo hasta 1978, cuando pasó a presidir el Consejo de Regencia hasta su fallecimiento en 1982.

Para su funcionamiento operativo el ITBA cuenta con un elenco de funcionarios de línea rentados, encabezados por un rector, uno o más vicerrectores, secretarios académicos y administrativos, directores de departamentos y por supuesto el cuerpo docente y personal administrativo y de maestranza.

La universidad creada, el Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), denominación inspirada en el afamado Massachusetts Institute of Technology (MIT), comenzó sus actividades en abril de 1960, con 43 alumnos, seleccionados por examen.

La idea básica del almirante Garzoni fue crear una universidad de pequeño tamaño y alto nivel académico, especializada en la enseñanza de la ingeniería y áreas afines, a diferencia de las universidades tradicionales de esa época donde la enseñanza era masiva debido al elevado número de estudiantes.

El ITBA no recibió en su nacimiento ningún apoyo económico por parte de la Armada ni de ninguna otra fuente, excepto los aranceles que la Armada aportaba por estudios en ingeniería de sus oficiales, los que no eran muchos.

510

El fondo económico para la creación provino de un crédito de cinco millones de pesos (de esa época) otorgado por el Banco Nación, con el apoyo de la Presidencia de la Nación (Dr. Arturo Frondizi), que tenía sumo interés en que se sumara a las nuevas universidades privadas, todas confesionales, al menos una laica.

Primeros tiempos del ITBA

Los primeros tiempos fueron muy duros, y todo el mundo tuvo que poner el hombro para llevar adelante al Instituto, sobre todo para cumplir el criterio del rector que establecía que el monto de los aranceles no debía ser un obstáculo para el ingreso de todo postulante intelectualmente capaz.

Con los cinco millones del crédito se adquirió la primera sede, un petit hotel en el barrio de Belgrano, comenzando a funcionar con cien mil pesos moneda nacional y cinco millones de deuda, como textualmente afirma el almirante Garzoni en su relato.

Al poco tiempo de su creación el ITBA recibió un providencial aporte del presidente de la Suprema Corte de Justicia, doctor Benjamín Villegas Basavilbaso, ex oficial de marina, quien le donó los honorarios de un importante juicio con la única condición de que se dictaran clases en temas relacionados al mar, por lo que el ITBA incorporó las carreras de Licenciatura en Oceanografía, Hidrografía y en Ciencias meteorológicas. La primera de estas carreras perduró por muchos años como la única dictada regularmente.

Este dinero, juiciosamente administrado por el rector, ayudó al funcionamiento del ITBA por muchos años, hasta que las turbulencias económicas del país y las necesidades del Instituto lo consumieron.

El prestigio del rector atrajo la colaboración, prácticamente gratuita, de brillantes profesores, encabezados por el doctor Jorge Pedro Staricco uno de los más destacados catedráticos de la Universidad de Buenos Aires.

Como era muy común en esa época todo el cuerpo de profesores era de dedicación parcial, y las tareas de investigación eran muy restringidas.

El sector administrativo era extraordinariamente reducido y cumplía sus funciones con eficiencia y sin ningún tipo de burocracia.

En los primeros años la línea ejecutiva estaba compuesta, además del rector, por un vicerrector (ingeniero) y un secretario, ambos oficiales retirados de la Armada. El primer vicerrector fue el capitán de fragata ingeniero Hugo Horacio Soria, cuya capacidad y experiencia profesional fueron vitales en la conducción académica, en tanto que el primer secretario fue el capitán de navío ingeniero Roberto Latino Córdoba cuya vitalidad y dedicación son memorables.

Con el tiempo este grupo de ejecutivos llegó a un máximo de cinco o seis funcionarios, todos oficiales retirados de la Armada.

Este hecho respondía a una razón de orden material: los salarios que requerían los profesionales civiles de igual nivel estaban muy por arriba de lo que podía pagar el ITBA, pero esta circunstancia tuvo consecuencias profundas en el desarrollo del ITBA, ya que las autoridades de línea llevaron a cabo una acción que complementaba la del Consejo de Regencia: estampar la impronta del proceder naval en todos los actos de la vida cotidiana del Instituto.

En el año 1971, el ITBA recibió otro importante aporte, ya que por ley nacional el Estado le donó el excelente edificio de Avenida Madero 399, originariamente propiedad del gobierno italiano (funcionaba allí el Patronato Italiano, construido con aportes de la comunidad italiana sobre un terreno cedido por el Estado a ese fin), confiscado como propiedad enemiga durante la guerra y otorgado para su uso a la Armada Argentina.

No habiendo demostrado el gobierno italiano intención de recuperar el edificio, la Armada accedió a entregarlo ya que sólo lo usaba parcialmente.

La única condición impuesta fue que se utilizara exclusivamente como sede del ITBA.

Éste fue sin duda el mayor aporte que, indirectamente, hizo la Armada al ITBA, ya que formalmente el edificio era propiedad del Estado, y ante él se hicieron los trámites para su cesión.

Durante las primeras dos décadas, (60 y 70), el ITBA cumplió acabadamente sus objetivos, convirtiéndose en una pequeña universidad en tamaño, pero de mucho prestigio aunque manteniendo siempre un muy bajo perfil en la difusión de sus actividades, siendo la fuente de información más común para los futuros alumnos la transmisión “boca a boca”, y supeditando los aspectos económicos a los académicos y humanos. El tamaño de la Institución y su enorme capacidad personal permitían al almirante Garzoni controlar personalmente a cada alumno y hasta el más pequeño aspecto de la operación de cada día.

Las condiciones imperantes en la Argentina en esa época constituían un escenario propicio para las condiciones en que funcionaba el ITBA, y el prestigio de la Institución le daba ciertos privilegios como que los salarios de sus profesores fueran sensiblemente menores que los de los de la Universidad de Buenos Aires.

Pero al comienzo de la década de los ochenta, y sobre todo luego de la desaparición del almirante Garzoni, fue evidente que las condiciones del medio hacían imprescindible importantes cambios de rumbo.

Tiempos de cambio

Aquí resulta necesario describir, al menos muy someramente, el escenario socioeconómico en que se desenvolvía el ITBA en esa época.

Hasta mediados del siglo que termina, la Argentina fue un país “normal” dentro del grupo de países relativamente desarrollados, respetando las pautas socioeconómicas de éstos, si bien paulatinamente iba empeorando su posición relativa.

Esto también valía para el ámbito educativo, donde las pocas universidades nacionales existentes, encabezadas por la UBA, tenían un excelente nivel académico, así como el resto del sistema de enseñanza.

A partir de mediados del siglo, la Argentina empezó a distorsionar cada vez más sus estructuras, pero como era un país rico y sobre todo con excelentes recursos humanos pudo seguir esa senda divergente del resto del mundo desarrollado por varias décadas.

Entonces la situación empezó a hacerse insostenible por el deterioro de sus instituciones, sobre todo en lo económico, aunque la degradación alcanzó todos los ámbitos y en

especial el educativo, donde las consecuencias se ven a largo plazo y en general son graves y requieren largo tiempo para solucionarlas.

A mediados de la década del 80 la situación comenzó a involucrar cada vez más aceleradamente y el modelo original de funcionamiento del ITBA perdió validez en alguno de sus aspectos, fundamentalmente el económico y en lo académico en su estructura formal, aunque siempre mantuvieron (y mantienen) su validez sus principios éticos y de excelencia en la enseñanza.

Fue entonces evidente que era imprescindible adecuar el funcionamiento del ITBA a las nuevas condiciones imperantes en el país.

512

A mediados de 1985, el Consejo de Regencia comenzó a renovar paulatinamente la línea ejecutiva, encabezada por el Rector, Vicerrector y Secretarios Académico y Administrativo, cargos cubiertos como era normal por oficiales de la Armada, en situación de retiro, lo que mantuvo el "espíritu naval" del ITBA, que ya era conocido tradicionalmente como "la Universidad de la Marina".

Los cambios que se introdujeron en las políticas del ITBA a partir de 1985 fueron sumamente importantes, marcando un punto de inflexión en su trayectoria.

Mencionaremos los puntos más destacados de las decisiones que se tomaron, así como los criterios que se mantuvieron.

- Aumentar el número de alumnos todo lo posible, dentro de las pautas de calidad establecidas, abandonando el principio de ser una universidad de pocos alumnos.
- Cambiar la política económica, aumentando sensiblemente el monto de los aranceles y paralelamente el salario de profesores y empleados.
- Anular todas las becas totales o parciales, que se otorga-

ban ya que era imposible asegurar su ecuanimidad, instituyendo el sistema de "pago diferido de aranceles", con el cual se salvaban los problemas económicos de los estudiantes avanzados y de buen rendimiento académico, que se comprometían a pagar (y así lo hicieron en prácticamente todos los casos) luego de recibirse, y estar en condiciones de hacerlo.

- Aumentar la difusión del ITBA, abandonando el bajo perfil que lo hacía prácticamente desconocido para el común de la gente.
- Actualizar la metodología de estudio, que se basaba en un altísimo número de horas de clase en el Instituto, lo que imposibilitaba el estudio personal de cada estudiante, punto clave de su formación.
- Reforzar la estructura académica, sobre todo cubriendo los cargos de Directores de Departamento, prácticamente inexistentes.
- Mantener y reforzar los niveles de exigencia del examen de ingreso, que habían decaído.
- Mantener y reforzar las políticas de calidad académica y seriedad de la organización, en la forma planteada por el almirante Garzoni.

El Consejo de Regencia aprobó y apoyó consistentemente los cambios propuestos, que se hicieron efectivos con excelentes resultados.

A partir de 1990, la República Argentina comenzó una profunda transformación, gatillada por el imprescindible cambio del subsistema económico que había colapsado.

Como mencionamos anteriormente, si bien el problema económico era percibido (y sufrido) por todo el mundo, casi todos los otros aspectos de la sociedad argentina también

estaban profundamente distorsionados, aunque no eran tan evidentes para la mayoría de la población.

Este era el caso, por ejemplo, del subsistema educativo, que había sido profundamente degradado en todos los niveles de la enseñanza.

Era evidente que la transformación económica, (comenzaba ya era de la estabilidad), tarde o temprano se iba a trasladar a los otros campos: educativo, social, industrial, comercial y aun el ético por los efectos de la globalización, que no permitiría grandes divergencias de las pautas internacionales si el país quería integrarse al mundo del que se había aislado.

Las conclusiones eran simples: los tiempos que se avecinaban iban a ser difíciles y cargados de peligros y oportunidades y era imprescindible comenzar la transformación (en la correcta dirección), lo antes posible.

El criterio que se siguió fue muy simple: lo que estaba ocurriendo era que el país regresaba a las pautas internacionales que habían sido abandonadas cincuenta años antes. No era necesario inventar nada. Simplemente era suficiente observar cómo habían evolucionado los países que tenían un grado de desarrollo superior al nuestro y adaptar esta evolución a las condiciones argentinas.

El sector educativo, encabezado por la Universidad de Buenos Aires fue el que más se resistió (resiste) a estos cambios, básicamente por razones ideológicas.

Sin embargo las otras universidades nacionales (en sus Facultades de ingeniería al menos) reaccionaron más rápidamente, al igual que las universidades privadas, comenzando a actualizar sus pautas de funcionamiento.

Este era el escenario planteado sobre el que había que definir el proyecto del ITBA del siglo XXI.

El proyecto ITBA 2000

El siguiente paso de la reestructuración fue la modificación de los planes de estudio y la metodología de estudio, sobre las siguientes bases, bastante revolucionarias en esa época, pero que por supuesto no fueron inventadas sino simplemente adaptadas de las utilizadas en los países desarrollados, siguiendo básicamente el modelo universitario norteamericano.

- Reducir la duración de las carreras de ingeniería de seis a cinco años.
- Uniformar y disminuir el número de horas semanales de clase obligatorias desde sus altos valores (de 35 hasta más de 40) a un valor uniforme de 24 horas.
- Hacer recaer la responsabilidad del proceso de enseñanza en los alumnos, que debían estudiar previamente el tema a tratar en cada clase.
- Eliminar hasta donde fuera posible las “clases magistrales”, donde el profesor explicaba todo el tema y los estudiantes tomaban apuntes, lo que resultaba en un pésimo aprovechamiento del tiempo disponible y en una pobre asimilación de los conocimientos así impartidos.
- Centrar la responsabilidad de los profesores en:
 - Conducir el curso
 - Hacer la presentación introductoria de cada tema
 - Aclarar las dudas sobre lo estudiado y conducir la discusión sobre el tema en desarrollo en base a lo estudiado por los alumnos
 - Evaluar cuidadosamente a los estudiantes a fin de verificar el rendimiento del curso.

Complementando estas medidas se decidió adoptar para cada curso un texto adecuado, a fin de eliminar los apuntes y las fotocopias y lograr que cada alumno tuviera su propio ejemplar y se acostumbrara a estudiar por su cuenta.

Actualmente este procedimiento se va haciendo común, pero en 1987 significaba romper una costumbre de décadas, no sólo entre los estudiantes, sino también para los profesores, algunos de los cuales ofrecieron mucha resistencia ya que significaba tener que cumplir un programa determinado y verificable.

En el caso de los estudiantes se recurrió a un sistema que dio excelentes resultados: el ITBA compra los libros al por mayor, a costo reducido, los entrega al comenzar el cuatrimestre y los cobra en cuotas a lo largo del mismo.

Paulatinamente se introdujeron otras medidas que fueron consolidando el sistema, como por ejemplo:

- Se creó un régimen para incorporar profesores de dedicación total, bien remunerados, que repartieran su tiempo entre la docencia, la investigación y la consultoría industrial. El objetivo final, de largo plazo, era reemplazar los profesores de dedicación parcial, de difícil integración a la Institución, por una mayoría de docentes de dedicación total.
- Se estableció la medición ponderada del promedio académico de cada estudiante, que fija su orden de mérito (que se hace público cada año) y que determina su separación del Instituto cuando no llega a un valor determinado
- Se organizó un sistema de encuestas para cada curso, en el que los estudiantes expresan su opinión sobre la calidad de la enseñanza y de sus docentes.

Todos estos cambios, el estudio de la evolución de instituciones extranjeras y de la situación económica del ITBA prepararon el terreno para elaborar un primer esquema de lo que se pretendía para el ITBA al comenzar el nuevo siglo. Así nació el proyecto **“ITBA 2000”**.

La idea básica era disponer de un plantel profesional,

altamente calificado, que cubriera las áreas que debe tener todo Instituto Universitario con calidad internacional:

- Docencia de grado
- Docencia de posgrado
- Investigación y desarrollo
- Cursos de actualización y perfeccionamiento
- Asesoría para empresas en proyectos de alto nivel técnico

Para ello se creó la Escuela de Posgrado, el Departamento de Coordinación de Investigación y Desarrollo, y el Centro de Ingeniería para Empresas (CIPE), responsable de los dos últimos puntos.

Esta transformación, muy esquemáticamente descrita, fue instrumentándose, lenta pero consistentemente, por las lógicas limitaciones económicas. De todas maneras el presupuesto aumentó un promedio del 25% anual entre 1988 y 1998, lo que permitió adquirir el excelente edificio contiguo al ITBA, construido originariamente para la Dirección Nacional de Química, a la sazón desaparecida y que permitió prácticamente duplicar la superficie cubierta del Instituto, solucionando (temporalmente) el apremiante problema de la falta de espacio creada por el crecimiento del Instituto.

El plan estaba en marcha, y la principal dificultad consistía en armonizar los dos aspectos antagónicos que conviven en el ITBA: el académico, dado su estructura de universidad y el económico, ya que el ITBA es una empresa privada que debe sobrevivir con sus ingresos genuinos.

Otro aspecto, de capital importancia, y que los nuevos tiempos obligaron a discutir profundamente fue la definición de la visión y la misión del ITBA.

Se perseguía así tres objetivos:

- Que el ITBA fuera económicamente viable
- Que cumpliera la definición básica de toda universidad: crear, conservar y difundir conocimientos.

- Cumplir lo expresado en la definición de la **visión** del ITBA: "Convertirse en un modelo para el sistema educativo argentino, al nivel de las mejores instituciones similares del mundo", como el objetivo final de largo plazo.

Así como la Argentina de 1997 era un país totalmente distinto al de diez años antes, también el ITBA de 1997 era muy distinto, estructuralmente y en tamaño, al de 1987. En el aspecto académico se había mantenido intacto el espíritu de su creación, pero ahora su orgánica, si bien pequeña, tenía todos los elementos constitutivos de un Instituto Universitario.

En lo que hace al aspecto económico podríamos decir que la "empresa familiar" se había transformado en una mediana empresa en rápido crecimiento, y que en la actualidad tiene un presupuesto anual que supera los doce millones de pesos.

En 1998, el Consejo de Regencia plenamente consciente del desafío que significaba el futuro, con el asesoramiento de una prestigiosa consultora internacional, definió con claridad el camino a seguir para que, manteniendo siempre el espíritu original de sus fundadores, se cumplieran plenamente los ambiciosos objetivos definidos.

Una nueva etapa, normal en el desarrollo de toda empresa que aspira a un futuro cada vez mejor, ha comenzado. La tarea a enfrentar no es sencilla, pero están dadas todas las condiciones para que el ITBA crezca no sólo en tamaño, sino también en prestigio. Las condiciones de base están dadas por casi cuarenta años de intachable trayectoria.

El punto final de esta etapa de la vida del ITBA quizás pueda sintetizarse en un hecho muy auspicioso : en 1998 se le otorgó el premio Konex de platino por considerarla el jurado "como la mejor institución educativa del país a lo largo de los últimos diez años."

Sin entrar a considerar la trascendencia y la justicia del

premio, al menos puede tomarse como un símbolo de deber cumplido: el ser un modelo para el sistema educativo argentino.

En lo puramente formal, y a través de la activa participación del ITBA en el Consejo Federal de Decanos de Ingeniería (CONFEDI), (por varios años la única universidad privada que participaba en él), es una observación objetiva que el ITBA, en numerosos aspectos del funcionamiento académico, fue el primero en introducir procedimientos y normas que luego se fueron extendiendo y convirtiendo en recomendadas para el resto de las Facultades de Ingeniería e incluso por el Ministerio de Cultura y Educación..

Conclusiones y reflexiones finales

Nos queda finalmente por desarrollar la relación entre la Armada y el ITBA.

A lo largo de lo expuesto queda claro que el ITBA es totalmente independiente de la Armada aunque sin duda los vínculos entre ambas Instituciones son muy profundos, ya que:

- El ITBA fue creado por iniciativa y acción de la Armada.
- La mayoría de su órgano superior de gobierno (el Consejo de Regencia) está integrada por oficiales de Marina.
- Hasta el presente casi todos sus directivos han sido oficiales de la Armada retirados, que han marcado la impronta de su proceder en todas las manifestaciones del funcionamiento del ITBA.
- En el ambiente civil se conoce al ITBA como la "Universidad de la Marina", reconociendo claramente sus orígenes y aceptando plenamente su prestigio.

Si bien las relaciones entre ambas Instituciones han

pasado por distintas fases de mayor o menor colaboración, normalmente el principal problema es el desconocimiento de la situación legal del ITBA, y el celo que éste pone en mantener su total independencia.

- Dentro de sus posibilidades, la Armada siempre ha apoyado generosamente al ITBA, el que en especial le debe, en gran medida, la cesión de su sede de la Avenida Madero.

He dejado para el final el punto más trascendente.

Sin duda el prestigio del ITBA, {y el éxito de los profesionales que produce), se debe a un conjunto de razones, entre las cuales ya hemos mencionado las académicas y organizativas. Sin embargo existe otro aspecto que cada vez cobra más relevancia en nuestra sociedad.

516

En la formación de un profesional es actualmente más importante que su capacidad técnica, (que por supuesto debe alcanzar un determinado nivel), su comportamiento personal, es decir su calidad humana y su conducta ética.


Estas condiciones sólo se logran a través de la vivencia directa y personal por la absorción de los ejemplos que rodean al estudiante durante los años en que cursa su carrera.

Y ése es el gran mérito del ITBA. Desde su creación se vive en la Institución un profundo respeto por todos los otros miembros de la comunidad, desde las autoridades hasta los empleados, pasando por los profesores. Y esto está basado en un código de conducta, (en parte escrito y en parte

sobreentendido), donde lo que se escribe o se dice se cumple sin excepciones. Cuando alguna reglamentación tiene alguna falla se la estudia detenidamente, con la opinión de todos los interesados y si así corresponde se la modifica, pero hasta ese momento a nadie se le ocurre transgredirla.

Este es el gran e invaluable legado que recibió el ITBA de la Armada, a través de la formación de sus directivos que transmitieron fielmente los principios recibidos a lo largo de toda su trayectoria naval.

Como conclusión podemos decir que la iniciativa de la Armada al crear el ITBA ha cumplido plenamente sus objetivos y el Instituto, al alcanzar un sólido prestigio en los ámbitos civiles y al ser reconocido como fruto legítimo de la Armada, traslada a ésta este prestigio e imagen de excelencia, en una época donde este tipo de reconocimiento tiene un particular valor.

A mi entender, la tácita atribución de la calidad del ITBA a la Armada es la mayor retribución que éste hace a su Institución Madre por todo lo recibido a lo largo de sus casi cuarenta años de existencia. 

Bibliografía

- 20 años de Universidades Privadas. Libro editado por el Consejo de Rectores de las Universidades Privadas (CRUP), con la coautoría del almirante Garzoni.
- Estatuto, documentación y publicaciones del Instituto Tecnológico de Buenos Aires.



Cortesía de la revista
Ingeniería Eléctrica

Comunicaciones por satélite de baja órbita: en el sector petrolero, transporte y energía hidroeléctrica

Por el capitán denavio
Mario R. Chingotto



1. Introducción

El control a distancia del desplazamiento de elementos que representan bienes de capital para el hombre, o de algunas de sus propiedades o características, ha sido una constante preocupación de los respectivos dueños o explotadores de esos bienes a lo largo de la historia, y estos empresarios se han valido, para lograr ese control, de los medios que la tecnología en cada época les brindó.

El conocimiento de informaciones sobre estos bienes, a veces situados a grandes distancias de sus respectivos administradores, es tremendamente importante, en un mercado como el actual: complejo, cambiante, veloz y competitivo, e impone el uso de nuevos medios de transmisión y de una recepción presentada en forma clara,

homogeneizada, ordenada, completa, interrelacionada e inclusive a veces con exhibición de valores históricos, es decir, tomados antes de las mediciones cuyos datos se están transmitiendo.

La necesidad de utilizar la información citada puede comprender a diversos sectores de servicios comerciales y a actividades de explotación.

A continuación se seleccionan algunos ejemplos, con menciones breves a la gama de datos, a obtener para entrar en detalle en la parte final, en uno de ellos: el control a distancia del desplazamiento de barcos que integren una flotilla pesquera.

Sector de explotación petrolera

En oleoductos de larga distancia, control

en distintos tramos de su recorrido, de: presión, temperatura y caudal de combustible, estado de estaciones de bombeo; apertura de válvulas interceptoras, estado de filtros, etc.

Sector de explotación de energía hidroeléctrica

Control de ríos y embalses, de niveles de agua, caudales, temperatura, velocidad de circulación, etc. Pensemos que esta tarea se realizaba no hace muchos años en forma personal por medio de empleados de las compañías, que generaban gastos de desplazamiento, comidas, alojamiento, etc. En el caso específico de represas de generación hidroeléctrica, además: energía eléctrica generada, su transmisión a partir del tablero de distribución, niveles de “aguas arriba” y “aguas abajo”, etc.

Sector de transporte

a) Transporte terrestre

Control de posiciones de trenes y de camiones en largas rutas; y en el caso de transporte de carga frigorífica, temperatura de la cámara refrigerada. En el caso de transporte de pasajeros en microómnibus: controles de su posición a lo largo de sus rutas, existencia de combustible en cada vehículo, estaciones de reabastecimiento más próximas, etc.

b) Transporte fluvial y marítimo

b-1) Ubicación de yates en una regata de

larga distancia: su velocidad y rumbo.

b-2) Sector fluvial: posiciones de trenes de barcazas en el río e informaciones sobre su carga y descarga. Las mismas informaciones pueden obtenerse de otros tipos de embarcaciones: areneras, chatas varias, etc.

b-3) Sector marítimo: ubicación relativa de embarcaciones en general y en particular: posiciones de buques pesqueros que integren una flotilla, que es el ejemplo que se tratará en la parte final.

2. Cómo se integra este tipo de control

Se aclara ante todo que el presente trabajo se referirá exclusivamente a aspectos ilustrativos desde el punto de vista funcional y general, excluyendo totalmente cualquier mención de tipo comercial, como nombres de empresas fabricantes de partes del sistema, características especiales, costos, etc. El sistema de control consta básicamente de los siguientes elementos: el comunicador, los satélites ubicados en órbita, un servidor que transforma la información, y un receptor con pantalla de una PC que es el que presenta las informaciones del bien de capital, a su usuario o administrador.

El comunicador está montado sobre el elemento a controlar y posee un

transmisor colocado en una pequeña caja de plástico resistente, que emite señales en VHF que son reflejadas por los satélites.

Los satélites que giran en órbitas de baja altura. Se denominan en inglés: LEOS (Low Orbit Earth Satellites). Este sistema satelital, que algunas empresas están poniendo en servicio en EE.UU., está dispuesto en cuatro órbitas de satélites situadas a sólo 500 millas de la tierra y decimos a sólo 500 millas pues existen otros tipos de satélites de órbitas de gran altura.

Pero estos satélites son “geo-estacionarios”, es decir, se mantienen siempre frente a determinados puntos de la tierra. Su tamaño y peso son más elevados que los correspondientes a los satélites de baja órbita y su lanzamiento complejo y costoso. En cambio el lanzamiento de los satélites de baja órbita es más sencillo.

En algunos casos, los satélites que corresponden a una órbita, se introducen dentro de un misil, el que se adosa a la parte inferior de un avión. Este levanta vuelo y se eleva hasta llegar a la altura máxima permitida para este tipo de aeronaves, y desde allí dispara el misil hacia arriba.

El misil que posee dispositivos de comando y control, una vez arribado a la órbita, comienza a recorrerla disparando ordenadamente los satélites justo en las

posiciones en las que les corresponde ocupar en esa órbita, a cada uno de ellos.

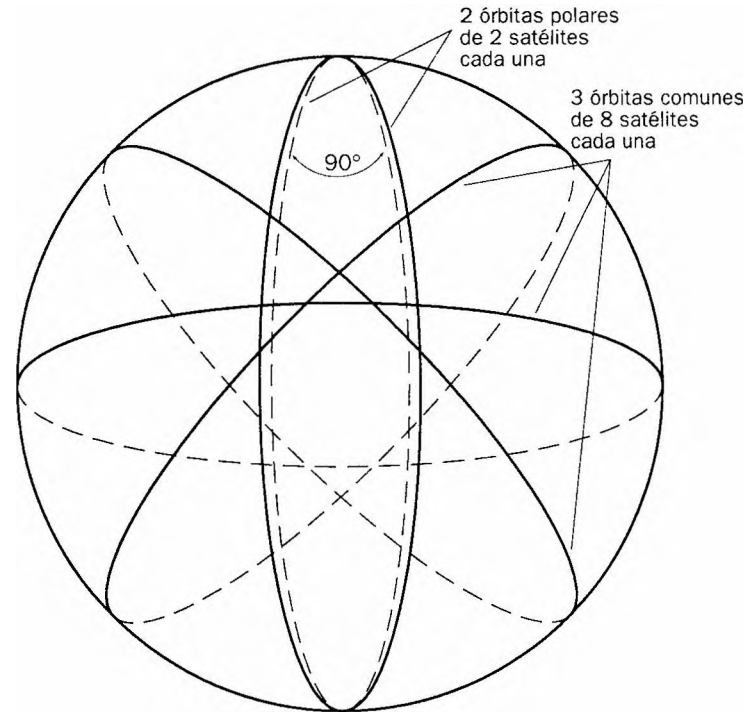
Los satélites de órbitas de baja altura, han sido, en determinada versión del sistema, en total 28, a fines de 1998, dispuestos en 3 planos de órbitas desfasados 45° entre sí, con 8 satélites por plano igualmente espaciados entre ellos.

Existen además 2 planos de órbitas denominadas "polares" orientados como los meridianos en la Tierra, es decir de Norte a Sur, y desfasados 90 entre sí, con 2 satélites por órbita.

Con esta configuración se obtiene una excelente cobertura del espacio celestial mundial (Ver figura).

El comunicador por medio de una señal establecida, se identifica y busca satélite cercano a su zona de posición o desplazamiento. Estas emisiones del comunicador son recibidas por un satélite y retransmitidas a una Estación Terrena.

Estas estaciones de recepción y transmisión de señales, están distribuidas estratégicamente en la superficie terrestre. En nuestro país actualmente se están construyendo 2 de ellas: una en la provincia de Córdoba y la otra en la provincia de San Luis. Las Estaciones Terrenas inyectan las señales recibidas en la red Internet con destino final al usuario o receptor por correo electrónico previo paso por el "servidor".



El Servidor es un elemento electrónico que recibe la información que emite el comunicador a través de la Estación Terrena en forma pura (o "cruda" como se la denomina) y la transforma en información elaborada, ordenada, homogénea relacionada entre sí, en definitiva, provechosa y útil para el receptor.

Esta transformación de información implica la incorporación de un verdadero "valor agregado" al mensaje, por lo cual este aparato se denomina en inglés VAR (Value Added Reseller).

-Finalmente el receptor, usuario y destinatario final de la información recibe ésta ya elaborada en la pantalla de su PC, disponiendo así de datos en tiempo real o histórico que le resultan útiles para el correcto control de sus bienes y que le permiten optimizar su conducción.

3. Control de flotillas de pesqueros por comunicaciones recibidas por el sistema de satélites de baja altura

El ejemplo de aplicación de este sistema que se describirá, es de carácter general,

es decir, no corresponde específicamente a un determinado país, y no excluye, sino que complementa, el control de la navegación que puedan ejercer Fuerzas Armadas y de Seguridad, o autoridades estatales de distinto tipo.

En cierta modalidad de captura, los buques pesqueros zarpan de su puerto madre y, luego de navegar varios días, regresan al mismo, desembarcando la pesca capturada durante toda la navegación. Pero existe siempre la duda de que la captura con la cual el pesquero entra a puerto, represente en realidad la suma total de las capturas efectuadas desde que zarpó de su puerto madre, o si hubo durante esos días, ventas intermedias efectuadas directamente por el patrón de la embarcación por su cuenta, percibiendo un lucro que desconoce el Armador y el Estado.

Los posibles lugares donde pueden efectuarse estas descargas son: buques factorías, islas o puertos situados en la zona de operaciones.

Con el sistema de comunicaciones por satélites de baja órbita, el armador puede conocer permanentemente la posición de sus embarcaciones, conservando en su PC las "derrotas históricas" de las mismas, lo cual le permite tener un control total de cada una de las naves de su flotilla, durante todo su período de pesca. En este caso el sistema provee:

- a) La derrota de cada embarcación graficada cada una con un color distinto representada en un sector de carta náutica en escala conveniente y exhibido en la pantalla de la PC del armador;
- b) Una planilla en la que figura:
 - Grupo al que corresponde el pesquero
 - Nombre del mismo
 - Latitud
 - Longitud
 - Rumbo
 - Velocidad
 - Día de medición
 - Hora de medición

Este gráfico se lleva históricamente.
- c) Gráficos con indicaciones de captura de cada pesquero mediante colores y símbolos especiales.

La aplicación brevemente descrita, como todas las mencionadas someramente al comienzo, tienden a aumentar la eficiencia de los controles que un empresario ejerce sobre sus bienes de capital, incrementando sus beneficios y reduciendo costos, dentro de actividades crecientemente competitivas, siendo una de las características salientes de este sistema: la absoluta confiabilidad existente en las comunicaciones cursadas entre todos los componentes del mismo.

4. Evolución de algunos medios de transmisión de energía, de sonido, de imágenes, etc.

4a. De energía

4a1. De expansión del vapor

Roberto Fulton (1745-1815) logró realizar la propulsión de un barco equipado con máquinas alternativas, aprovechando la energía de expansión del vapor, la que posteriormente es utilizada por Sir Charles Parsons (1854-1931) para propulsar otra embarcación dotada de turbinas de vapor. Desde aquellos orígenes, hasta nuestros tiempos, muchas mejoras se han introducido en ambos tipos de explotación de esa energía, aclarando que la propulsión por máquinas alternativas es casi inexistente, subsistiendo la correspondiente a las turbinas de vapor a las que se les han introducido modificaciones (sangrías, recalentamiento intermedio, subdivisión en cuerpos de Alta y Baja Presión, etc.). Cabe señalar que este tipo de propulsión está siendo reemplazado por el de las turbinas de gas, sin olvidar que los dos tipos de propulsión a vapor se aplicaron, mejorados con modificaciones, durante cerca de 100 años.

4a2. De energía eléctrica

Andrés Ampere (1775-1836) fue uno de los creadores de la Telefonía, mejorada por Hughes, Bert y D'Arsonval y explotada

comercialmente desde 1876. Muchas mejoras se han introducido desde entonces (Telefonía sin hilos, microteléfonos, etc.) pero a más de 100 años de invención, este sistema de transmisión del sonido continúa aplicándose. Lo mismo puede decirse de las ondas electromagnéticas hertzianas: Enrique Hertz (1857-1894).

4c. De transmisión de imagen

Luis Lumière (1864-1948) y su hermano Augusto, inventaron el cinematógrafo, el que con mejoras en color, vista-visión, sonido, etc., sigue utilizándose a casi un siglo de su creación.

4d. De determinación de blancos o puntos notables en mar o costa

El Radar, para elementos ubicados en la superficie del mar y el Sonar para objetos subacuáticos aparecieron en la década de 1930-1940 y con modificaciones siguen en uso a fines de este siglo.

La conclusión conceptual de este punto de medios de transmisión, es que estos han experimentado desde su aparición, sucesivas mejoras y modificaciones introducidas a lo largo de casi un siglo y que hacen que los mismos aún estén al servicio de la humanidad.

5. Evolución del uso satelital

Para dar satisfacción a los problemas de

comunicaciones a largas distancias, a comienzos de la década de 1960 el mundo de las Telecomunicaciones se ha revolucionado con la introducción de sistemas satelitales de comunicaciones. Las posibilidades de cubrir amplias zonas del planeta y la supresión de cadenas de repetidoras que se requerían en la tierra, impulsaron el uso de satélites actuando como repetidores de micro-ondas ubicados en el espacio.

Los grupos de satélites para comunicaciones móviles son:

5.1. Los GEO (Geosynchronous Earth Orbit)

que giran en órbitas situadas a más de 35.000 km de la Tierra. Esta localización, como se ha dicho al principio, les permite mantenerse en una posición fija con respecto a un punto de la Tierra.

5.2. Los MEO (Medium Earth Orbit)

ubicados a cerca de 10.000 km de la tierra.

5.3. Los LEO (Low Earth Orbit) que como, se ha dicho, giran en órbitas de baja altura con respecto a la tierra, que oscilan alrededor de las 500 millas de altura. Recapitulando: los satélites LEO presentan las siguientes ventajas con respecto a sus pares (algunos de los cuales, ya se ha mencionado):

- Menor costo de lanzamiento por su pequeñez (ya mencionado antes en detalle).

- Pueden girar en órbitas de distintas inclinaciones.
- Por su corto período orbital tienen excelente cobertura (ya mencionada).
- Cada satélite ilumina una pequeña zona, siendo sus haces altamente enfocados y por su relativa cercanía a la estación terrena, la energía requerida es menor.
- Mayor índice de seguridad relativa frente a la vulnerabilidad de la pérdida de un satélite, comparado con las otras versiones, ya que por existir una constelación, no se interrumpe completamente la comunicación.
- Las órbitas de satélites a baja altura reducen la complejidad de los satélites, la potencia requerida en la transmisión y las dimensiones de los equipos relacionados.
- La inversión que demanda este tipo de sistemas es inferior a la que requieren sus pares (costo de partes, tarifa de servicios, etc.).
- La cobertura del espacio es mundial. Las comunicaciones son bi-direccionales, las dimensiones de partes asociadas son reducidas, las antenas son omnidireccionales y flexibles.
- Pueden interconectarse con cualquier red privada o pública de datos previo diseño "ad hoc".

- Los componentes del sistema son de alta resolución, compactos y bajo costo relativo, lo que permite utilizar satélites de menos de 50 kg de peso. Dada la amplitud de servicios que presta este tipo de satélites (mencionados en 1) se espera que a comienzos del siglo entrante en Europa y EE.UU. existan 9.200.000 sistemas de

comunicaciones de satélites de esta naturaleza.

6. Conclusiones

Lo mencionado en el punto 4, acerca de la vigencia centenaria de las grandes invenciones, hace que esta "Tecnología de punta" satelital, que está entrando en

servicio en nuestros días, se constituya, no sólo en "un teléfono en el cielo", como ya la han denominado muchos fabricantes, sino en una tecnología trascendente que aumente la seguridad y el confort de la humanidad mediante comunicaciones veloces y fieles y que perdure evolucionando durante siglos, como lo han hecho sus tecnologías predecesoras. ■

The logo for BCN, consisting of the letters 'BCN' in a bold, white, sans-serif font, set against a dark rectangular background.

A los señores socios y suscriptores que hayan optado por retirar personalmente el Boletín se les solicita que lo hagan en un plazo no mayor de 90 días desde su fecha de emisión.

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL

Portaaviones en acción

EUGENIO LUIS BEZZOLA

El contraalmirante **Eugenio L. Bézzola** egresó de la Escuela Naval en 1948 como guardiamarina de Infantería de Marina (Promoción 75). Posteriormente fue destinado a cursar estudios en la Universidad de Buenos Aires de donde egresó en 1953 con el título de Ingeniero en Telecomunicaciones. Ejerció la docencia en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires entre 1963 y 1969.

Hasta 1984, prestó servicios en cargos relacionados con su especialidad, en la Dirección de Bienestar y en la Jefatura de Logística del Estado Mayor General Naval, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.

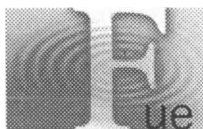
523

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 795 Volumen 117

Julio, agosto y setiembre de 1999

Recibido: 8 de junio de 1999



524

ue el portaaviones H.M.S. *Hermes* la novena nave con esa denominación en la Armada Real, primera data de 1796. Este buque fue el primero diseñado para su función específica y no producto de una conversión de naves existentes o en construcción. Trancurrirían 17 años para que en Gran Bretaña se autorizara otro portaaviones diseñado originalmente como tal: el *Ark Royal*.

El *Hermes* fue ordenado en julio de 1917, incluido en el programa de emergencia para atender los requerimientos de la Iª Guerra. Su construcción se inició en el astillero Armstrong Withworth el 15 de enero de 1918. En 1920 fue remolcado al Arsenal de Devonport (Plymouth) donde fue terminado el 19 de febrero de 1924, dos años después de que el otro portaaviones con diseño específico, el japonés *Hosho*, que fuera ordenado posteriormente al *Hermes*. Se lo consideraba una plataforma muy estable con poca tendencia a rolar. Al igual que el *Eagle* el aspecto de la superestructura estaba dominado por un palo trípode con una gran cofa en su tope. El único hangar contaba con un ascensor eléctrico y estaba dotado de un sistema especial de ventilación para evacuar los gases del combustible de aviación. Con las experiencias acumuladas en la operación del *Argus* se lo dotó de medios que facilitaban el desplazamiento, despe-

gue y anavizaje de los aviones cuya dotación era de 20 máquinas. La cubierta de vuelo medía 180 por 27.5 m.

Desplazamiento 10850 toneladas; eslora máxima 182.7m, manga con bulges antitorpedo 21.35 m. Armamento: seis cañones de 140 mm, tres de 101.6 mm AA y 16 piezas menores, posteriormente elevadas a 26. Propulsión: turbinas de vapor sobre dos ejes, 40.000 HP, 25 nudos.

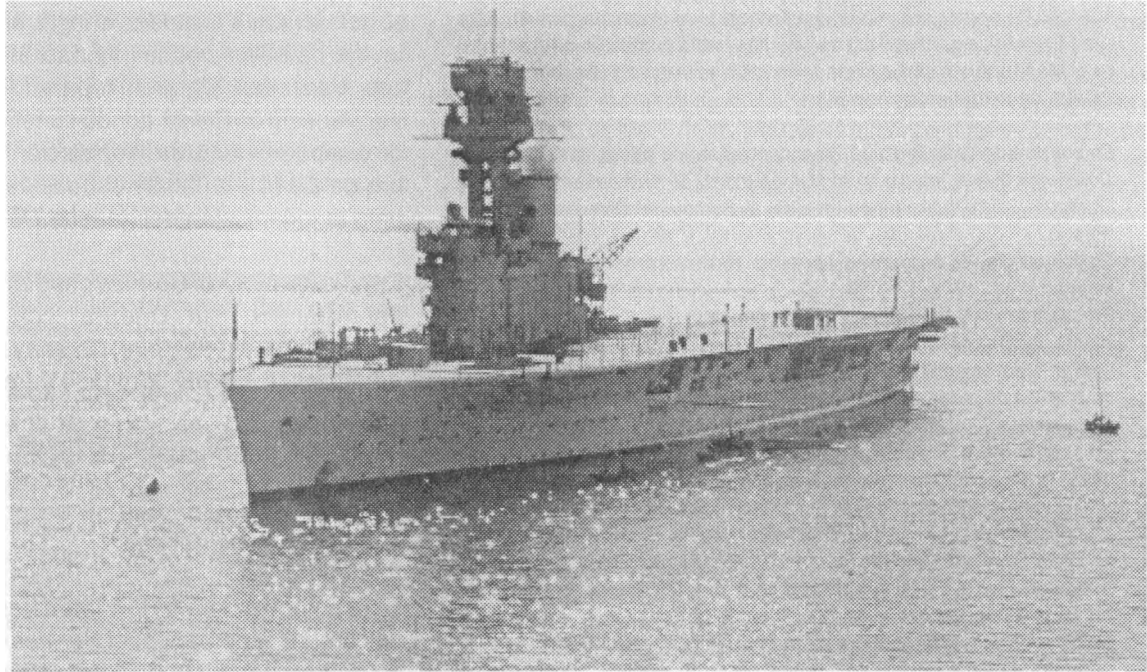
Cuando comenzó la guerra se encontraba en Portland como integrante de la denominada "Fuerza del Canal" (Channel Force) con el portaaviones *Courageous*, los acorazados *Resolution* y *Revenge*, dos cruceros, un crucero antiaéreo y cinco destructores.

En octubre de 1939 formó parte del "Grupo N" para la búsqueda de incursores de superficie en el área de las Antillas conjuntamente con el acorazado francés *Strasbourg*.

Cuando los aliados tomaron conocimiento de la presencia de incursores de superficie alemanes para atacar el tráfico marítimo, crearon ocho grupos de caza:

"F". Los cruceros *Berwick* y *York* en aguas de América del Norte y las Antillas (West Indies).

"G". Los cruceros *Exeter* y *Cumberland*, posteriormente reforzados por el *Achilles* y el *Ajax*, en la costa oriental de Sudamérica.



Portaaviones *Hermes*.

"H". Los cruceros *Shropshire* y *Sussex* en el Cabo de Buena Esperanza.

"I". El portaaviones *Eagle* y los cruceros *Cornwall* y *Dorsetshire* en el océano Índico.

"K". El portaaviones *Ark Royal* y el crucero de batalla *Renown* en el sector del Atlántico comprendido entre Dakar y Pernambuco.

"L". El acorazado *Dunkerque*, el portaaviones *Bearn* y tres cruceros livianos, también franceses, basados en Brest.

"M". Dos cruceros pesados franceses en Dakar, África Occidental (Senegal).

"N". El portaaviones *Hermes* y el acorazado *Strasbourg* en las Antillas

En diciembre de 1939, el *Hermes* patrullaba el Atlántico desde Dakar en compañía de los cruceros franceses *Dupleix* y *Foch*.

En estas operaciones la dotación aérea estaba dada por la escuadrilla 814 con 12 biplanos "Swordfish".

En julio de 1940 tuvieron lugar las operaciones de neutralización de las unidades de la flota francesa que se encontraban fuera de territorio europeo galo.

Cuando los británicos tomaron conocimiento de que los términos del armisticio de Francia con Alemania e Italia establecían que los buques de la primera que se encontraron fuera de puertos metropolitanos debían retornar para ser desarmados bajo el control de los vencedores, consideraron que debía evitarse a toda costa que el enemigo se apoderase de los mismos.

Aunque los franceses aseguraron que hundirían sus naves antes de que cayeran en manos del Eje, el riesgo para los británicos era demasiado grande y se aprestaron a neutralizar esa posibilidad.

Además de perder como aliada a Francia y su capacidad naval, para Gran Bretaña, a partir del 10 de junio, se había creado un nuevo teatro en el Mediterráneo con la entrada de Italia en la guerra con una armada dotada de unidades modernas.

En puertos de Gran Bretaña se encontraban los antiguos acorazados *Courbert* y *Paris*, los destructores *Léopard*, *Le Triomphant*, *Mistral* y *Ouragan* y siete submarinos. Incluido al *Surcouf*, el más grande en su tiempo.

En Alejandría, el acorazado *Lorraine*, tres cruceros pesados y uno liviano.

En Casablanca (Marruecos) y Dakar (Senegal) se hallaban, respectivamente, los flamantes acorazados *Jean Barty Richelieu*, que aunque no habían sido completados, los franceses lograron sacar de su país y cuyo grado de alistamiento les permitiría posteriormente hacer uso de las armas.

En Orán y Mers el Kebir (Argelia) se encontraban las unidades que mayor preocupación ocasionaban a los británicos: los nuevos acorazados *Dunkerque* y *Strasbourg* y los modernizados *Bretagne* y *Provence*, un portahidroaviones, 13 destructores y cuatro submarinos.

En Portsmouth los ingleses lograron apoderarse sin bajas de las naves francesas, pero en Plymouth murieron dos oficiales y un marinero británico y uno francés cuando abordaron el *Surcouf*.

En Alejandría, un muy hábil almirante Cunningham, luchando entre la intemperancia de las órdenes perentorias de Londres y la actitud del almirante francés, logró finalmente con éste una fórmula razonable de arreglo.

En Mers el Kebir se vivieron horas dramáticas durante las cuales el almirante Sommerville, consciente de que su par francés no aceptaría el ultimátum elaborado por el Almirantazgo y el poder político en Londres, demoró en todo lo posible el cumplimiento de las órdenes y mediante un emisario intentó llegar a un laborioso arreglo, que fracasado dió lugar al bombardeo de las naves francesas con gran pérdida de vidas. El evento, que provocó una gran amargura entre los oficiales británicos, le costó el cargo al comandante del *Ark Royal* y casi corre igual suerte el almirante Sommerville.

El *Hermes* fue la nave insignia de la fuerza que con el objetivo de neutralizar el *Richelieu* se dirigió a Dakar. La misión era poner fuera de acción al acorazado, en lo posible sin pérdida de vidas. En la madrugada del 8 de julio, con el apoyo de los cruceros *Dorsetshire* y *Australia*, una lancha pudo penetrar las defensas y dejar caer cargas de profundidad en la popa del acorazado con el fin de dañar hélices y timón. Debido a la escasa profundidad las bombas no estallaron. Posteriormente

seis aviones torpederos lograron un impacto que deformó un eje de hélice con la inundación de tres compartimientos. Los franceses lograron repararlo en un año. El *Richelieu* permaneció en Dakar donde constituyó un pilar en la defensa de ese puerto durante la operación "Menace" (23 de septiembre de 1940), la fallida ocupación de Senegal para ponerlo bajo la jurisdicción del general De Gaulle.

En julio de 1940 el *Hermes* pasó a depender del Comandante del Atlántico Sur Oriental con los cruceros *Cornwall*, *Cumberland*, *Dorsetshire*, *Dragon Delhi*, el portahidroaviones *Albatross* (6 hidros "Walrus") y tres mercantes armados.

En setiembre el *Hermes* debió haber participado en la operación "Menace", pero una colisión con el *Corfu* en agosto de 1940 determinó que se encontrara en reparaciones al tiempo de dicho suceso.

El 24 de noviembre se formaron tres grupos para la búsqueda de corsarios alemanes; el *Hermes* con un crucero fue asignado al área de la isla de Santa Helena.

En febrero de 1941 se trasladó al océano Índico para dar protección al tráfico mercante en la costa oriental de África.

A principios de ese año los británicos habían iniciado la invasión de Eritrea, Etiopía y la Somalia italiana con fuerzas procedentes de Sudan y Kenia. El portaaviones con los cruceros *Shropshire*, *Capetown* y *Ceres* y una división de destructores, dió apoyo a las fuerzas terrestres bombardeando las defensas costeras, depósitos y concentraciones de tropas estableciendo el bloqueo de los puertos coloniales italianos. Los "Swordfish" avistaron seis naves cuando intentaban escapar; cinco de ellas fueron dirigidas al crucero *Hawkins* mientras que la restante, enarbolando bandera alemana, debió ser bombardeada y obligada a encallar.

El 18 de febrero el *Hermes* se internó en el océano Índico para colaborar en la localización del acorazado de bolsillo *Admiral*

Scheer que se suponía se encontraba en aguas afuera de África Oriental, La nave alemana fue avistada por el "Walrus" de! crucero *Glasgow* pero malas condiciones de visibilidad impidieron mantener el contacto. La búsqueda en la que participaron los *Swordfish* del portaaviones y las máquinas catapultadas de cinco cruceros, resultó infructuosa porque el buque alemán había pasado al Atlántico.

En esas circunstancias los aviones de los cruceros *Cornwall* y *Leander* avistaron y posibilitaron el hundimiento del corsario *Pirigüin* y la nave logística *Coburg* respectivamente.

Para abril de 1941, las tareas de patrullaje en el Índico se vieron interrumpidas ante la amenaza de una insurrección progermana en Irak que obligó a destacar tropas desde la india que fueron escoltadas por el *Hermes* desde Bombay a Basora; cumplida esta misión, el portaaviones permaneció en el Golfo Pérsico a la espera de los acontecimientos, producidos los cuales, sus aviones colaboraron con la RAF de Medio Oriente bombardeando cuarteles y fuertes iraquíes.

A medida que las acciones se trasladaron hacia el interior, los "Swordfish" fueron desembarcados pasando a operar desde bases terrestres para dar apoyo cercano a las tropas. Un caso más que muestra la flexibilidad en el empleo de los aviones navales en coordinación con la Real Fuerza Aérea.

La denominada revuelta iraquí fue un episodio secundario de la II Guerra, que de haber tenido éxito pudo haber significado una ventaja estratégica para Alemania que desde la época de! imperio había demostrado interés en la zona.

Las relaciones anglo-iraquíes se regían por el tratado de 1930 por el cual los británicos mantenían bases aéreas en Basora y Habbaniya con derecho de tránsito para tropas y abastecimientos. En tiempos de conflicto podían disponer de otras facilidades como el uso de ferrocarriles, ríos, puertos y aeródromos. Al comenzar la guerra, Irak había roto relaciones con Alemania, pero no hizo lo propio en el caso de Italia, con lo que su embajada se convirtió en un centro de propaganda y del desarrollo de sentimientos antibritánicos con el apoyo del Mufti de Jerusalén que había recibido asilo en Bagdad. Por otro lado en la vecina Siria, por entonces bajo la tutela de Francia, tenía funciones una comisión de armisticio italoalemana. La situación se agravó para los

británicos cuando, mediante un golpe de estado, asumió como primer ministro Rashid Alí, un político pro alemán mientras que el regente anglofilo debió huir del país. Los británicos destacaron fuerzas desde la India que desembarcaron en Basora el 18 de abril y presionaron al gobierno de Irak al anunciarle que un nuevo contingente arribaría doce días más tarde, Esta actitud obligó a Rashid Alí a iniciar acciones bélicas sin haber llegado a coordinar el apoyo alemán. El 2 de mayo, fuerzas terrestres y aéreas atacaron Habbaniya que aunque rodeada logró mantenerse e incluso llevar a cabo acciones ofensivas que provocaron la retirada de los iraquíes la noche del 5 de mayo. Los británicos dieron comienzo a acciones limitadas cuyo objetivo era la caída de Rashid Alí y su remplazo por un gobierno confiable. Para entonces habían arribado aviones alemanes para operar desde el Norte del país, cuyas bases fueron bombardeadas por la RAF. La presencia de una escuadrilla italiana no alteró las cosas; el coordinador aéreo alemán fue herido accidentalmente por los iraquíes y su remplazo no tuvo mayor éxito.

El 23 de mayo, Hitler dió la directiva N° 30 para el apoyo a la revuelta iraquí que a su juicio se extendería en la zona provocando el corte de las líneas de comunicaciones británicas y afectando el desplazamiento de tropas a otros teatros.

Los ingleses avanzaron sobre Bagdad y antes de entrar a la ciudad Rashid Alí emprendió la huida junto al Mufti de Jerusalén y los funcionarios alemanes e italianos. Repusieron al regente, firmaron un armisticio y ocuparon todos los puntos estratégicos.

Es sencillo imaginar las implicancias de un éxito de la revuelta con el apoyo y presencia alemana, en una época en que los británicos estaban comprometidos en otros frentes, con su prestigio bastante deteriorado, mientras que Alemania parecía entonces el seguro vencedor. Al obligar a Rashid Alí a actuar antes de estar preparado desbarataron su propósito.

El *Hermes* zarpó del Golfo Pérsico a principios de julio de 1941 para proseguir con los patrullajes en el Índico. Ante la necesidad de efectuar mantenimiento, entre septiembre de 1941 y febrero de 1942, el buque fue reparado en Simostown, Sudáfrica. Previamente la escuadrilla había desembarcado en Colombo, Ceylan (Sri Lanka).

A comienzos de 1942 la incontenible marea japonesa pasó a ser un peligro para el tráfico marítimo en el océano Índico por lo que se formó una fuerza bajo el comando del almirante Somerville.

Sommerville había sido previamente el comandante de la "Fuerza H" que basada en Gibraltar fuera creada en 1940 para neutralizar las intenciones navales italianas en el Mediterráneo occidental y el Atlántico.

Comprometidos en el Mediterráneo, ai Atlántico y el Ártico, los británicos sólo pudieron asignar los antiguos y lentos acorazados de la clase "R" y a insistencia del nuevo comando fueron reforzados con el modernizado *Warspite* y los portaaviones *Indomitable*, *Formidable* y *Hermes*.

Estas naves podían proveer 37 aviones de caza y 57 de ataque a los que agregaban dos escuadrillas navales con base en tierra que habían volado desde Medio Oriente. Para la exploración contaban con 12 "Catalina" y 14 "Blenheim" de la RAF estos últimos también para ataque, aunque sus tripulaciones no tenían entrenamiento para bombardear buques.

528

La amenaza estaba dada por la Fuerza de portaaviones del almirante Nagumo, integrada por los buques *Akagi*, *Hiryu*, *Soryu*, *Shokaku* y *Zuikaku* que con trescientas máquinas de primera línea, tenía como objetivo destruir la Flota Británica Oriental y sus bases de operaciones en Colombo y Trincomalee (Ceylan-Sri Lanka). (Ver Boletín del Centro Naval No 789 "Los portaaviones japoneses de la Ilda Guerra Mundial).

La diferencia en la capacidad aérea no sólo era numérica porque los 12 "Fulmar", 9 "Sea Hurricane" y 16 "Martlet", como aviones de caza no podían competir con los "Zero", mientras que los 12 "Swordfish" y 45 "Albacore" daban una imagen patética en comparación con los torpederos y bombarderos en picada japoneses. Por otra parte las dotaciones niponas tenían entonces un alto grado de adiestramiento con valiosas experiencias en combate.

La única posibilidad de los británicos era conocer, mediante los aviones de reconocimiento, la posición de la fuerza japonesa para encarar un ataque nocturno para el que usualmente el Arma Aérea de la Flota estaba bien preparada

y como única solución para que los aviones de ataque (biplanos "Swordfish" y "Albacore") no resultaran aniquilados por los cazas "Zero" y en la presunción de que los torpederos y bombarderos en picada japoneses no atacarían durante la noche.

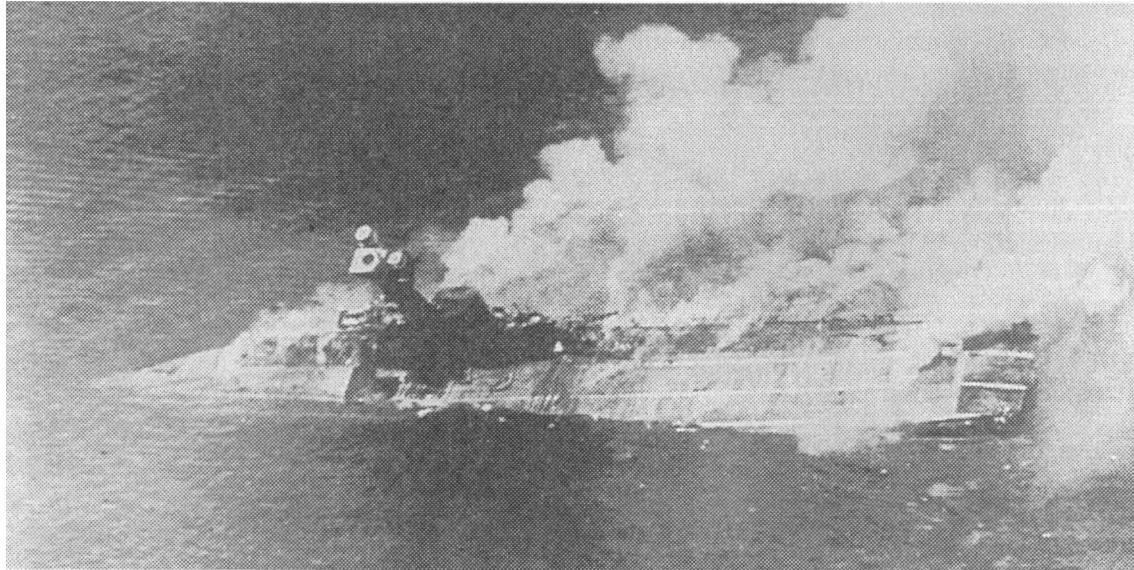
Ni los japoneses lograron encontrar la fuerza del almirante Somerville ni éste estuvo en condiciones de lanzar su ataque nocturno.

El 5 de abril la aviación japonesa bombardeó Colombo abatiendo 13 "Hurricane" de la RAF, 3 "Fulmar" navales y 6 "Swordfish" de la escuadrilla 788, con la pérdida de 7 aviones propios. Poco después del medio día los bombarderos en picada hundieron los cruceros *Cornwall* y *Dorsetshire*. El 9 atacaron Trincomalee (en el Norte de Sri Lanka) donde una alerta previa dada por el informe de un "Catalina", permitió la evacuación de los buques surtos, por lo que los japoneses no encontraron blancos importantes, entre ellos el *Hermes* que había sido destacado a ese puerto para alistarse con el fin de participar en la ocupación de Madagascar.

Ante la inminencia del ataque, al portaaviones y a otros buques les fue ordenado dirigirse hacia el Sur y mantenerse pegados a la costa donde fueron avistados por un explorador japonés a 0900 del día 9. Una hora y media más tarde fueron atacados por 85 bombarderos que alcanzaron al *Hermes* con 40 bombas provocando su hundimiento en 10 minutos. Sufrieron la misma suerte el destructor *Vampire*, una corbeta y dos petroleros que lo acompañaban. Seiscientos sobrevivientes fueron rescatados por un buque hospital.

Ocho "Fulmar" navales, basados en tierra, arribaron demasiado tarde; abatieron cuatro bombarderos en picada japoneses y averiaron otros dos con la pérdida de un par propios.

El *Hermes* fue el único portaaviones británico hundido por aviones en la Ilda Guerra, inerte ante la ausencia de cobertura aérea tal como había ocurrido con el acorazado *Prince of Wales* y el crucero de batalla *Repulse* unos meses antes.



El *Hermes*,
hundiéndose.

H.M.S. *Courageous*

Esta nave había sido construida como un supercruceiro a partir de mayo de 1915 y terminada como tal en junio de 1917. (Ver Boletín del Centro Naval No 786 "Los portaaviones británicos de la Ilda Guerra Mundial", pag 317)

Durante el período de pruebas debió soportar, en condiciones de mal tiempo, el embate del mar en su proa que ocasionó deformaciones en el casco que obligaron a reforzarlo.

La conversión en portaaviones del cruceiro *Courageous* se llevó a cabo a partir de junio de 1924 en el arsenal de Devonport. Los trabajos finalizaron en marzo de 1928. Las experiencias acumuladas en la operación del *Argus* y el *Furious* y las sucesivas modificaciones de éste condujeron a que con el *Glorious* fuesen considerados como dos de los mejores portaaviones de entonces.

Su cubierta de vuelo, de 179 por 30 m que correspondía al 75% de su eslora, terminaba en forma redondeada hacia proa y con bordes rectos a 18 m de la popa. Disponía de dos catapultas y dos ascensores. La dotación aérea era de 48 aviones.

Desplazamiento standard 18000 toneladas, con carga completa 22700. Eslora 240 m, manga 25 m. Armamento: doce cañones de 119 mm, tres montajes óctuples de 40 mm y doce ametralladoras. Propulsión turbinas de vapor sobre cuatro ejes, 90.000 HP, 31 nudos.

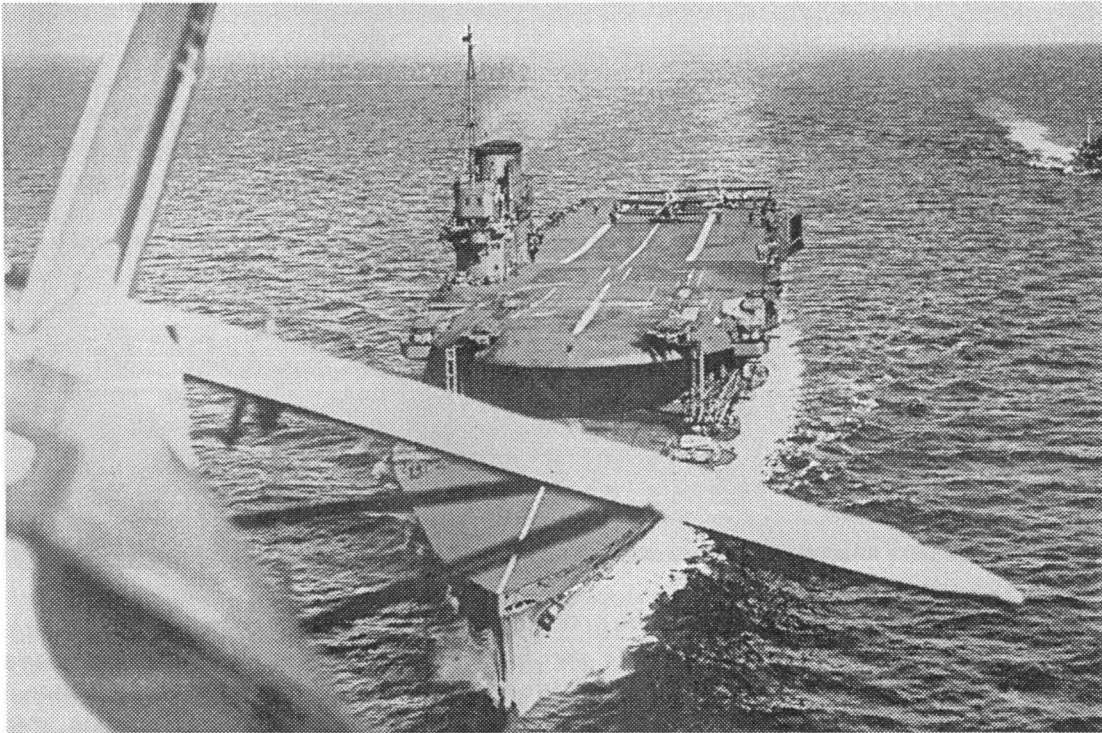
El 1 de setiembre de 1939, se encontraba en aguas metropolitana con base en Portland en el S.W. de Inglaterra formando parte de la denominada Fuerza del Canal (Channel Force) con el portaaviones *Hermes*, dos acorazados, tres cruceros y cinco destructores. Al comenzar la guerra los portaaviones en aguas británicas fueron desplegados en patrullas antisubmarinas en áreas donde presumiblemente operarían los sumergibles alemanes. El *Courageous* fue asignado a esa tarea en los accesos sudoccidentales con una escolta de cuatro destructores para lo cual zarpó de Plymouth en el anochecer del 3 de setiembre de 1939.

La dotación aérea estaba constituida por las escuadrillas 811 y 822, cada una con doce biplanos "Swordfish".

"Se esperaba que las dos escuadrillas de "Swordfish" cazarían y hostigarían a los submarinos obligándolos a permanecer sumergidos y se creía que la presencia de los aviones se convertiría en el elemento disuasivo más importante contra los sumergibles enemigos".

Quizá por no haber evaluado correctamente las capacidades del adversario o por haber sobreestimado las del asdic, como

530

Portaaviones *Courageous*.

se denominaba entonces al sonar, se adoptó esta metodología empleando los portaaviones de flota en patrullajes aéreos que aparentemente no mostraron demasiado éxito en relación con el riesgo que corrían esas valiosas naves. Por otra parte en muchas ocasiones la escolta se reducía a la mitad al ser destacados los destructores a auxiliar buques mercantes en problemas.

“Si el *Courageous* hubiese sido un acorazado, lo habría escoltado una pequeña flota de buques, a ninguno de los cuales se le hubiera permitido abandonar la cortina excepto para cazar en la vecindad inmediata. Nuestros cuatro destructores estaban para proteger al *Courageous* pero también tenían que emprender acciones antisubmarinas y responder a pedidos de ayuda de buques en dificultades, y en aquellos días iniciales del conflicto raramente había más de dos escoltas a la vista del buque”.

Por otra parte, mientras las escuadrillas se mantenían ocupadas en misiones de exploración y búsqueda en respuesta a los numerosos llamados, en el resto del buque reinaba un ambiente propio de tiempos de paz. Durante el día la dotación ocupaba puestos de crucero con las portas estancas y escotillas abiertas hasta la llegada de la noche cuando se imponía la norma de buque oscurecido. Para la cena los oficiales “se vestían”, que de acuerdo con las prácticas en la Armada Real significaba usar el frac naval.

Los aviones se comunicaban con el portaaviones por radiotelegrafía pero sin recibir respuesta para evitar su localización, excepto cuando se encontraban a distancia visual circunstancia que permitía el uso de lámparas Aldis. El silencio RT impedía informar a los pilotos en el aire de un cambio de

posición del buque respecto de lo previsto, con las consiguientes incertidumbres y la necesidad de disponer de un remanente de combustible por las posibles demoras en ubicar la nave.

El domingo 10 de septiembre se perdió el primer "Swordfish". Al regreso de una misión, el buque estaba cubierto por nubes y aunque fueron avistados desde éste, la tripulación de la aeronave no lo ubicó a pesar de que se encendieron proyectores y lanzaron bengalas.

El primer evento que mostró el riesgo de emplear portaaviones de flota en patrullajes antisubmarinos fue protagonizado por el *U 39* cuando, el 14 de septiembre, sus torpedos casi alcanzan al *Ark Royal*; probablemente el hecho de que el submarino fuera hundido por las escoltas no permitió apreciar la amenaza en su real magnitud que se manifestaría tres días más tarde.

En la tarde del domingo 17 de septiembre, ocho "Swordfish" decolaron para la que sería la última misión del *Courageous*, al recibirse información de que el trasatlántico SS *Karilistan* estaba bajo amenaza de un submarino en superficie, que había ordenado el abandono por parte de la de tripulación y pasajeros antes de hundirlo. Se ordenó "todos los pilotos de guardia a sus aviones". Mientras éstos y los artilleros de cola ocupaban sus habitáculos, los oficiales observadores y navegantes recibían las correspondientes instrucciones del oficial de operaciones.

"Después ellos corrieron hasta los aviones portando sus elementos de navegación y Tablas Bigsworth, un marco cuadrado de madera provisto de reglas paralelas al cual sujetaban un diagrama de la derrota y la carta; llevaban a cabo su tarea con la tabla apoyada en las rodillas en el escaso espacio de su habitáculo", (abierto). "Mi observador me llamó por el tubo acústico* para informarme de la misión y el rumbo a tomar".

* Unos tubos acústicos de caucho, conocidos como "Tubos Gosport" conectaban los auriculares de los tres tripulantes. "Era sorprendente la claridad con que uno podía oír valiéndose de este primitivo medio de comunicación" (interna).

Como el informe de la posición del *Karilistan* era algo confuso, podía estar dentro de las cincuenta millas del punto dato por lo cual los ocho aviones realizaron una búsqueda divergente a unas noventa a cien millas del *Courageous*. El objetivo fue localizado a las 17 por el "Swordfish" que se encontraba en el extremo derecho del diagrama de búsqueda. Las cinco máquinas a su izquierda que estaban dentro del alcance de la transmisión del avistaje viraron en dirección al blanco mientras que las dos más alejadas al no captar el mensaje siguieron con el rumbo inicial.

Desde el *Courageous* se destacaron dos de los cuatro destructores escolta y el portaaviones alteró el rumbo en la misma dirección, incrementando su velocidad a 25 nudos; En razón del silencio R.T. tal cambio de posición no fue informado a los aviones.

El submarino fue atacado y obligado a sumergirse, mientras que tripulantes y pasajeros del trasatlántico fueron recogidos por los destructores.

Los dos aviones del extremo izquierdo del diagrama de búsqueda, después de alcanzar el punto más distante de su vuelo emprendieron el regreso cuando el resto de la escuadrilla ya había anavizado.

Por el diagrama divergente, no se encontraban a la vista uno del otro y el octavo, al regresar al punto previsto de encuentro con el *Courageous* no lo localizó por la circunstancia apuntada, por lo que dio comienzo a una búsqueda en cuadro con la prevención de que el combustible se agotaría en unos 45 minutos.

"Volé durante cuatro minutos hacia el Oeste, cuatro hacia el Norte, ocho hacia el Este y luego ocho hacia el Sur. Después de alterar el curso para iniciar el quinto tramo, dieciséis minutos hacia el Oeste, con el sol de frente a unos pocos grados sobre un horizonte brumoso que hacía difícil volar con precisión. El panel de vuelo a ciegas y el horizonte artificial aún no habían hecho su aparición y sólo disponíamos como guía, de un indicador "Reid y Sigrist" y un poco de mercurio rojo dentro de un tubo de termómetro para informar al piloto si estaba volando con la nariz hacia arriba o hacia abajo".

Cuando inició el viraje, el sol reflejó un blanco en superficie que el piloto identificó como un submarino por lo que se dispuso al ataque con las bombas que aún mantenía y con el indicador de combustible indicando vacío.

"Puse el avión en una picada suave y cerré algo el acelerador a medida que aumentaba la velocidad. Dispuse el mecanismo de lanzamiento para que las bombas cayeran simultáneamente porque la disponibilidad de combustible impediría un segundo ataque. Miraba fijamente el submarino que parecía aumentar de tamaño pero no acercarse. Entonces me di cuenta: la distancia de visibilidad era mucho mayor que la apreciada. El blanco estaba a más de quince millas y no era un submarino. Lo que creímos era la torreta era en realidad la isla del portaaviones".

Después de arrojar las bombas al mar, inició el descenso para el anavizaje al tiempo que el buque comenzaba su caída al viento.

532 El indicador de combustible no admitía demoras y a pesar de las frenéticas señales del señalero de abortar el anavizaje éste se realizó en forma muy poco ortodoxa con viento cruzado y en plena caída del *Courageous* con la proa desplazándose a estribor y la popa a babor.

"¿Qué diablos está haciendo?; el buque apenas ha caído la mitad y el señalero hace señas para que no anavizemos". Tal fue la exaltada observación del navegante al piloto. "Él no podía saber que el indicador de combustible había marcado 'vacío' diez minutos antes. El "Swordfish" estaba propulsado por el motor 'Bristol Pegasus 3' que impedía la visión de la cubierta de vuelo, y del portaaviones, en la etapa final del descenso. Normalmente, aproximándose en un suave giro a babor, apuntando directamente a la cubierta era posible mantenerla a la vista hasta el momento de enderezar; después era necesario mirar entre los cilindros del motor, en la posición de las 'horas once y doce' cuando las paletas amarillas del señalero se visualizan por una fracción de segundo... que en ese anochecer se mostraba particularmente servicial agitando los indicadores sobre su cabeza en una frenética señalización para que desistieramos del anavizaje e intentáramos en otra vuelta".

En esos días las indicaciones del *batman* eran optativas para el piloto y la situación del combustible no aseguraba un nuevo intento por lo que en plena caída del portaaviones el

"Swordfish" que volaba a una altura superior a la de aproximación se descolgó sobre la cubierta de vuelo. El robusto tren de aterrizaje aguantó el impacto y el gancho "pescó" uno de los cables de frenado.

"..... mientras los mecánicos de la escuadrilla plegaban las alas, el motor se detuvo sin tirar la palanca que cortaba la Ignición". El combustible se había agotado.

Este descenso que produjo la indignación del señalero y que seguramente hubiese merecido alguna consideración ulterior por parte del jefe de vuelo, sería el último realizado en el *Courageous* y fue registrado por la cámara fotográfica de un oficial del *Impulsive*, uno de los dos destructores escolta, que además casi inmediatamente pasaría a tomar fotos en los minutos anteriores y posteriores al torpedeamiento del portaaviones.

El capitán de corbeta Schuhart, al comando del *U 29*, recibió información originada en la evaluación de inteligencia de jas comunicaciones que permitían suponer que un portaaviones estaba operando al Oeste de las islas Scilly ubicadas más allá del extremo occidental de Inglaterra (Land's End, Cornwall). En la caída de la tarde del 17 de septiembre, el *Courageous* estaba escoltado solamente por dos destructores por haber acudido los otros dos en auxilio del *Karilistan*. Las circunstancias favorecieron al *U 29* porque además, al virar el portaaviones quedó en la mejor posición para el lanzamiento. A 1950 de tres torpedos lanzados a 3000 yardas, dos hicieron impacto en la banda de babor.

Después de su peculiar anavizaje, el piloto y su observador se dirigieron a la cámara de oficiales. "¿Qué va a beber"? No hubo posibilidad de respuesta. "En ese momento de produjeron dos estallidos separados por una fracción de segundos"... "Todas las luces se extinguieron de inmediato, la cubierta retrocedió para luego subir y arrojarme hacia atrás al tiempo que una ola de calor afectó mi rostro y mis ropas. Por el súbito silencio que siguió, entendí que el buque había muerto".

"...Cuando intentaba salir en busca de mi 'Mae West' (chaleco salvavidas) oí un pedido de ayuda. En la antecámara una biblioteca, arrancada del mamparo por la explosión, había caído sobre el oficial

médico. Con las fuerzas inspiradas en la desesperación logré levantarla lo suficiente para que saliera arrastrándose. Me miró en el rostro en la media luz que entraba por el ojo de buey y me dió las gracias, mientras yo observaba horrorizado que el mismo estaba abierto; si los de la banda de babor también estaban en esa condición, el buque se hundiría en cualquier momento”.

El impacto de los torpedos provocó de inmediato una pronunciada escora a babor. Los aviones en el hangar se deslizaron hacia el mamparo de esa banda destrozándose unos con otros. Se originaron pérdidas en los tanques de combustible que se esparció en la superficie del mar. La ausencia de energía eléctrica fue inmediata y total, no pudiéndose accionar elemento alguno, incluso el difusor de órdenes para disponer el abandono. Como contribución acústica a esos momentos dramáticos, un objeto, quizá el soporte de una antena, cayó sobre el mecanismo que accionaba la sirena que empezó a sonar sin pausa. “Como si quisiera compensar el fantasmal silencio, un largo y lamentoso aullido empezó a sonar como si el buque llorara en sus agonías de muerte”.

El *Courageous* se hundió en menos de 20 minutos llevándose consigo 518 tripulantes incluido su comandante. Los supervivientes fueron rescatados por los destructores y un transatlántico estadounidense.

Aquellos embarcados en el *Impulsive* vivieron el temor de ser nuevamente torpedeados cada vez que el destructor se detenía para recoger naufragos. A media noche su comandante dio por terminada la búsqueda y puso rumbo a Devonport, Plymouth, adonde arribó en la tarde del día siguiente.

“...al aproximarnos vimos una enorme multitud en el muelle en su mayor parte constituida por médicos, enfermeras y camilleros que aguardaban junto a numerosas ambulancias”

Uno de los oficiales superiores presentes informó que saldrían al día siguiente con licencia de sobrevivientes para agregar que el personal debía ir a la cantina para tomar baños y duchas calientes y donde los sastres les proveerían de ropa nueva. En cuanto a los oficiales debían presentarse en el respectivo alojamiento en el HMS *Drake*, el cuartel del Arsenal de Devonport; allí los recibió el comandante de la Channel

Force con toda su plana mayor, que entrevistó a cada uno personalmente mientras un ayudante tomaba nota de jerarquías nombres y respuestas.

El hundimiento del *Courageous* significó el abrupto retiro de los portaaviones de los grupos de caza antisubmarinos.

En 1914, cuando los sumergibles prácticamente estaban en su infancia y no se tenía idea cabal de sus posibilidades, puede entenderse que los británicos fueran ingratamente sorprendidos cuando el *U 9* en una sola jornada hundiera los cruceros *Cressy*, *Hogue* y *Aboukir*, pero veinticinco años después con la experiencia adquirida en la 1ª Guerra, no parece concebible que no se evaluaran debidamente las capacidades del enemigo arriesgando portaaviones sin la debida protección.

Podrá argüirse que las tres naves torpedeadas por el capitán Weddigen, el 22 de septiembre de 1914, eran *sitting ducks*, mientras que los portaaviones se encontrarían navegando y realizando las maniobras adecuadas para prevenir un ataque submarino, pero de cualquier manera cabe un interrogante con respecto al episodio que condujo a la pérdida del *Courageous*: si la Armada Real había comprobado la bondad y los riesgos en el empleo de los portaaviones en tal tarea realizando ejercitaciones con sus propios submarinos en tiempos previos al conflicto.

Charles Lamb, un piloto naval con una biografía fascinante, a cuyo libro “Stringbag” corresponden los párrafos encomillados nos dice que la “actividad de los pilotos no tenía relación con la seguridad del buque”.

“Cuando no estaban volando en búsquedas en respuesta a avistajes de submarinos o a llamadas de socorro, debían mantenerse preparados sobre cubierta, listos para entrar inmediatamente en acción, si se recibía una llamada. Gracias a las lecciones aprendidas en el *Courageous*, en lo sucesivo, ningún portaaviones navegaría sin su propia patrulla antisubmarina”.

H.M.S. *Glorious*

El *Glorious* fue un crucero de la misma clase que el *Courageous*, cuya construcción comenzó en marzo de 1915 en el astillero Harland and Wolff donde fue terminado en enero de 1917.

El casco fue reforzado como medida preventiva ante lo sucedido previamente con su gemelo en condiciones de mal tiempo.

Su conversión como portaaviones se inició en febrero de 1924 en el Arsenal de Rosyth, Firth of Forth, Escocia. Cuando éste fue cerrado se lo remolcó a Devonport para completar los trabajos que finalizaron en enero de 1930. Sus características y especificaciones eran coincidentes con las del *Courageous*.

Al comenzar la guerra formaba parte de la Escuadra del Mediterráneo con base en Alejandría. En octubre ante la posible presencia de incursores de superficie fue desplazado al océano Índico conjuntamente con el acorazado *Malaya*. Con base en Aden (Yemen) patrulló la entrada del Mar Rojo en aguas de las isla Socotra.

534

En esa oportunidad su dotación aérea estaba integrada por las escuadri-llas 802 (6 "Skua"), 812, 823 y 825 (12 "Swordfish" cada una).

Alejada la posibilidad de la presencia de unidades alemanas después del hundimiento del *Graf Spee* en el Río de la Plata (13-12-1939) y ante la necesidad de realizar reparaciones retornó a Alejandría a fines de enero de 1940. Se encontraba en la etapa final de ese período cuando se dispuso su traslado a aguas noruegas al producirse la invasión alemana de ese país el 9 de abril. (Ver Boletín del Centro Naval No 773 "Noruega, abril-mayo-junio de 1940").

El *Glorious* con el *Ark Royal* arribaron a las costas centrales del país escandinavo el 24 de ese mes.

Los germanos, en una operación audaz con una muy riesgosa participación de su Armada se habían apoderado de puntos claves en el litoral noruego el primer día de la invasión. Aunque inicialmente aislados entre sí, esos puntos se consolidarían a medida que avanzaran las tropas terrestres desde el Sur con la consiguiente participación de la Fuerza Aérea alemana que se haría presente en áreas cada vez más septentrionales a medida que contase con aeródromos para su operación.

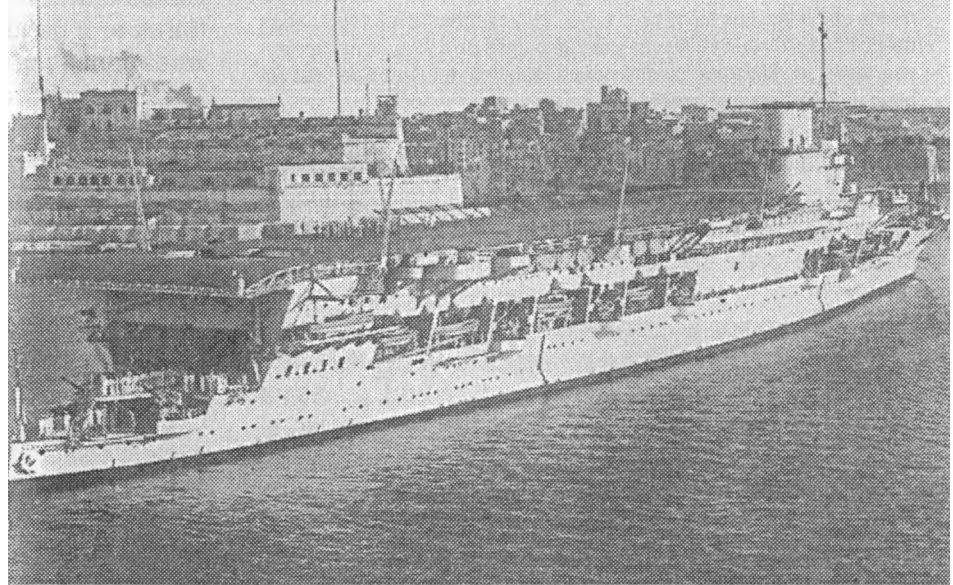
La reacción de los aliados careció de una planificación similar con desembarcos y reembarcos de tropas que pusieron en evidencia toda clase de falencias en el aspecto general aunque con actitudes dignas de destacar en el desempeño particular de las unidades participantes.

El relativo apoyo que podían prestar los poco eficientes cazas de los portaaviones frente a los aviones de la Luftwaffe a lo que se agregaba la circunstancia de tener que operar a 150 millas de sus buques determinó la decisión de enviar máquinas disponibles de la RAF ("Gloster Gladiator") para que operaran desde un improvisado aeródromo en tierra firme, en realidad sobre la superficie helada de un lago.

El 20 de abril, el crucero *Arethusa* zarpó de Rosyth con personal para apoyo en tierra y 50 toneladas de nafta de aviación en latas de dos galones, algunas de las cuales tenían pérdidas. Ubicadas en la toldilla hubiesen significado un blanco perfecto para la Luftwaffe. Dos días más tarde, el crucero *Galatea* partió con nueve toneladas de materiales para los cazas "Gladiator" pero los tambores de lubricante no llegaron a tiempo para ser embarcados. Se debió apelar a las existencias de los cruceros para sus propios aviones que habían sido retirados para dar lugar a mayor carga.

El *Arethusa* desembarcó el combustible y personal de la RAF en Aandalsnes la noche del 22 de abril y en la siguiente, el *Galatea* hizo lo propio con su carga para zarpas antes del amanecer para no exponerse a la aviación alemana.

El día 24, durante una tormenta de nieve, decolaron del *Glorious*, 18 biplanos "Gladiator" de la RAF que guiados por dos "Skua" navales aterrizaron en el anochecer en la superficie helada del lago Lesjaskog, en una pista precaria acondicionada por el personal arribado la jornada anterior. El lugar se encontraba a 2000 pies sobre el nivel del mar. Mi experiencia en Noruega en 1971, me permitió comprobar que a esa altura y en verano, el paisaje comenzaba a adquirir características observadas en la Antártida. En abril de 1940, la temperatura nocturna descendió a muchos grados bajo cero con el resultado que al día siguiente los aviones estaban



El portaaviones *Glorious* entrando al puerto de La Valleta.

congelados con imposibilidad de accionar los controles y los carburadores bloqueados por el hielo.

Como un ejemplo de aparente ejecutividad asociada a improvisación, los arrancadores tenían las baterías descargadas y no se disponía de ácido para su relleno. Un único mecánico armero fue asignado para atender las 72 ametralladoras Browning también congeladas. Las dotaciones de tierra no habían tenido relación previa con la escuadrilla y los "Gladiator" les eran técnicamente desconocidos.

A pesar de los inconvenientes mencionados, con mucho esfuerzo lograron hacer decolar un par de aviones para interceptar los "Heinkel" que bombardearon la improvisada pista dejándola en pésimas condiciones al tiempo que destruían la mayor parte de las máquinas que no habían podido despegar.

Los cinco "Gladiator" sobrevivientes fueron trasladados a otro aeródromo precario pero poco pudieron hacer al agotárseles la munición y veinticuatro horas después sólo uno se encontraba en condiciones de volar. En su breve

período de operación abatieron seis bombarderos enemigos. El 27 de abril sin combustible ni munición los "Gladiator" sobrevivientes fueron destruidos y el personal de apoyo reembarcado.

El fracaso de esta iniciativa significó para el "Arma Aérea de la Flota", asumir nuevamente la sola responsabilidad de dar cobertura y apoyo a fuerzas terrestres y navales.

El 25 de abril, 34 "Skua" del *Glorious* y el *Ark Royal* atacaron blancos en el área de Trondheim causando algunos daños en el aeródromo de Vaernes y provocando averías en hidroaviones amarrados.

El *Glorious* debió retornar dos días después al Reino Unido para reabastecerse de combustible y regresar al teatro de operaciones el 1º de mayo.

La Armada Real, a pesar de su experiencia en operar en todos los confines marítimos no había desarrollado la capacidad de

reabastecimiento en el mar, quizá por contar con bases estratégicamente ubicadas. Los americanos que debían enfrentar las vastedades del Pacífico y los alemanes carentes de puntos de apoyo, consideraron esa facilidad. El *Altmark* como buque logístico del *Graf Spee* fue un buen diseño para ese propósito.

El comando aliado decidió la toma de Narvik, el punto más al Norte ocupado por los alemanes donde los alpinos austríacos habían permanecido aislados y sin protección aérea. Precisamente para disponer de ese apoyo los británicos trabajaron afanosamente para despejar la nieve invernal del cercano aeródromo de Bardufoss donde el 21 de mayo aterrizaron 18 "Gladiator" que habían partido del *Furious* y pertenecientes a la reconstruida escuadrilla 263, la misma cuyos aviones habían sido diezmados anteriormente en el lago Lesjaskog. El 26 de mayo, "Hurricane" de la escuadrilla 46 decolaron del *Glorious*, y guiados por "Swordfish" navales arribaron al aeródromo citado, mientras los cazas del *Ark Royal* daban cobertura hasta que los aviones de la RAF estuviesen en condiciones de operar desde Bardufoss.

536

Narvik era el punto más septentrional de la costa noruega ocupado por los alemanes el primer día de la invasión. Su importancia estaba dada por ser el puerto de embarque del mineral de hierro sueco durante el invierno cuando el Mar Báltico se congela. Había sido escenario de una cruenta lucha entre destructores de ambos bandos. Las naves alemanas habían sido posteriormente destruidas cuando una fuerza encabezada por el acorazado *Warspite* se internó en los fiordos.

Después de algunas demoras y desinteligencias, Narvik fue finalmente ocupada por los aliados el 28 de mayo, mientras las tropas alemanas se retiraban al interior y se mantenían expectantes a los acontecimientos sin dirigirse a la frontera sueca para ser internadas en ese país como había sido inicialmente previsto.

Con anterioridad, el día 24, los gobiernos aliados habían decidido la evacuación de Narvik después de ser ocupada, previa destrucción de las facilidades portuarias, ya que no podría ser conservada debido a la situación en Francia donde la ofensiva germana parecía imparable.

Los portaaviones *Ark Royal* y *Glorious* arribaron al área de Narvik el 2 de junio, el segundo con una escasa dotación aérea propia con el fin de disponer de espacio para embarcar los "Gladiator" de la escuadrilla 263, mientras que los "Skua" del primero colaborarían con los cazas de la RAF que operaban desde Bardufoss para dar cobertura a la retirada.

La tarea del comandante de las fuerzas en Narvik, Lord Cork, de evacuar más de 25.000 hombres y grandes cantidades de material resultaba bastante riesgosa atento a la escasez de medios de protección. De los quince destructores solicitados, sólo contaba con seis y la cortina del *Ark Royal* y el *Glorious* se reducía a tres y dos respectivamente.

La evacuación se realizaría con dos grupos de transportes. El primero comprendía los trasatlánticos *Monarch of Bermuda*, *Batory*, *Sobieski*, *Franconia*, *Lancastria* y *Georgic*. En tres noches sucesivas, estas naves embarcaron quince mil hombres que fueron llevados desde tierra a los fondeaderos mediante los destructores disponibles.

Aunque la tarea se llevó a cabo en horas nocturnas, no necesariamente significaba oscuridad en esas latitudes y en esa época del año y si finalmente pudo concretarse con éxito fue porque los germanos no tuvieron conocimiento de la evacuación. El 7 de junio, el Grupo 1 emprendió su travesía a Gran Bretaña, inicialmente escoltado por el buque taller *Vindictive*.

Vindictive. Construido como el crucero *Cavendish* durante la 1ª Guerra Mundial; antes de ser terminado fue modificado como portaaviones con cubiertas de vuelo a proa y popa de la superestructura. Este diseño fue superado por las experiencias logradas de las sucesivas modificaciones del *Furious* y las ganadas con el *Argus* por lo que pasó a ser nave de adiestramiento para luego convertirse en buque taller y al término de la guerra pasó a ser nave apoyo a destructores. Desplazamiento 9750 toneladas; eslora 184.5 m, manga 19.8 m. Armamento original: cuatro cañones de 7.5 pulgadas, cuatro de 3" y cuatro ametralladoras. Propulsión: turbinas de vapor sobre cuatro ejes; 60.000 HP; 29 nudos.

Lord Cork había previsto demorar la partida del Grupo 1 hasta que el segundo completase el embarque y de esa manera

proveer una escolta de cuatro/cinco destructores, pero órdenes perentorias del Almirantazgo sujeto a otros requerimientos determinaron que se corriera el riesgo de hacerlo zarpar con una escolta simbólica.

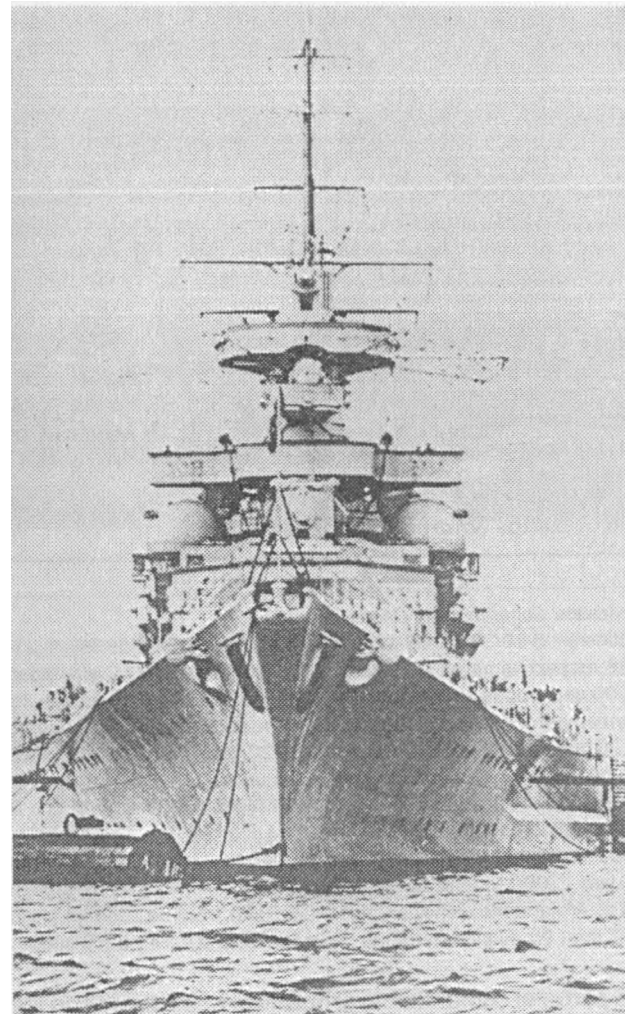
Un segundo grupo de cuatro trasatlánticos (*Oronsay*, *Ormonde*, *Arandora Star* y *Duchess of York*) y tres paquebotes (*Royal Ulsterman*, *Ulster Prince* y *Ulster Monarch*) comenzaron a recibir soldados una vez que zarpó el primero.

Los últimos hombres en partir fueron aquellos encargados de dar apoyo a los aviones en el aeródromo de Bardufoss, ocupados hasta último momento en dar cobertura a la evacuación. Previamente procedieron a destruir medios y pistas. La orden incluía los "Hurricane" que por sus características no se consideraba posible su anavizaje en el *Glorious*, operación que los "Gladiator" podían llevar a cabo con mayor probabilidad de éxito. Sin embargo los pilotos de los primeros decidieron correr el riesgo con tal de conservar sus aviones para lo cual lograron la autorización del oficial de la RAF más antiguo presente, el Comandante de Grupo M.M. Moore.

Cabe mencionar que ninguno de los pilotos, ya sea de "Gladiator" o "Hurricane" había anavizado previamente en un portaaviones. Las máquinas no contaban con gancho para los cables de frenado y en el caso de los segundos su velocidad de aterrizaje era superior, a lo que agregaba la influencia de sus líneas aerodinámicas que significaban un mayor recorrido despues de tocar la cubierta de vuelo.

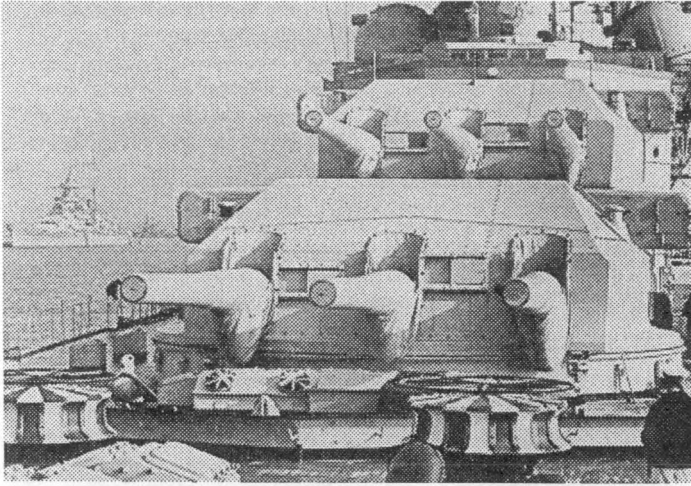
El 7 de junio, guiados por un "Swordfish" naval partieron de Bardufoss rumbo al mar, siete "Hurricane" y diez "Gladiator" que con el portaaviones navegando a máxima velocidad lograron descender en su cubierta de vuelo en un hecho sin precedentes. Pero el desenlace de tal hazaña habría de ser decepcionante.

El 4 de junio había zarpado de Kiel una formación naval alemana que al mando del almirante Marschall estaba integrada por los acorazados *Scharnhorst* y *Gnelseu*, el



Acorazado *Scharnhorst*.

crucero pesado *Admiral Hipper* y cuatro destructores. Su misión era atacar Harstadt al Norte de Narvik donde los aliados habían concentrado la mayor parte de los medios para atacar ésta.



538 Las torres triples de 280mm de los acorazados *Schamhorst* y *Gneisenau*.

Acorazados *Schamhorst* y *Gneisenau*

Botados el 03-10-36 y el 08-12-36 y terminados el 07-01-1939 y el 21-05-38 respectivamente. Desplazamiento standard 34841 toneladas (26000 declaradas oficialmente); eslora máxima 234.9 m, manga 30 m. Armamento: nueve cañones de 280 mm, doce de 150 mm, catorce de 105 mm, dieciséis de 37 mm y diez de 20 mm. Propulsión: turbinas de vapor sobre 3 ejes; 165.000 HP; 32 nudos.

Crucero *Admiral Hipper*

Botado el 06-02-1937 y terminado el 29-04-1939. Desplazamiento standard 12000 toneladas (declarado 10000); eslora 195 m, manga 21.3 m. Armamento: ocho cañones de 203 mm, doce de 105 mm, doce de 37 mm. Propulsión: turbinas de vapor; 132.000 HP; 32.5 nudos

Por otra parte, el comando naval británico había asignado los cruceros de batalla *Renown* y *Repulse* para salir al encuentro de los convoyes procedentes de Narvik pero un informe que resultó ser erróneo, acerca de la presencia de dos naves de batalla alemanas rumbo al pasaje entre las islas Faeroes e Islandia hizo temer una salida al Atlántico para atacar el tráfico marítimo por lo que las naves mencionadas, con los cruceros *Newcastle* y *Sussex* y cinco destructores se dirigie-

ron a interceptar la amenaza dejando sin protección adecuada a los valiosos transportes de tropas, responsabilidad para lo que se asignó como única nave pesada al acorazado *Valiant*, medida a todas luces insuficiente tomando en consideración el área a cubrir.

Cruceros de Batalla *Renown* y *Repulse*

Botados el 04-03-1916 y 08-01-1916 y terminados en septiembre y agosto de ese año, respectivamente. Desplazamiento standard 32000 toneladas; eslora máxima 242 m, manga 31.3 m, con bulges externos. Armamento: seis cañones de 15 pulgadas, veinte de 4.5" (*Renown*), 20 de 4" (*Repulse*), 24 de 40 mm (*Renown*), 16 (*Repulse*). Propulsión: turbinas de vapor sobre cuatro ejes, 120.000 HP (*Renown*), 112.000 (*Repulse*); 29 nudos. El *Renown* había sido extensivamente modernizado antes de la guerra.

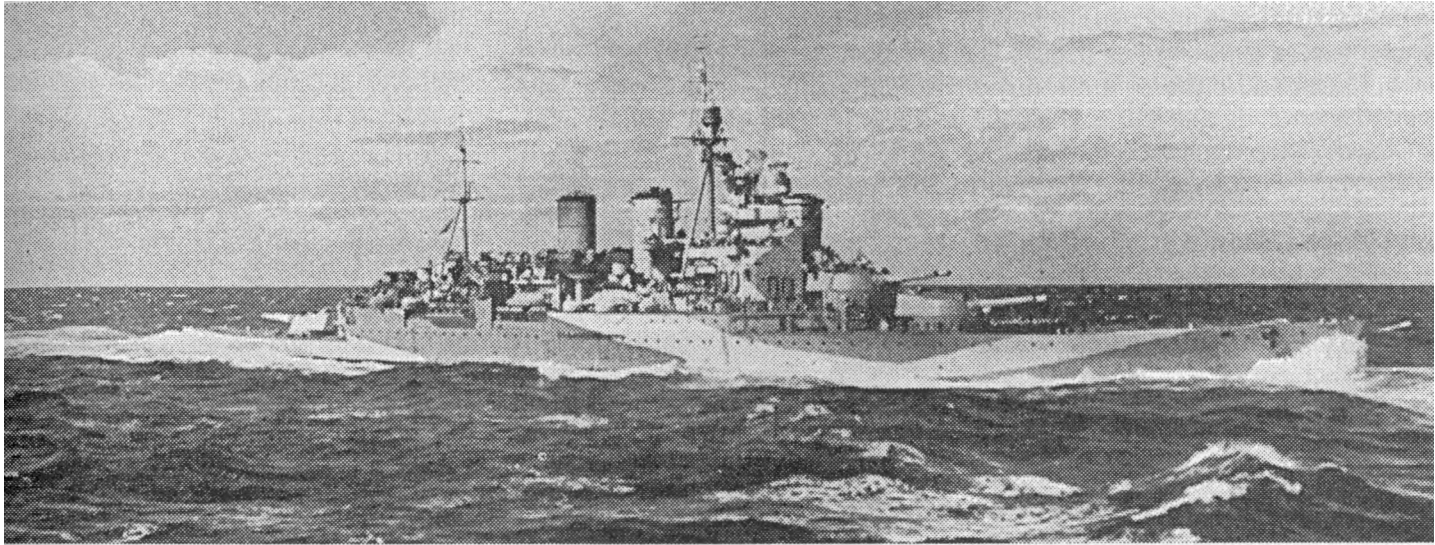
Acorazado *Valiant* (Clase "Queen Elizabeth": *Barham-Malaya Queen Elizabeth-Valiant-Warspite*). Primeros acorazados rápidos de la Armada Real y primeros en emplear combustible líquido.

Botado el 04-11-1914. Desplazamiento standard 32700 toneladas; eslora máxima 195 m, manga 31.70 m, con bulges externos. Armamento: Ocho cañones de 15 pulgadas, veinte de 4.5", 32 de 40 mm, dieciséis ametralladoras de 12.7 mm. Propulsión: Turbinas de vapor sobre cuatro ejes; 80.000 HP; 24 nudos.

El *Valiant* se unió al primer grupo de naves procedente de Narvik a la una de la mañana del día ocho, acompañándolo hasta sobrepasar las islas Faeroes para luego retornar para realizar tarea similar con el segundo grupo de transportes con el que hizo contacto en el anochecer del 10, es decir que el Grupo 1, el de los seis trasatlánticos con 15.000 hombres, no tuvo protección durante las primeras 24 horas de su partida de Narvik.

En la noche del 6 al 7 de junio, la formación alemana se encontraba en la latitud de Harstadt y antes de iniciar el ataque procedió a reabastecer al crucero *Hipper* y los destructores del petrolero *Dithmarschen*. La acción prevista se programó para la noche del 9.

Informaciones adicionales llegaron a conocimiento del almirante alemán: en las primeras horas del día 7 un avión explorador había informado de la presencia del grupo 1 de



Crucero de batalla *Renown*.

evacuación a unas 150 millas al Sudeste de sus naves y con rumbo Sur. Fueron equivocadamente considerados como transportes vacíos de regreso a Gran Bretaña. A pesar de que Marschall en su diario se quejó de la ineficiencia de los reconocimientos aéreos, a medio día otro avión dio cuenta de la presencia de las naves del grupo 2 en la entrada del Andfiord que después de completado el embarco, zarpaba con la escolta del crucero *Coventry* y dos destructores. Otro informe de la exploración aérea había informado de la presencia del *Ark Royal* y el *Glorious* en operaciones de vuelo 45 millas hacia el Norte de las naves indicadas. Al contrario de sus superiores en Alemania, Marschall llegó a la conclusión de que se había producido la evacuación y tomó rumbo al Sur para interceptar los convoyes, pero era demasiado tarde para alcanzar los veloces trasatlánticos del grupo 1. Pero otras presas podían estar al alcance de las naves alemanas.

En la mañana del 8 de junio varios grupos de naves acababan de zarpar o estaban en proceso de hacerlo:

-El grupo 2 de transportes que llevaba 10.000 hombres y que contaba en su escolta con el *Ark Royal*, al tiempo que el *Valiant* muy lejos en el Sudoeste recién había hecho contacto con el grupo 1.

- El crucero *Devonshire* que había partido de Tromsø con la familia real noruega.
- Un convoy lento con mercantes transportando materiales y solamente escoltado por *trawlers*.
- m Otro grupo de buques con abastecimientos cargados en Tromsø.
- El trasatlántico *Orama* que regresaba vacío, por no contar con suficiente combustible y agua potable, conjuntamente con el buque hospital *Atlantis* y sin escolta.

Las instrucciones al almirante alemán desde el alto mando

ratificaron el objetivo de destruir fuerzas navales adversarias en el área Harstadt-Narvik asignando el *Hipper* y los destructores a la caza del convoy de buques que se creían vacíos, pero Marschall ignoró esta directiva convencido, acertadamente, de que se había producido la evacuación y por lo tanto tanto Harstadt como Narvik habían dejado de ser objetivos.

La formación germana avistó el petrolero *Oil Pioneer* escoltado por el "trawler" *Juniper* que habían zarpado de Tromsø; ambos fueron destruidos. Recogieron 25 sobrevivientes del petrolero y cuatro del "trawler".

Aviones de exploración fueron catapultados desde el *Scharnhorst* y el *Hipper*, él del primero voló hacia el Norte e informó de la presencia de un trasatlántico y un buque hospital, mientras que la máquina del crucero dió cuenta de un crucero y un mercante hacia el Sur. Marschall dispuso que el *Hipper* se hiciera cargo de los blancos ubicados en el Norte mientras que los dos acorazados se dirigieron al Sur en busca de un objetivo que no fue hallado.

540

El *Hipper* alcanzó el trasatlántico *Orama* y el buque hospital *Atlantis*. El primero envió mensaje de avistaje y pedido de auxilio, pero los operadores del crucero fueron eficientes con la interferencia y el *Orama* fue hundido. La otra nave se abstuvo de emitir mensaje alguno por su condición de buque hospital y los alemanes le dejaron seguir su camino.

Posteriormente se dispuso que el *Hipper* y los destructores tomaran rumbo a Trondheim para reabastecerse de combustible.

Dos objetivos importantes estaban al alcance de los acorazados alemanes:

- El grupo dos de transportes (cuatro trasatlánticos y tres paquebotas) con la escolta del *Ark Royal*, cuyas máquinas daban cobertura de cazas y exploración y que incluía los

cruceros *Coventry* y *Southampton*, que llevaba a Lord Cork y los generales Auchinleck y Béthouart, y cinco destructores.

- El *Glorious*, que después de embarcar los "Gladiator" y "Hurricane" de la RAF había informado que estaba escaso de combustible y por lo tanto no podía navegar a las velocidades que requerían las operaciones de vuelo, por lo que se dispuso que independientemente tomara rumbo al Reino Unido con la escolta de los destructores *Acasta* y *Ardent*.

Algunos autores indican que las posibles operaciones de vuelo estaban además afectadas debido a la congestión en sus hangares por la presencia de las máquinas de la RAF que no tenían alas plegables y porque los pilotos estaban exhaustos por las tareas realizadas en las últimas jornadas. Sin embargo otros, hacen notar la imprevisión de no mantener algunos aviones en la cubierta de vuelo y otras circunstancias que se verán más adelante.

A 1545 del 8 de junio los alemanes avistaron un mástil y tomaron rumbo hacia el mismo para posteriormente identificar la silueta de un portaaviones. A 1630 abrieron fuego a casi 28.000 yardas con su artillería de once pulgadas.

Esa tarde el *Glorious* navegaba a unos 17 nudos con sólo 12 de sus 18 calderas en operación y su dotación en condición "cruising", la cuarta en orden de preparación para el combate y en tareas "Make and Mend" equivalentes a medio descanso. A pesar de no disponer de radar, el puesto de vigía en el nido de cuervo no estaba cubierto.

Ninguno de sus aviones se encontraba patrullando y ni siquiera los había armados en la cubierta de vuelo listos a despegar y ni aun alguno en esa cubierta.

En esas circunstancias la dotación del *Glorious* estaba dada por las escuadrillas 802 (9 "Sea Gladiator") y 823 (9 "Swordfish").

Era un día diáfano con excelentes condiciones de visibilidad y el viento soplaba desde el N.W. con fuerza 2. Los buques alemanes fueron avistados pasadas las 16, veinte minutos

después de que ellos hicieran lo propio con el *Glorious*. Al llamado a puestos de combate se agregó la emisión del mensaje de avistaje que fue interferido por los hábiles operadores del *Gneisenau*. El portaaviones tomó rumbo de alejamiento pero su velocidad no podía ser incrementada en el tiempo disponible. Para los alemanes, sin oposición del enemigo, excepto los destructores cuando la distancia lo permitió, la acción fue una práctica de tiro que después de unas pocas salvas significó un impacto a proa del hangar superior provocando un incendio entre los "Hurricane" allí estacionados, que se extendió rápidamente provocando severos daños en el hangar; posteriormente otro proyectil alcanzó el sector a popa de la sala de máquinas dando origen a otros incendios incontrolables.

Dijo el mecánico de aviones Vernon Day: "Cuando se llamó a puestos de combate me dirigí al hangar donde los mecánicos de armas estaban tratando de instalar torpedos en los "Swordfish". Una granada alcanzó el hangar provocando el incendio de los "Hurricanes".

Las condiciones de trabajo determinaron que transcurrieran casi cuarenta minutos después del avistaje antes que dos "Swordfish" se encontraran en la cubierta de vuelo y para entonces los germanos habían iniciado el fuego y ningún avión pudo despegar. A 17 el portaaviones quedó fuera de control cuando fue alcanzado el puente.

Los dos destructores que lo escoltaban, intentaron protegerlo con cortinas de humo al tiempo que atacaban con torpedos.

El *Ardent* fue el primero en emerger del humo para el lanzamiento que obligó a las naves alemanas a efectuar bruscos cambios de rumbo, pero una lluvia de proyectiles provocó su hundimiento a 1728.

La situación en el *Glorious* con una pronunciada escora determinó la orden de abandono. El portaaviones se hundió a 1740 llevándose 1.436 hombres de su dotación y 41 de la RAF. Perecieron casi todos los pilotos que realizaron la hazaña de anavizar el día anterior sin adiestramiento previo.

El mecánico Vernon Day se arrojó al mar; "Vi una balsa 'Carley' y nadé hacia ella. Había un par de docenas de sobrevivientes pero al cabo del tiempo quedamos sólo cuatro. La mañana siguiente nos pusimos los 'jerseys' de los muertos. Al cabo de algo más de dos días fuimos recogidos por un pesquero noruego y llevados a las (islas) Faeroes".

El *Acasta* después del hundimiento del *Ardent* y el *Glorious* próximo a igual suerte, pudo haber intentado la retirada, sin embargo su comandante adoptó el temperamento tradicional propio de este tipo de nave: atacar al enemigo por sorpresa, confiando en su mayor velocidad, aceptando los riesgos inherentes.

El destructor navegó en alejamiento de los buques alemanes al tiempo que desplegaba una cortina de humo.

El comandante, capitán de fragata C.E. Glasfurd, se dirigió a la tripulación: "Ustedes pensarán que estamos huyendo del enemigo; no lo estamos; nuestro compañero (*Ardent*) ha sido hundido y el *Glorious* se está hundiendo; lo menos que podemos hacer es dar un buen show. Buena suerte a todos".

El *Acasta* invirtió el rumbo en dirección a su cortina de humo; al emerger de ésta cayó a estribor para lanzar sus torpedos de babor. Desde a bordo se observó un impacto en uno de los acorazados alemanes que no atinaron a efectuar disparo alguno, tal fue lo sorpresivo del ataque. El destructor volvió a la protección del humo para retornar para un segundo intento, pero en esta ocasión fue recibido con salva tras salva que lo dejaron inmóvil y escorado a babor para hundirse a 1808.

El único sobreviviente, el marinero torpedista C. Carter, ha relatado lo sucedido: "Una granada alcanzó el cuarto de máquinas, matando la dotación de mis tubos. Yo fui violentamente desplazado hacia la parte posterior de éstos. Cuando me recuperé, el buque se había detenido y estaba escorado a babor; luego hice algo que podrán o no creer. Me ubiqué en el control y lance mis torpedos a los dos buques que tenía a la vista".

"Los cañones del *Acasta* siguieron disparando todo el tiempo aun con el buque escorado. El enemigo nos alcanzó varias veces y un gran estallido se produjo en popa que levantó la nave del agua. El coman-

dante dio la orden de abandono. Siempre recordaré al teniente médico H. J. Stammer de la Reserva Naval Voluntaria, que se encontraba en su primer buque y en su primer combate. Cuando me disponía a saltar al mar lo vi en la tarea sin esperanza de atender los heridos. Ya en el agua observé al comandante inclinado en el puente, tomar un cigarrillo y encenderlo. Le gritaron desde una balsa para que subiera a la misma pero se limitó a decir adiós y buena suerte”.

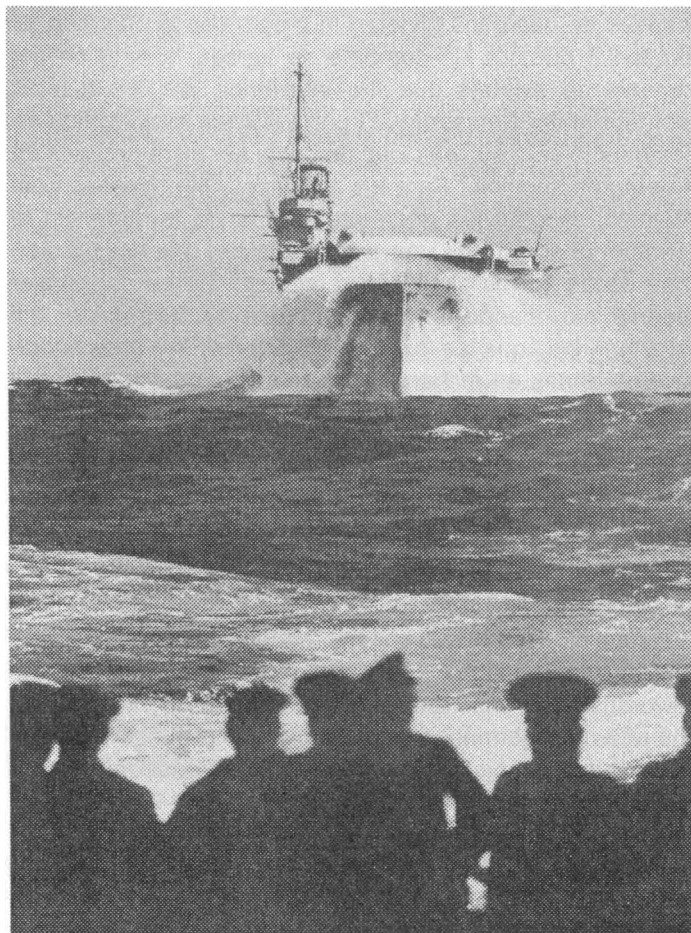
Destructores *Acasta* y *Ardent* (Líderes de flotilla y clase “A” (*Acasta-Achates-Acheron-Active-Antelope-Anthony-Ardent Arrow*) Botados el 08-08-29 y el 26-06-29 respectivamente. Desplazamiento standard 1350 toneladas; eslora máxima 98.5 m, manga 9.84 m. Armamento: cuatro cañones de 4.7 pulgadas, dos de 40 mm, ocho tubos lanzatorpedos de 21” en dos montajes cuádruples. Propulsión: Turbinas de vapor sobre dos ejes; 34.000 HP; 35 nudos.

542

Un torpedo hizo impacto a popa del *Scharnhorst* provocando la muerte de dos oficiales y 46 tripulantes. El rumbo de doce por cuatro metros permitió la entrada de 2500 toneladas de agua de mar que inundaron dos sectores de máquinas; su velocidad se redujo a 20 nudos y la torre de popa quedó inoperable. El almirante Marschall dispuso que la fuerza se retirara a Trondheim. La amenaza sobre el Segundo Grupo de transportes, que llevaba diez mil hombres, se desvaneció gracias a la heroica acción del *Acasta* sin que los británicos tuviesen conciencia del peligro que habían corrido.

Recién el día siguiente, cuando el buque hospital *Atlantis* se encontró con el acorazado *Valiant*, que navegaba para dar protección al Grupo Dos de evacuación, se enteraron de la presencia de unidades de superficie alemanas. Al no saber de la retirada de éstas a Trondheim se dispuso que el acorazado *Rodney* zarpase de Scapa Flow y junto al *Renown* saliesen al encuentro de los convoyes, al tiempo que igual orden recibió el *Repulse* que se encontraba en aguas de Islandia.

Por su parte los alemanes, confirmada la evacuación por parte de los aliados, el día 10 ordenaron la zarpada de Trondheim del *Gneisenau* y el *Hipper*, pero conscientes de



El portaaviones *Glorious* navegando en aguas noruegas.

que el objetivo ya estaba fuera de su alcance retornaron a ese puerto.

El buque noruego *Borjund* recogió tres oficiales y 35 hombres del *Glorious* y el único sobreviviente del *Acasta*. Otra nave de igual bandera rescató cuatro tripulantes del portaaviones

mientras que dos del *Ardent* fueron salvados por un hidroavión alemán.

Inicialmente hubo seis sobrevivientes del *Ardent* entre ellos el marinero Rodger Hooke a quien corresponde el relato: “Transcurrida una jornada uno de los sobrevivientes murió a causa del frío y durante ese día falleció otro. Al no disponer de agua y alimentos la situación se presentaba poco optimista. En las primeras horas del día siguiente avistamos el humo de varios buques y con un único par de remos tratamos de acercarnos pero no fuimos avistados e igual suerte tuvimos con un "trawler" que se acercó bastante y a pesar de nuestras señas y gritos se alejó rumbo al convoy”. Los dos supervivientes fueron recogidos por un hidroavión alemán que los condujo a Trondheim. Finaliza el relato del marinero Hooke: “Fuimos bien tratados y después de nueve días trasladados a Oslo donde dos semanas más tarde falleció mi compañero. Soy el único sobreviviente del *Ardent*”.

Para algunos historiadores las consideraciones que se han hecho con respecto a los acontecimientos que condujeron a la pérdida de este portaaviones no sólo deberían incluir razones operativas o circunstanciales como la escasez de combustible sino también aspectos relacionados con la personalidad de su comandante.

“No se ha podido establecer con certeza porqué Lord Cork, comandante del Área Narvik, permitió, que en el proceso de evacuación, el *Glorious* navegara independientemente del resto de la Fuerza de Tareas y escoltado por sólo dos destructores”.

“Es sabido que el Comandante era la peor clase de oficial naval eduardiano*, retrógrado, autoritario, arrogante y colérico”.

“En las palabras de un anterior subordinado, perteneciente al Arma Aérea de la Flota, era un hombre muy vano que no admitía su ignorancia en temas aeronavales y trataba de reforzar sus puntos de vista con vociferante Intimidación. Era un especialista en submarinos, con sólo diez meses previos en el comando del portaaviones. Sus peligrosas y poco realistas órdenes para las operaciones aéreas en las etapas iniciales de la campaña noruega lo llevaron a un violento enfrentamiento con su comandante aéreo a quien cuando manifestó su desacuerdo con esas órdenes, su superior dió suelta a una ingobernable ira desembarcándolo posteriormente en Scapa Flow a la espera de una Corte Marcial bajo el cargo de cobardía en presencia del enemigo. Es entonces posible que un irracional deseo de proseguir con el cargo hizo que persuadiera a Lord Cork para destacarse anticipadamente con el *Glorious*”. (Extractado de “Engage the Enemy More Closely” de Correlli Barnett)

* Se refiere al período del reinado de Eduardo VII (1901-1910).

Para ampliar el conocimiento de la época, en lo que a oficiales de alta graduación de la Armada Real se refiere, se recomienda la lectura de “The Rules of the Game” (“Jutland and the British Naval Command”) de Andrew Gordon con prólogo del almirante Sir John Woodward.

El hundimiento del *Glorious* significó una baja sensible no sólo por la pérdida de tripulaciones aéreas experimentadas, sino también porque, aunque en teoría, significaba un sexto de los portaaviones disponibles, en los hechos, considerando el número de máquinas de las dotaciones, velocidad e infraestructura para operaciones aéreas de los remanentes (*Argus-Eagle-Hermes-Furious* y *Ark Royal*) la desaparición del *Glorious* tuvo mayor relevancia porque de los nombrados solamente el último era superior a éste.

Por otra parte, del lado alemán aunque el almirante Marschall evaluó correctamente la situación, al concluir que Narvik había sido evacuada y en consecuencia encarar un curso de acción no coincidente con el dispuesto por el alto mando, éste dispuso su relevo por el almirante Lütjens, según algunos autores, por el error táctico que permitió al *Acasta* alcanzar con un torpedo al *Scharnhorst* desbaratando la posibilidad de acciones posteriores que podrían haber sido desastrosas para los británicos.

543

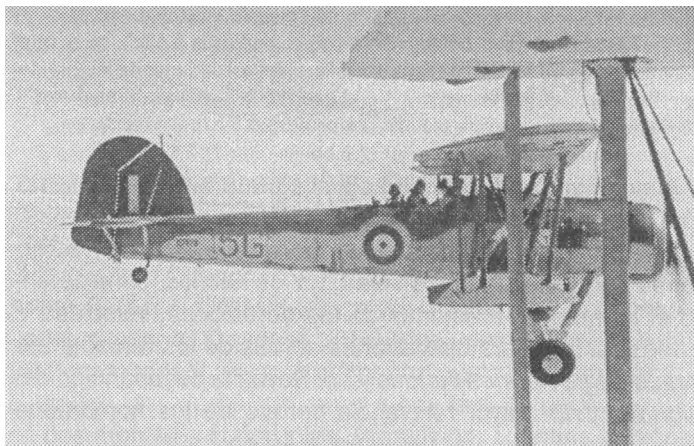
Los aviones

Gran Bretaña

“Fairey Swordfish” (Stringbag). Biplano, monomotor, triplaza.

Si un avión merece algún detalle en su historia, características y posibilidades, no hay duda de que esta obsoleta máquina, al tiempo de iniciarse el conflicto, se hace acreedor a tal distinción.

Un capítulo aparte, que escapa a la dimensión de este trabajo, correspondería a quienes los tripularon y supieron sacar el mejor provecho del material que debían operar.



Fairey Swordfish.

544

En 1933, el Almirantazgo requirió a la firma Fairey el diseño de un avión capaz de realizar todas las tareas que se pudieren esperar de una máquina embarcada en un portaaviones con la sola excepción de la defensa aérea de los buques: reconocimiento sobre mar y tierra, seguimiento diurno y nocturno, observación del tiro de la artillería, escolta de convoyes (búsqueda y ataque a submarinos), ataque con torpedos, bombardeo en picada, sembrado de minas y transporte de cargas hasta 2000 libras. Debía ser capaz de anavizar en las cubiertas de los portaaviones a velocidades bajas y picar hasta 200 nudos.

En setiembre de 1933, el primer prototipo TSR I (Torpedo-Spotter Reconocimiento) sufrió un accidente y quedó descartado. El 17 de abril de 1934 se realizaron las pruebas con el TSR II y superadas éstas entró en producción efectuándose la entrega inicial en julio de 1935.

Cuando se lo probó con todas las variadas cargas que debía transportar un curioso dijo "Ni un ama de casa con fiebre de compras podría meter tal variedad de cosas en su bolsa de red" (Stringbag); de ahí parece haber nacido la denominación que empleaban los pilotos para referirse a este avión.

En los cuatro años que siguieron no se despertaron muchas inquietudes para reemplazar al "Swordfish" por una máquina más moderna de modo que al estallar la guerra era el único disponible y equipaba catorce escuadrillas del Arma Aérea de la Flota.

No tenía ni flaps, ni hélice de paso variable, ni tren de aterrizaje retráctil. Disponía de tres habitáculos, el del piloto, el del navegante y observador y el del artillero de cola y operador de radio, en morse y sin canales presintonizados. Como los aviones de la Iª Guerra, no tenía protección en sus posiciones abiertas sujetas a inclemencias climáticas en vuelos que podían prolongarse hasta nueve horas.

También de la Iª Guerra era la configuración de sus armas: una ametralladora Vickers que disparaba a través de la hélice manejada por el piloto y otra Lewis cubriendo la parte posterior de modo que la mejor defensa era apelar a la maniobrabilidad del "Swordfish" *.

Tenía una velocidad mínima de 67 nudos. "Era muy difícil hacerlo entrar en barrena; el avión podía pararse sobre su cola en pleno vuelo de modo que quedara casi estacionario, antes de caer en un giro a baja velocidad y entonces la recuperación podía ser instantánea; una rápida aceleración y timón opuesto y un veloz descenso de la nariz podían suministrar una estabilidad inmediata. Por otra parte mientras que un avión de caza moderno necesitaba cientos de metros para salir de una picada, el "Stringbag" podía ser nivelado en 150".

* "Mi observador gritó 'cazas a popa, a ambos lados', una rápida mirada sobre mi hombro, me reveló dos CR 42 italianos...los vi claramente en el resplandor cegador del sol, dos cuadritos negros que descendían hacia mi cola, pero afortunadamente unos 300 metros más arriba.... Inmediatamente me deshice de mi torpedo....después, la rutina que había aprendido en Bermuda vino en mi ayuda, y mientras los Fiat abrían fuego yo puse el "Swordfish" sobre su cola, los proyectiles pasaron por delante y ellos giraron hacia atrás y casi chocan...Nunca antes había picado a un "Swordfish" tan cerca de la vertical ni había salido tan próximo a la superficie del mar...Los Fiat se habían recobrado y se acercaban al unísono....tuve tiempo para picar nuevamente hasta el nivel del mar a fin de ganar velocidad y poder trepar verticalmente con el acelerador cerrado y que el avión se detuviera...lo dejé ir un poco más allá de la vertical, en medio de un rizo

ascendente, y después tuve que abrir completamente el acelerador y rolar hacia un lado en un giro completamente en pérdida y apenas logré evitar una barrena inmediata ...estoy seguro de que por una fracción de segundo el "Swordfish" quedó colgado de la hélice. En el comienzo del giro pude ver como los dos italianos se hundían en el mar".

Extractado del libro "Stringbag", en versión española "A la Guerra en Biplano" de Charles Lamb.

El arma más letal era el torpedo de 750 kg que podía hundir o averiar seriamente unidades de superficie. Su lanzamiento a la luz del día significaba un gran riesgo por lo que la técnica empleada consistía en descender en una picada casi vertical a unos 180 nudos sin superar los 200 a riesgo de perder las alas. Una vez nivelado y con un brusco descenso de la velocidad por desaceleración y el efecto de frenado por su configuración (tren fijo y riostras) el piloto estaba en condiciones de efectuar el lanzamiento con el cuidado de compensar la brusca pérdida de la carga.

En general se prefería el ataque nocturno en el cual no era necesaria la picada aproximándose en cambio en un largo planeo, efectuando el lanzamiento a muy baja altura y a menor distancia del blanco.

En esta era en la que hemos pasado de la "asistencia por computadora" (computer assisted) al parcial o total control por parte de ésta, la mira para el lanzamiento de torpedos parece un elemento arcaico aunque demostró ser efectivo. A cada lado de la posición del piloto había dos varillas fijadas al borde de salida del plano superior con lamparitas eléctricas igualmente espaciadas. La distancia entre dos de ellas representaba cinco nudos en la velocidad del blanco. Al aproximarse en ángulo recto al rumbo del buque adversario, y a una distancia de unos 2.000 metros, el piloto apuntaba su avión con la lamparita correcta coincidiendo con la proa de la nave de modo que para una velocidad estimada de 25 nudos, debía haber cinco lamparitas entre la proa del blanco y la nariz del "Swordfish". El piloto que era el responsable de lanzar las armas, fueran torpedo, carga de profundidad, mina o bombas, en el caso del primero debía apreciar la velocidad del blanco y la altura sobre el agua porque los altímetros de entonces no tenían la precisión de instrumentos más recientes. En los ataques a la luz del día la apreciación de la velocidad del blanco debía realizarse antes de iniciar la picada porque no se disponía de tiempo para realizar correcciones de último momento que por otra parte podían alterar la trayectoria del torpedo.

Los pilotos adecuaban a sus necesidades las falencias que mostraba el avión: "Pilotear el "Swordfish" requería mucha fortaleza física" y debido a la carencia de un mecanismo para contrarrestar el "torque" cada uno experimentaba con esparadrapo y goma un agregado personal de manera de aliviar la presión constante sobre el control del timón que llevaba a sufrir lo que se denominaba "Mal de pierna del "Swordfish".

Originalmente tenía una autonomía de 540 millas (1.000 Km). Al considerar la posibilidad de realizar un ataque sobre buques alemanes en Wilhemshaven, se experimentó con un tanque suplementario ubicado en el segundo habitáculo, entre el piloto y el artillero de cola que además de telegrafista pasaba a ser observador y navegador, lográndose extender la autonomía a más de 800 millas (1.500 Km) o nueve horas en el aire.

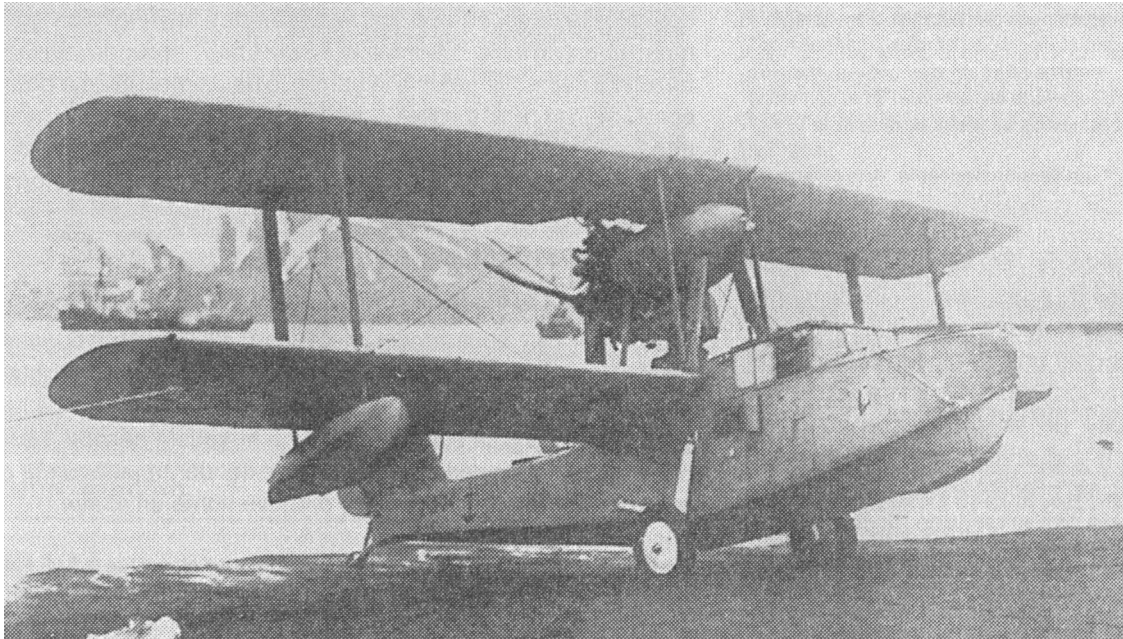
La primera escuadrilla en emplear el tanque adicional fue la 815 que operaba sembrando minas en la desembocadura del río Weser, con base en el aeródromo de Bircham Newton de la Real Fuerza Aérea cuyos pilotos solían observar con curiosidad esos biplanos que volaban sobre el Mar del Norte rumbo a Alemania con una mina entre las patas del tren de aterrizaje y un tanque de combustible entre el piloto y el observador con los riesgos inherentes a tal configuración. Alguna vez llamó la atención de uno de ellos un corcho con un piolín que tapaba un tubo en la parte superior del depósito extra y que según le fue explicado estaba destinado a tapar el tubo de venteo porque cuando el avión trepaba, el combustible se derramaba sobre el acompañante en el tercer habitáculo. Una vez nivelado éste tiraba del piolín para que el aire pudiese entrar y el combustible fluyese. De más esta decir que estas innovaciones incluso la del tanque adicional no eran modificaciones introducidas ni por el fabricante ni por autoridad superior alguna, sino soluciones encaradas por aquellos que trataban de cumplir su misión con los medios disponibles.

545

En el transcurso del conflicto se efectuaron algunas mejoras: cambio de modelo del motor, reemplazo de la tela en las alas inferiores por cubiertas metálicas para posibilitar la instalación de lanzacohetes y provisión de un radar centimétrico.

Se construyeron 2.391 "Swordfish", 692 la firma Fairey y 1.699 Blackburn.

546



Supermarine Walrus
de la Aviación
Naval Argentina,
en la Antártida.

Motor radial Bristol Pegasus 690 HP (reemplazado posteriormente por otro de 820 HP). Envergadura 13.87 m; largo 10.87; altura 3.76 m. Peso vacío 2.132, peso máximo de despegue 3.406 Kg; velocidad máxima 222 Km/h; autonomía, sin tanque suplementario, 546 millas (1.000 Km). Armamento: dos ametralladoras .303" (7.7 mm); un torpedo o 680 Kg de bombas.

Aunque las intervenciones de los "Swordfish" durante la guerra fueron variadas y numerosas, son especialmente recordados por haber detenido al *Bismarck* volando desde el *Ark Royal* y por el ataque nocturno a la flota italiana surta en Tarento procediendo desde el *Illustrious*.

A pesar de que durante el conflicto entró en servicio el "Albacore" como su reemplazo, tal previsión no tuvo lugar y el "Swordfish" siguió operando hasta el fin de la guerra a pesar de que el Arma Aérea de la Flota contaba a partir de 1.943 con el avión de ataque americano "Grumman Avenger" y el británico "Barracuda".

Supermarine "Walrus" Bote volador de casco metálico, catapultable, biplano, monomotor, cuatriplaza

Sus antecedentes se remontan al anfíbio "Seagull" de la segunda década del siglo. El primer prototipo del "Walrus" fue conocido como "Seagull V" que voló por primera vez el 21 de junio de 1933. Bajo la primera denominación, Australia colocó una orden por 24 aviones y cuando basada en la especificación 2/35, el Arma Aérea de la Flota requirió doce unidades, pasó a denominarse "Walrus". En 1936 la aviación naval ordenó otras 204 máquinas. Las entregas iniciales del "Walrus" I comenzaron en julio de ese año para ser asignados a acorazados, cruceros y otras unidades con catapulta.

En 1940 los aviones de la Armada fueron agrupados en las escuadrillas 700, 711, 712 y 714. A partir del año siguiente el "Walrus" pasó a integrar siete escuadrillas de búsqueda y

rescate marítimo de la RAF con base en Gran Bretaña y cuatro en Medio Oriente.

Entre 1936 y 1944, se fabricaron 740 "Walrus". La firma Saunders-Roe, en Cowes (Isle of Wight), se hizo cargo de la producción de este anfíbio a partir del número 288 bajo la denominación Walrus II mientras que la fábrica Saro produjo una serie con casco de madera que fue asignada a las escuadrillas de búsqueda y rescate de la RAF.

A pesar de su aspecto arcaico, fue una avión muy robusto que operó durante toda la guerra en las más variadas condiciones climáticas. Además de sus funciones como explorador y búsqueda y rescate marítimo llegó, en ocasiones, a ser empleado como bombardero.

El 18 de noviembre de 1940, el "Walrus" del crucero *Dorsetshire* atacó con bombas blancas en la Somalia italiana.

Fue conocido en nuestro medio por formar parte, dos de ellos, del equipamiento del crucero *La Argentina* incorporado en 1939. En 1946 se adquirieron ocho más que prestaron servicio hasta la siguiente década.

Walrus II. Un motor Bristol Pegasus VI radial de 9 cilindros, 775 HP en configuración con hélice de empuje (pusher). Envergadura 13.97 m, largo 11.46 m, altura 4.65 m. Peso vacío 2.223 Kg, peso máximo de despegue 3.266 Kg. Velocidad máxima 217 Km/h a 1.450 m., velocidad de crucero 153 Km/h. Autonomía 966 Km. Armamento dos ametralladoras .303"; posibilidad de portar bombas debajo de las alas inferiores. **BCN**

S E P E L I O S

EMPRESA LA CAPITAL


S. Cámara S.R.L.

FUNDADA EN 1895

CONTRATADA POR LA ARMADA EN 1942

EMPRESA PRESTATARIA DE SERVICIOS SIN CARGO
A LOS AFILIADOS DE DIBA

ADHERIDOS AL SEGURO DE SEPELIO



San Juan 3582/90
1233 - Capital Federal
Tel.: 4931-0139
4932-5863

La problemática de Kosovo

548 Este tema tan actual, preocupante y lleno de implicancias para las relaciones internacionales, fue tratado el 24 de junio, por tres destacados profesores de la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos, por atención de las autoridades de nuestra Escuela de Guerra, en la Sede Central del Centro Naval.

El doctor W. E. Turcotte, encaró su aspecto político y nos ha parecido interesante reproducir algunos de sus conceptos.

Área 1 - El peso de la opinión pública norteamericana sobre las decisiones para el uso de la fuerza militar exterior y las oscilaciones que ha tenido esa opinión a partir de la guerra de Vietnam

El problema de Kosovo radica básicamente en su población, que es poco equilibra-

da. Son dos millones de albaneses, gobernados por un cuarto de millón de serbios. Allí existía una fuerte supervisión policial apoyada por Milosevich quien asignaba a Kosovo la razón de su ascenso al poder. Sostenía que esa provincia había sido y sería siempre serbia. Existían nexos muy fuertes, Serbia sentía por Kosovo lo que los israelitas sienten por Jerusalén. No es una simple significación geopolítica sino un compromiso muy profundo, muy antiguo; todo esto crea un problema político muy serio que ha de seguir existiendo.

Nos involucramos en el Líbano, algunos recuerdan las acciones de Estados Unidos en una fuerza multinacional en el intento por estabilizar ese Gobierno. El resultado fue la destrucción de la embajada de Estados Unidos y la retirada, sin haber

cumplido ninguna meta lo que produjo un sentido de desesperación al considerarse deshonrados. El sentimiento que nos embargaba podría sintetizarse como: no lo tenemos que volver a hacer.

Esta intervención fue seguida por otras menores que posiblemente ustedes recuerden, como fue la de Panamá, impulsada por los problemas que creaba Noriega y luego nuestra incursión en Grenada, causada por un problema de estudiantes médicos tomados como rehenes.

Cuando nos involucramos en Somalia impulsados por un sentido humanitario en el que no figuraba ningún interés, hubo una etapa en que todo anduvo bien distribuyendo alimentos. Luego se presentaron problemas, fuimos cambian-

do nuestros objetivos y terminamos en un secuestro y la pérdida de 18 efectivos norteamericanos en la batalla de Mogodillo. También de allí nos fuimos diciendo nunca más volveremos a hacer esto y la opinión pública apoyó la idea de ser cautos.

Hubo otras acciones menores pero la grande se presentó en Bosnia. En ese momento la opinión pública norteamericana era dejar el aislacionismo y hacer algo. Durante la administración del presidente Bush se quería hacer algo para detener la matanza pero bajo la responsabilidad europea. Europa pensaba que debía ser Estados Unidos quien utilizara su posición de liderazgo. Durante la campaña del actual presidente Clinton, el candidato usaba el argumento de hacer algo en Bosnia.

Una vez electo se le hizo muy complejo, sus asesores decían que no era un buen lugar y que una vez adentro quedaríamos atrapados por mucho tiempo. Finalmente la opinión pública norteamericana y la europea combinadas, avanzaron sobre la idea de hacer algo y ese algo fue comenzar a bombardear Bosnia en combinación con los musulmanes y los croatas.

Cuando se presentó la situación de Kosovo, la opinión pública había cambiado y decía: no tengamos otro Bosnia, no esperemos más. Entonces los negociadores comenzaron a amenazar a Milosević

con el bombardeo o una acción militar. No queríamos ser tan lentos como lo habíamos sido en Bosnia.

Área 2 - Evolución del concepto de soberanía de los Estados

Las Naciones Unidas (ONU) eran incapaces de apoyar el uso de la fuerza y la razón de ello es bastante clara: Rusia y China son miembros del Consejo de Seguridad y, particularmente la segunda, han sido muy celosas ante intromisiones en su soberanía y debemos reconocer que, precisamente, una situación diferente en Kosovo, era que estábamos dispuestos a emprender una acción dentro de un Estado. Había quienes opinaban que estábamos violando ese concepto, al incursionar dentro de ese Estado en forma independiente por más crueles que fueran sus líderes.

Área 3 - Reemplazo de la ONU por la OTAN, como organismo de intervención y cuáles fueron las dificultades que se presentaron para conducir esa fuerza militar

Estados Unidos y los países europeos que nos apoyaban no podían actuar según sus deseos, utilizando a la ONU. Por eso resolvieron recurrir a otro organismo que

había sido creado con otros propósitos: éste fue la OTAN.

Al tener que conducir por primera vez una campaña en estas condiciones, con el asesoramiento político y militar de 19 países, los cuales también intervenían en la identificación de blancos, les preguntó a ustedes, en su mayoría militares, cómo se sentirían recibiendo opiniones sobre los "qué y los cómo" de cada acción. Diría que allí comenzaron los problemas. Algunos se sintieron muy disconformes con esta utilización de la OTAN y otros opinaban que había que recurrir a fuerzas de tierra.

El bombardeo utilizado se denominó "bombardeo quirúrgico", porque usa armas de precisión. En realidad no resultaron tan precisas en áreas multitudinarias, donde puede lograrse si se lanza a baja altura pero es mucho más difícil cuando se hace a 15.000 pies. Fue así que sufrió un impacto la Embajada de China. Las misiones se hicieron tan alto porque los serbios tenían muy buena capacidad antiaérea con misiles provistos por los rusos.

Quiero aclarar que me resisto a llamar humanitaria a una guerra en que se bombardean poblaciones indefensas. El término humanitario es muy delicado y muy amplio.

Área 4 - Intervención rusa

Los rusos se sintieron muy ofendidos por la expansión de la OTAN, lo consideraron una amenaza, la reedición de Hungría, Checoslovaquia y Polonia. También mencionaron a los Estados Balcánicos dentro de esa expansión considerándose rodeados y sobre todo tuvieron la evidencia de haber dejado de ser una primera potencia, con influencia dentro de Europa.

Todo esto, combinado con un antiguo compromiso histórico con los serbios, les hacía pensar que debían oponerse al uso de una fuerza militar dentro de los Balcanes.

550

Área 5 - Reconstrucción, ayuda y organizaciones no gubernamentales (ONG)

Una vez completada la rendición de los serbios, surgirá el tema de quién se ocupará de rehacer aquello que se destruyó. Uno de los temas más importantes será cómo llevar adelante una ayuda de largo plazo, porque si bien la asistencia humanitaria de corto plazo es importante, hay que pensar cómo encarar una recuperación económica en el largo plazo. En Somalia, la comunidad internacional distribuyó alimentos, lo que es muy bueno pero uno de los efectos colaterales no buscados, fue que arruinamos la economía de los agricultores que no podían vender las cosechas porque la gente los obtenía a precios menores, de la ONU.

Ese hecho impedía una real ayuda a la

recuperación. También sucede en campos de refugiados, donde los aportes de alimentos caen en manos de bandas o pandillas que los utilizan en su provecho.

Por otra parte hay que tener en cuenta la proliferación y el crecimiento de las Organizaciones no Gubernamentales (ONG). Nos damos cuenta de que cada vez tienen un rol más importante: atestiguan ante el Congreso de Estados Unidos, hacen conocer sus opiniones ante el público y lo movilizan a la acción, ponen presión sobre la gente que a la larga nos hace tomar esas decisiones. Esto puede ser bueno o malo, es una parte de la democracia y la estamos evaluando. Creo que habría que tomar en cuenta y encuadrar el rol de estas organizaciones y su influencia sobre los asesores de la Administración y los de la ONU.

PREGUNTAS

¿Cree que, en el futuro, se producirán choques entre civilizaciones (S. Huntington) en lugar de ocurrir entre Estados?

Kosovo es un ejemplo. Como ustedes saben allí se produjeron esos choques durante 400 años, entre grupos de diferentes etnias, creencias y religiones. Técnicamente esas diferencias se arraigaron allí, como lo hicieron en Bosnia, y generarán problemas, allí y en

todos los Balcanes. Voy a hacer un comentario más amplio, diciendo que esta idea de "naciones" (llamando así a esos grupos de gente que tienen en común etnias, creencias o religiones, como dice Huntington, y no pertenecen a un país con fronteras físicas, aunque estén allí asentados), son potencialmente fuente de enfrentamientos y terrorismo internacional. Su dificultad más grande radica en encontrar un proceso político o uno militar, que los represente en común. Esto origina luchas internas por el liderazgo. No criticamos a los palestinos, pero diría que ellos mismos son su peor enemigo y que les costará mucho encontrar proyectos en común. Su reacción es enfrentar al mundo, y lo hacen recurriendo al terrorismo.

¿Esas diferencias dentro de la OTAN, se hubieran manifestado en el caso de ocurrir una confrontación durante la Guerra Fría?

En esa época hubo enfrentamientos, no entre la OTAN y la URSS, pero los tuvimos con Cuba, Libia, el Líbano y en Afganistán. La diferencia consistía en que cada centro de poder intervenía, antes de que el enfrentamiento se hiciera realmente grave, restringiendo la acción de los pequeños estados, evitando así llegar a extremos que nos hicieran entrar en una Tercera Guerra Mundial. Por esa razón sólo hubo enfrentamientos reducidos.

¿Considera que el bombardeo aéreo fue una buena solución para evitar o limitar la matanza de albaneses en Kosovo?

El bombardeo fue demasiado prolongado, aunque no tuvo víctimas directas elevadas. Resultó así porque existía la convicción de que Milosevich se rendiría y que los serbios le retirarían su apoyo. También la naturaleza del bombardeo inicial no fue demasiado dolorosa, pero se profundizó, especulando conque, ante la concreción de la amenaza, del uso de la fuerza militar se resolverían a negociar.

La especulación sobre intensidad del esfuerzo, es como la que se crea alrededor de Hiroshima, ¿debíamos arrasar Belgrado generando un montón de muertes, o le dábamos una oportunidad a los líderes políticos para ser más razonables? Creo que si me hubiera tocado planificarlo, no habría recurrido inicialmente al uso del bombardeo aéreo. Resultó que al hacerlo provocamos mucha destrucción.

¿La acción en Europa no suscita problemas futuros con India y Paquistán o entre ambas Coreas?

Es muy difícil especular sobre esto. En primer lugar, Corea es un problema candente, tiene 3700 militares norteamericanos comprometidos con la defensa de Corea del Sur. Ella tiene gran capacidad para defenderse sola, pero no tiene amigos en el mundo. Muchos creen que, en un futuro cercano, se producirá una unificación entre ambas Coreas. Lo que Corea del Norte reclama ahora es asistencia incondicional.

¿Es legítimo y ético que Estados Unidos se

entrometa con sus fuerzas en otros países, basándose en la opinión pública interna, en lugar de la justicia internacional?

Interpreto esta pregunta como que se considera que hemos sido selectivos con respecto a nuestra participación en la reducción de genocidios o problemas similares en algunos países, descartando otros como Ruanda. Creo que tenemos que ser selectivos, tiene que haber una relación con nuestros intereses nacionales, y en Europa existen situaciones que pueden ser vistas como de interés vital, por ejemplo las dificultades de una guerra prolongada, que pudiera involucrar a Grecia y a Turquía, ya que tienen puntos de vista opuestos en relación con los Balcanes. Eso, por supuesto, implica que seamos selectivos en cuanto a la ayuda humanitaria.

La OTAN no demuestra ningún interés en estar fuera del área europea y creo que es muy difícil lograr que lo haga.

¿La presencia rusa en Kosovo constituyó una sorpresa para Estados Unidos?

Creo, que fue una sorpresa y también, para Yeltsin. Recuerden que nos referíamos a una tropa de 200 hombres que se dirigieron directamente al aeropuerto. Desconozco si se trata de una operación planeada, pero puedo informarles que al llegar al aeropuerto no tenían agua potable, ni alimentos y tuvieron que pedirlos. Por lo menos logísticamente, no fue pensado y podríamos haberlos dejado

elegir entre morir de sed u optar por la retirada.

¿Cuál es la idea de la OTAN sobre el futuro de Yugoslavia y estos nuevos Estados?

No lo sé, pero creo que no se favorece un Kosovo totalmente separado, ni una Albania más grande. Lo que nosotros pensábamos es un Estado protegido, dentro de la soberanía de Yugoslavia. Estamos ante un caso atípico: una provincia bajo control de fuerzas externas.

¿Cuánto tiempo le llevará a la OTAN pacificar y reconstruir el área de los Balcanes?

Tal vez el problema sea eterno, las fuerzas combinadas hemos gastado 20.000 millones de dólares en Bosnia para su reconstrucción y apoyo económico. La dificultad es muy grande, ya que no se trata sólo de los grupos étnicos y los odios que existían; además no tenían instituciones experimentadas, capaces de encarar estas tareas. Esto me hace pensar que seguramente llevará mucho tiempo reconstruir Kosovo.

¿La guerra de los Balcanes ha existido durante mucho tiempo, por intervenir por el genocidio, o por la concepción de que Milosevich es similar a Hitler?

Creo que éste fue un factor motivante.

¿El bombardeo aéreo exclusivo, significa una vuelta atrás a las teorías de Seversky y Douhet?

Creimos que el bombardeo estratégico nos permitiría lograr la totalidad del objetivo.

Esto no es bueno para las Fuerzas Armadas, pero creo que fue una circunstancia única: teníamos el 80% del poder militar, contra 11 millones de personas, en un área confirmada, sin capacidad de represalia ni posibilidad de producirnos bajas. No se me ocurre pensar que exclusivamente por bombardear podría ganarse una guerra en el Golfo, o en Corea, donde se involucraban todos los aspectos de una acción militar contra un enemigo razonablemente poderoso.

¿Quién determina cuando existe violación a los derechos humanos y quién toma decisiones a este respecto?

Los líderes de los países democráticos son los que lo hacen, y creo que no tomarían esas decisiones, salvo con un apoyo firme de la opinión pública dentro de su país, ya que éste no es algo legalizado, es más un tema de opinión pública que condena una acción y apoya una intervención para remediar lo que ha sucedido.

¿Esta actitud de la OTAN puede influir sobre los cambios en el Consejo de Seguridad?

Creo que no. El Consejo de Seguridad se expandirá. Rusia y China continuarán constituyéndolo, porque: la primera no tiene interés en agraviarnos con su retiro, y China desea sentirse parte de la comunidad internacional.

¿Cuál es el futuro de Milosevich?

No se cómo será castigado, pero ustedes saben que ha sido acusado como criminal de guerra. No creo que sea extraditado. Creo que recibirá su castigo de su propio pueblo. Cuando se comience a reconstruir Kosovo y Belgrado continúe en ruinas, me parece, porque la comunidad internacional privará a Belgrado de cualquier tipo de ayuda que su gente lo va a castigar. Porque ahora serán marginados internacionales y a lo sufrido hasta ahora se sumarán los sufrimientos futuros, provocando un cambio interno.

¿Qué consideraciones apoyan una estrategia de bombardeos, con abstención del uso de fuerzas terrestres que podrían limitar las matanzas de albaneses?

Esto es muy diferente a la Guerra del Golfo, pero desde el comienzo aquí hubo una declaración política de que no se utilizarían fuerzas terrestres. Creo que aunque no pensáramos utilizarlas, debimos abstenernos de anunciarlo. Debimos haber mantenido la capacidad de opción. Indudablemente los serbios son buenos luchadores y se hubieran producido muchas muertes.

Con la campaña de bombardeos hubo muertes pero siempre fueron serbios. Pueden pensar lo que quieran al respecto, pero también hubo un problema logístico muy grande para obtener fuerzas terrestres de nuestros aliados y hacerlas llegar a Kosovo, por ejemplo: los griegos no

querían que cruzáramos su territorio de Salónica.

Otro problema era dónde obtenerlas, se habló de 200.000 hombres, pero creo que esta idea no fue políticamente muy atractiva. En este momento se está analizando este tema. La intervención directa de la OTAN sin el apoyo legal de la ONU, constituye realmente un desafío a su autoridad, pero la existencia de China y Rusia en el Consejo de Seguridad, ambas con compromisos hacia el principio de soberanía y hacia los serbios, lo impedían. En realidad la opinión individual dentro de la ONU estaba a favor de una intervención de tipo militar, pero no podían pasar por sobre las normas de la Organización. Si existe una cultura dentro de ella, es la de evitar el sufrimiento en el mundo y éste era el caso.

Estados Unidos y la OTAN deberían obtener un mandato de la ONU para emprender acciones similares a las de Kosovo; sería todo más fácil, dentro de nuestro país y en el mundo.

¿Podría aplicarse el mismo criterio de intervención en Kosovo a la situación en Colombia?

Pienso que, si los problemas en Colombia llegaran a un punto en que se requiriera una intervención en gran escala, en primer lugar pediríamos la opinión de los países que la rodean y seguramente de ustedes. ■

LA OCEANOGRAFIA Y SUS APLICACIONES

JAVIER ARMANDO VALLADARES

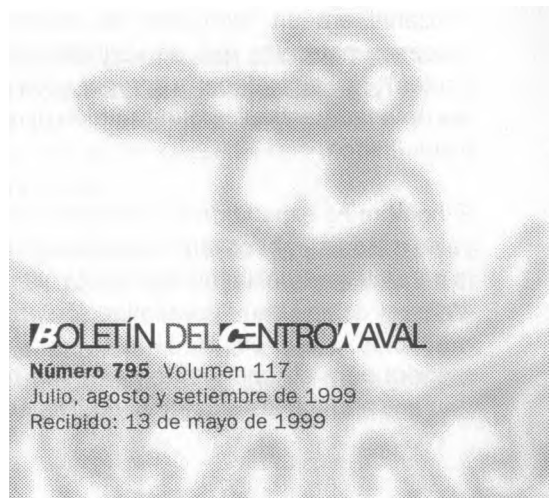
El capitán de fragata **Javier Armando Valladares**, cursó la Escuela Naval Militar (promoción 103) egresando como guardiamarina en 1974.

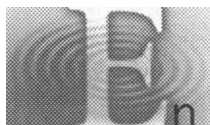
Realizó estudios sobre Oceanografía Física en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires, Escuela de Oficiales de la Armada y Escuela de Guerra Naval.

Sus principales destinos embarcado fueron: lancha hidrográfica *Petrel*, barreminas *Río Negro*, buque oceanográfico *Puerto Deseado*, transporte *Ceibo*, fragata *Libertad* y actualmente comandante del buque oceanográfico *Puerto Deseado*.

Asimismo se ha desempeñado como: Representante Alterno Argentino ante el Comité Oceanográfico Internacional (COI/UNESCO); Representante Argentino ante el Programa Internacional para el Sudatlántico de Boyas (ISABP/ COI-OMM) y Representante Argentino ante el Programa Oceanográfico para el Atlántico Sudoccidental Superior (ASOS/ Cancillería-COI).

553





554

el Boletín N° 790 se reprodujo un artículo que había sido publicado inicialmente en el Boletín N° 599

Julio y agosto de 1951) por el entonces capitán de fragata Rodolfo N. Panzarini.

A modo de homenaje al autor y como una reflexión equivalente casi medio siglo después de su publicación original, pretendo interesar y mantener viva esta compulsiva necesidad de descubrir la “Magia del Mar”.

La oceanografía definida como lo había hecho el contralmirante Panzarini era un “conjunto de ciencias que estudia los procesos naturales que se verifican en los océanos y sus límites”, hoy se le debería agregar a los procesos naturales, los de origen antrópico que también ocurren en los océanos y sus límites.

El hombre ha expandido su presencia en forma significativa; ya no quedan ámbitos sin huellas sensibles de sus acciones; la naturaleza especialmente en este último medio siglo sufrió algo así como una “contaminación” por nuestros actos y productos; aquel objeto de la oceanografía “determinar la manera para obtener ventajas de las propiedades útiles y anular o atenuar los efectos perjudiciales para el hombre” no

percibía todavía la degradación que le estábamos imponiendo al medio ambiente.

Ya entonces el autor planteaba la unidad de las ciencias del mar y la necesidad de encarar en forma interdisciplinaria los problemas marinos, si bien manteniendo una división conceptual entre los problemas físicos, químicos, geológicos y biológicos, había enumerado las potenciales aplicaciones de la oceanografía bajo esa idea de complementación entre ciencias pero siempre apuntando a los intereses de la humanidad. Ahora, si bien los intereses de la humanidad cambiaron, aquel listado que seguramente había sido hecho en forma genérica y ejemplificadora, hoy en día debería ser complementado con las necesidades del planeta.

Aquellos conceptos utilitarios hacia el medio ambiente de entonces se trocaron por novedosas e imperiosas ideas sobre protección y preservación de los recursos naturales, sobre muchos de los cuales se tomó conciencia de que no es posible su consumo indefinido y descontrolado; no todos son renovables y debemos utilizarlos con más cuidado que la simple necesidad.

Hoy estamos inmersos en tendencias políticas, sociales y económicas de interdependencia, las cuales modifican fronteras, brindando conceptos de convivencia y de relación mucho más regionales que a mediados de siglo. Las acciones u omisiones que se cometen de un lado de una frontera política tienen sus consecuencias, inevitablemente, del otro; podemos tomar como ejemplo lo que escuchamos o vemos

a diario en las noticias: incendios forestales, descargas de residuos al medio ambiente, grandes migraciones étnicas, construcciones de grandes obras como represas hidroeléctricas o viales, entre tantas otras.

A la luz de estos cambios nacieron nuevos paradigmas como el desarrollo sustentable de una región, concepto que exige armonía entre la naturaleza y el hombre que la habita. Concepto que sumado a la impresionante evolución de las comunicaciones, en este fin de siglo, generó una conciencia social del tiempo: la red internet, la televisión, la radio y los periódicos nos permiten saber en detalle cuándo y cómo se atenta contra el medio ambiente percibiendo diariamente la degradación de los recursos naturales y el tiempo que nos queda hasta su agotamiento definitivo.

De pronto, en estas últimas décadas del siglo descubrimos que gastamos más recursos que su capacidad de recuperación o reemplazo; obviamente somos más habitantes sobre la Tierra pero también vemos que se han derrochado recursos, por ignorancia, por falta de comunicación, por falta de esta idea temporal e interdependiente que nos pone frente a un mundo mensurable y perfectamente agotable si lo mal usamos.

Esta situación de sentir el tiempo por lo que gastamos o lo que nos queda de algo, nos hizo mudar los conceptos utilitarios y de responsabilidades difusas, de mediados de siglo respecto del mar; por ideas mucho más comprometidas con la necesidad de cuidar, de ahorrar lo que es no renovable y de usar en su justo ritmo lo renovable para permitir que mantenga ese calificativo; este concepto temporal de los recursos ayudó a generar la sensación de que el mar nos preocupa a todos y no sólo a los países costeros o quienes tienen la actual capacidad de su explotación.

Por lo expuesto hasta aquí podríamos actualizar las aplicaciones de la oceanografía, bosquejando una nueva clasificación, quizás con menos nivel de detalle pero que intenta ser más

interdisciplinaria y dirigida a un desarrollo sustentable de las capacidades del mar:

1- Las Ciencias Oceánicas en relación con los recursos biológicos:

Al tradicional enfoque que apuntaba sobre la pesca, las aves marinas, la caza de ballenas, el uso de la foca peletera y que mencionaba en forma precoz e imprecisa a las plantas, que calificaban como utilizables, hoy en día se le pueden agregar por ejemplo la gestión y el manejo de las algas nocivas, del cultivo de peces y bivalvos, del aprovechamiento de manglares y la permanente búsqueda de nuevas fuentes proteicas.

La humanidad necesita la pesca para satisfacer buena parte de su demanda alimenticia, pero para evitar la depredación y mantener la sustentabilidad de estos recursos hacen falta puntillosos estudios de las condiciones oceanográficas que brindan soporte a la vida en el mar.

2- Gestión integrada de las zonas costeras:

Casi el 80% de la población mundial en el siglo XXI vivirá en zonas costeras; esto por sí solo implica la necesidad de integrar esfuerzos científicos y sociales para su gestión.

La prevención y alerta ante crecidas del nivel del agua, tanto por mareas, fenómenos meteorológicos o de origen hídrico son una necesidad que exige amplias redes de monitoreo asociadas con sistemas de procesamiento y difusión de la información en tiempo real.

El continuo avance del hombre sobre las playas tanto a través de complejas obras de infraestructura o en la localización de comunidades carecientes, por ejemplo, obliga a prever su impacto sobre la línea de rivera, alterando o acelerando procesos erosivos o de relleno, modificando la captura de pesquerías artesanales, cam-

biando hábitos turísticos tanto por alteración de paisajes como por modificaciones sociales.

La extracción de minerales en la costa, especialmente los vinculados con la construcción, también merece ser especialmente controlada para evitar alteraciones o daños irreparables.

Los estados costeros desarrollaron sistemas jurídicos para relacionarse entre pares y entre ellos y los espacios marítimos internacionales, definidos y administrados dentro del sistema de las Naciones Unidas; esto obliga a cada país a delimitar claramente sus espacios marítimos con respecto a la alta mar y a los fondos oceánicos. Complejos sistemas jurídico-técnicos delimitan dichos espacios y controlan su explotación, forzando una estrecha relación entre estados y organismos internacionales.

556

Todas estas razones, entre muchas otras, convirtieron a las costas en el ámbito más notorio para desarrollar una visión holística donde se vinculen los problemas sociales con los ambientales.

3- Investigación y vigilancia de la contaminación marina:

Como dijimos anteriormente, el hombre a través de sus actos va dejando una secuela de contaminación, muchas veces no percibida por los sentidos pero que tarde o temprano va degradando el medio ambiente llegando hasta niveles de muy compleja solución.

La contaminación tiene muy variados matices como por ejemplo los simples desechos domiciliarios que flotan en las costas de grandes ciudades, las descargas industriales y cloacales, los cambios físico-químicos de las aguas en proximidades de grandes usinas térmicas o nucleares, la descarga a la atmósfera de residuos gaseosos que alteran el medio ambiente no sólo en las proximidades de su descarga sino también a grandes distancias ocasionando lluvias ácidas.

Como un elocuente indicador temporal, la contaminación en todas sus formas, nos muestra comparativamente los niveles de degradación y el gigantesco pero imprescindible esfuerzo de recuperación posterior.

4- Los sistemas de observación:

Pese a los más de cien mil años que llevamos deambulando por la tierra y el agua, aún no conocemos (como deberíamos) nuestro planeta. Esta reciente tendencia a la globalización nos despertó la necesidad y la curiosidad por un saber más integrado.

Descubrimos que no se pueden entender los problemas de escala global sin sumar los enfoques de todas las ciencias; paulatinamente las mediciones han ido sumando parámetros y numerosos programas internacionales han desarrollado ambiciosos sistemas de observación del mar y la atmósfera tratando de desentrañar interrogantes y enseñarnos a correlacionarlos con el clima y su evolución.

Con muy variados enfoques y tecnologías se han ido generando complejas redes de monitoreo muchas de las cuales superan las fronteras políticas para intentar una comprensión de los cambios a nivel global.

5- Intereses Marítimos:

Bajo esta denominación algunos jlistres autores intentaron generalizar toda esa amplia variedad de actividades no necesariamente científicas que relacionaron históricamente al hombre y el mar.

El contralmirante Panzarini los desgranó en aplicaciones náuticas, en operaciones militares, en turismo, pero luego en el mismo trabajo las generalizó desde el punto de vista de la oceanografía y el hombre.

El mar ha brindado a la humanidad una forma de comunicar-

se, de compararse, de desarrollarse, y tanto en la guerra como en la paz se convirtió en medio y fin para alcanzar sus intereses. Prácticamente no existe nación del mundo que no tenga algún interés en el mar; algunas simplemente para alcanzarlo con sus fronteras otros para cuidarlo pero todos han desarrollado una conciencia colectiva identificándolo como el primer elemento (ámbito o como se lo quiera denominar) que presenta matices y espacios internacionalmente compartidos, que exigen ingenio y creatividad para su tratamiento.

Desde mediados de siglo ha nacido un gran número de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que pretendieron abarcar temáticamente los océanos, tal es el caso de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, de la Organización Marítima Internacional, del Bureau Hidrográfico Internacional, o de la Comisión de los Fondos Marinos, entre otras.

Este replanteo de la problemática del mar desde un enfoque mucho más interdependiente nos pone frente a un interrogante a nivel nacional: ¿Cómo maneja nuestro país los temas oceanográficos?

Hace medio siglo esta pregunta pudo ser soslayada, porque la pequeña comunidad científica abocada al mar estaba comprendida entre pocas instituciones; prácticamente todos los investigadores y administradores se conocían personalmente y por otro lado el esfuerzo económico estaba soportado por organizaciones que requerían el estudio del mar para el cumplimiento de sus fines específicos. Pero el tiempo ha transcurrido, no se generó ninguna organización estable que racionalizara y diera continuidad al esfuerzo, fueron surgiendo nuevas demandas pero sin capacidad de respuesta, las instituciones que originalmente soportaban la investigación fueron restringiendo sus actividades periféricas en pos de sus actividades específicas, las nuevas instituciones que nacieron por necesidad no pueden atender o coordinar un esfuerzo que día a día se muestra de mayor complejidad, la

problemática de lo inmediato no siempre permite atender la importancia de la continuidad.

En un pragmatismo de oferta y demanda, algunos sostienen que no existe todavía una masa crítica suficiente para estructurar un ente de coordinación. Pero los pendientes se acumulan y la ausencia de una racionalidad en la temática complica cualquier gestión e incrementa los esfuerzos.

La dinámica impuesta por los organismos internacionales, que paulatinamente se van convirtiendo en los referentes de los principales temas en la gestión marina, nos está empujando hacia un orden acordado y coordinado desde esas organizaciones en las cuales somos en el mejor de los casos tibios participantes, pero que indudablemente exige de nosotros un ajuste en las prioridades vistas desde la óptica local. Varias iniciativas inconclusas, intentaron convocar a un esfuerzo interinstitucional más compartido, pero la falta de continuidad y de recursos económicos para instrumentar algunas de las propuestas nos sigue manteniendo lejos de la situación ideal.

A modo de resumen podemos decir que seguimos tal como lo planteó el contralmirante Rodolfo Panzarini, frente a un desafío. No hemos podido articular, ante un tema probadamente importante y con aplicaciones que inciden en nuestra inserción en el mundo, una estrategia consensuada y viable; seguimos esperando poder alcanzar, como dicen algunos, esa masa crítica de personas e intereses que permitan comprometer al menos una cuota mínima del presupuesto nacional.

Mientras tanto la falta de coordinación no impide que se sigan sumando necesidades y las aplicaciones de la oceanografía sigan demandando cada vez más ingenio y esfuerzo de los "pocos" interesados en el mar, este mismo mar que seguramente dentro de 50 años otro oceanógrafo, rodeado de otras circunstancias, pero con las mismas ansias por explorar y descubrir sus misterios, seguirá denominando "Mágico".

TELÉFONOS DE IMPORTANCIA CENTRO NAVAL

SEDE CENTRAL

Conmutador	4311-1011/16	
Fax Secretaría	4311-5443	
Comedor	4311-5486	
TESORERÍA CENTRO NAVAL	4311-0020-3437-6060	Fax 4311-0123
BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL	4311-0041	
INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES	4311-0042	Fax 4311-0043
ANEXO CENTRO NAVAL	4322-5143-5291-5311-5393-5424	
	4393-5731-5966-5997	Fax 4322-5791
Semipúblico	4393-0311	

DELEGACIÓN OLIVOS

Conmutador	4796-2930	Fax 4796-5737
Administrador	4796-4110	
Comedor	4796-5314	
Náutica	4795-6060	
SUBDELEGACIÓN NÚÑEZ	4701-4795	
Semipúblico	4701-0754	

DELEGACIÓN TIGRE

Administración	4749-1070	Fax 4749-2107
Guardería	4749-0210	

DELEGACIÓN LA PLATA

Administración	(0221) 482-7190	Fax (0221) 422-9814
----------------	-----------------	---------------------

DELEGACIÓN MAR DEL PLATA

Administración	(0223) 486-0876	Fax (0223) 489-3295
----------------	-----------------	---------------------

DELEGACIÓN BAHÍA BLANCA

Administración	(0291) 454-7446	
Bar	(0291) 454-3559	

DELEGACIÓN PUERTO BELGRANO

Administración	(02932) 48-7489	Fax (02932) 48-7488
----------------	-----------------	---------------------

DELEGADO EN USHUAIA

Fax (02901) 43-1098

Algo para recordar

Por el capitán de navio
Juan J. Roque Allende

Corría el año 1963; me desempeñaba como Jefe de los Servicios Marítimos de la Base Naval Ushuaia y en la tarde del 22 de octubre, recibí la orden de mi jefe, el capitán de fragata Juan Antonio Valente, de concurrir a la Estación Aeronaval y "contactarme" con el Comandante del DC3 de Estación, capitán de corbeta Carlos Macchiavelli, para participar como "observador" de un vuelo que se haría la mañana siguiente, donde se lanzarían víveres para abastecer al Batallón de Infantería de Marina N° 5 que se encontraba en operaciones en la zona cordillerana de Tierra del Fuego.

Decolamos a 0730. Una mañana espléndida, como copiloto el teniente de fragata Edgardo Ballester y en vuelo de instrucción el guardiamarina Eduardo Figueroa, el mecánico de a bordo y un Comisario. Llevábamos corderos congelados y se había sacado la puerta de acceso al avión para la maniobra que minutos después efectuaríamos.

Volamos al punto de reunión que detectamos por las señales de humo color amarillo que efectuaban los Infantes; comenzó la aproximación y en repetidos pasajes en vuelo rasante sobre el follaje de los árboles, arrojamos nuestra carga. Terminada la maniobra el avión tomó

altura y navegando por el Canal de Beagle puso un arrumbamiento hacia el Este.

Cabe recordar que el Comandante de la nave, previo al decolaje, me informó, que una vez que arrojáramos los víveres en la cordillera continuaríamos vuelo hacia Río Grande donde tendríamos que hacer combustible y posiblemente pernoctaríamos.

Al consultar al teniente Ballester del porqué de este rumbo que nos alejaba del destino previsto, me manifestó que el Comandante deseaba hacerle conocer la zona al guardiamarina. La mañana, como dije anteriormente, era fuera de lo común en esta época del año, serena, diáfana, sin vientos ni nubes, un sol radiante y toda la belleza de la zona fueguina.

Dejamos por babor cabo San Valentín, el estrecho de Le Maire y allí estaba la Isla de los Estados lugar donde comenzaría esta odisea, que felizmente hoy puedo narrar.

Siento toser los motores, se detienen y en segundos funcionan nuevamente, se invierte el rumbo y presiento que algo anormal ha sucedido. El teniente Ballester sale de la cabina y me pone al tanto de la situación, se había pasado a tomar

combustible de los tanques de reserva lo que permitía una autonomía inferior a los veinte minutos que no nos permitía llegar ni a Ushuaia ni a Río Grande, consultándome, dado mis conocimientos de la zona, si conocía algún lugar apto para una emergencia dentro del radio de acción remanente del avión.

Le contesto, que la Base Naval está construyendo en Punta Moat, estancia de Lawrence, una pista de aviones para el Aero Club de la ciudad pero aún sin terminar. Luego me entero de que el Comandante comunica a la Estación Aeronaval la emergencia y la intención de arribar a Moat.

Comienza nuevamente el cruce del Le Maire, proa a estribor la bota de Tierra del Fuego, y sobrevolando Bahía Aguirre nuevamente se plantan los motores, el avión inicia el planeo hacia la costa de Puerto Español y nos preparamos para el aterrizaje de emergencia.

El copiloto ocupa su lugar, el guardiamarina se ubica en el asiento longitudinal dando la espalda a la nariz del avión, y yo, a mi manera, adopto lo que considero adecuado a la situación; las piernas apoyadas al mamparo que me separa de la cabina; los problemas con

las hebillas los soluciono haciendo un doble nudo con el cinturón y me abraza a almohadones que me servirían para atenuar los efectos del impacto. El silencio de los motores, contrastaba con el fuerte sonido del viento que invadía el compartimiento por la ausencia de puerta, el crujir del circuito hidráulico al accionar los flaps y el fuerte golpe que indicó tren de aterrizaje abajo denotó la eminencia del desenlace, recordar la familia, encomendarse a Dios, que se cumpla su voluntad.

Por la ventanilla apreciaba el rápido descenso, la proximidad del agua, de repente la playa luego la abrupta detención al ir enterrándose las ruedas en la zona de turba con la amenaza a capotar que felizmente no se cumplió. Fui el último en abandonar el avión, pienso que fueron segundos, pero no olvidaré el tiempo que demandó deshacer los nudos del cinturón y poder desplazar una balsa autoinflable que se había activado en el impacto y que impedía mi paso. Salté y nos alejamos a prudente distancia de la nave observándola mudos como si esperáramos alguna respuesta de la que ya nunca más levantaría vuelo.

Informada la Base Naval sobre nuestra situación a los pocos minutos nos sobrevoló otro DC3 al que estando camino a Buenos Aires proveniente de Ushuaia, transportando al entonces Ministro del Interior doctor Rodolfo Martínez, se le ordenó regresar en apoyo nuestro. Establecido el contacto radial

entre ambos Comandantes y enterado de las novedades que se produjeron efectuó un vuelo rasante sobre nosotros arrojando cajas de cigarrillos para luego tomar altura y proseguir su viaje a destino.

El Comando de la Base Naval nos informó que se había ordenado alistar al aviso *Sanavirón* para rescatarnos y trasladarnos a Ushuaia, el buque arribaría por la tarde.

Horas después del accidente vimos con sorpresa que se acercaba hacia nosotros un cabalgante que resultó ser el peón de un pequeño y único casco de estancia en Bahía Aguirre, propiedad de los hermanos Estoich (solo recuerdo la pronunciación de ese apellido y no la escritura), el que nos manifestó que habían visto volar muy bajo el avión y que indudablemente entendían que estábamos en problemas, por lo que lo enviaron a investigar y a ofrecernos toda su ayuda. Nos preguntó si deseábamos concurrir a comer con ellos lo que aceptamos de inmediato, iniciando una caminata que nos demandó un buen rato; pienso que la distancia no era menor a los 8 km.

Mientras esperábamos que un hermoso corderito puesto al asador nos compensara los momentos vividos, compartimos con esos pioneros de esta solitaria zona una amena charla escuchando las vicisitudes vividas en esos lejanos lugares por la falta de medios de comunicación, las largas marchas a caballo a los lugares poblados para hacerse de provisiones, sus turnos con radioaficionados, el apoyo

de los buques de la Armada, encargados de retirarles anualmente su producción lanera; tarea que me tocó personalmente realizar el año anterior como Jefe de Material Naval en el transporte *San Julián*.

Agradeciendo tan lindos momentos que nos brindaron, nos despedimos y regresamos al avión donde nos quedaba la tarea de transportar a la playa todo el material que pudiera ser rescatado para ser embarcado en el aviso de regreso a Ushuaia. Anocheció y con gran alegría divisamos en la boca de entrada al *Sanavirón*, que sería el medio que nos regresaría al hogar. El día siguiente, a media mañana atracamos en el muelle de Ushuaia, el reencuentro con mi esposa e hijos, los amigos y una larga anécdota a contar.

Pasaron los años, regresé como Comandante del *Chiriguano* de Estación en Ushuaia el año 1973; en una de las tantas navegaciones por la costa fueguina pude aproximarme a la playa de Puerto Español y contemplar el fuselaje semisumergido del viejo avión, volcado y con el tren de aterrizaje apuntando al cielo.

Pasaron otros tantos años y en uno de mis viajes a Ushuaia me encontré con el capitán de fragata Figueroa que se desempeñaba como Jefe de la Base Aeronaval; recordamos lo vivido casi 30 años atrás y me invitó a que lo acompañara a uno de los hangares y grande fue mi sorpresa al ver un maltrecho tren de DC3 rescatado por él y que guardaba como testigo mudo de un día para no olvidar. ■

LEY PARA LA MARINA MERCANTE (análisis y comentarios de proyectos)

HÉCTOR I. BASUALDO

El teniente de corbeta **Héctor I. Basualdo** egresó de la Escuela Naval Militar en el año 1941 (promoción 68) y se retiró en 1946.

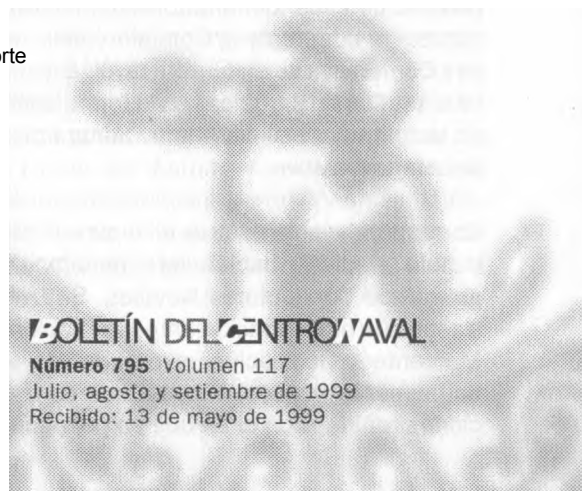
Desde 1947 ha tenido una muy activa participación en la Marina Mercante, habiendo desempeñado cargos directivos en importantes empresas de navegación del ámbito oficial y privado.

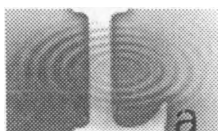
Participó en conferencias internacionales sobre temas de su especialidad; fue asesor marítimo argentino en convenios y congresos.

Publicó varios trabajos sobre temas marítimos y dictó cursos para posgraduados en la Escuela Nacional de Náutica.

Actualmente es miembro del Grupo de Trabajo para el Estudio del Transporte por Agua del Centro Naval.

561





562 **la situación actual de orfanidad institucional en que se encuentra inmersa nuestra Marina Mercante, hace de imperiosa necesidad proveerla de una Ley específica que incentive el interés inversionista en la actividad armadora.**

Al cierre del Período Legislativo de 1998, hay tres proyectos presentados en la Cámara de Diputados de la Nación. El primero de ellos, de la autoría del diputado Luis A. Castillo, actual Presidente de la Comisión de Intereses Marítimos de esa Cámara, ya se encuentra divulgado y a disposición de los interesados en participar en la formulación del proyecto que, en definitiva, se elevará a la Cámara de Diputados para su debate Legislativo.

Corresponde aclarar que el diputado Castillo surge de la cúpula sindical, habiéndose desempeñado al frente del gremio de Conductores Navales. Su trabajo es elogiado y trasunta la preocupación ante la situación actual de la Marina Mercante y dedicación al estudio de los problemas que actualmente padece. No obstante ello, aparecen contradicciones reñidas con el fin que se persigue y que deberían ser

eliminadas por ser repeticiones de errores del pasado. Los otros dos proyectos (1) y (2) han sido originados desde sectores no comprometidos por intereses en la actividad y motivados por inquietudes ciudadanas ante el estado actual de la Marina Mercante Argentina.

Los tres proyectos, en conjunto, son el fruto de la experiencia profesional de sus autores y aportan ideas y propuestas valiosas para el objetivo que se persigue. Valorizan las transformaciones que se han producido en las Marinas Mercantes por imperio de modernas tecnologías y actualización de regímenes laborales para las tripulaciones.

Los tres proyectos deberían ser compatibilizados y circunscribirse la discusión a los temas sobre los que existen diferentes criterios. Sobre ellos debería proponerse el consenso de los participantes como parte de un proyecto único, ya que todos persiguen como objetivo de la Ley : **Promover el desarrollo de la Marina Mercante y su rehabilitación, mediante aportes de capitales en la actividad, nacionales y foráneos, proveyéndola de asistencia, derechos y soportes institucionales, en similitud a los existentes en la mayoría de los países de la comunidad marítima, particularmente en las del Mercosur, donde la República Argentina es la única excepción.**

(1) Ingeniero Roberto D. Hargain.

(2) Centro de Graduados de la Escuela Nacional de Náutica.

Esta legislación debe concebirse para facilitar a nuestro armamento ponerse en condiciones competitivas a fin de poder tener una activa participación en los tráficos internacionales y del Mercosur, preferentemente con buques de nuestra bandera, conforme a la importancia que revisten en nuestro intercambio y en los tráficos domésticos del cabotaje nacional.

Se deberán evitar extensas discusiones que demoren la sanción de esta Ley y tener en cuenta los perjuicios que ocasionarán demoras injustificadas.

Durante la última década, el Poder Ejecutivo, en virtud de varios Decretos de dudosa validez jurídica, con el fin de superar la crisis por la que atravesaba nuestra Marina Mercante y adecuarla a las prácticas de la economía de mercado que se le imponían al país, produjo un grave vacío institucional que aún subsiste.

Por tales Decretos (3) el Poder Ejecutivo se obligaba, dentro de un plazo de dos años, a producir para reemplazarlos una legislación actualizada, adecuada a las reformas económicas implementadas en el orden nacional y a las transformaciones que imponía la globalización de los servicios de transporte marítimo. Vencido el plazo que el Poder Ejecutivo se había autoestablecido, sólo se recurrió a repetidas renovaciones de tales Decretos, para mantener su validez.

Mientras tanto, los otros países integrantes del Mercosur actualizaron sus políticas, y proveyeron a sus Marinas Mercantes leyes que les permiten desarrollarse y atraer capitales para la actividad armadora, en previsión de las necesidades de servicios de transporte que demandaría el rápido crecimiento del comercio de intercambio regional.

El Ejecutivo y nuestros legisladores han puesto en evidencia su despreocupación ante las improvisaciones a las que se recurría, sin tener en cuenta que no existe teoría económica que pueda desechar el transporte por buques, cuando se

trata de países con vías acuáticas habilitadas para el tránsito de su comercio. No puede desconocerse que es el medio de transporte más económico para movimientos a largas distancias, y muy en particular, para cargas masivas.

Los buques han sido vehículos insustituibles para desarrollar el comercio granespacial, haciendo posible la integración de las economías nacionales y regionales, y la conformación del actual comercio internacional. Son un factor importante, y en materia de organización, los servicios que prestan son un ejemplo de lo que se puede lograr con eficiencia en un mercado extremadamente abierto a la competencia.

La utilización de avanzadas tecnologías y modernas infraestructuras operativas para estos medios de transporte, ha permitido atender las demandas de un comercio internacional, que alcanza, durante esta década, un volumen inusitado. No obstante este incremento en la demanda de bodegas, la evolución de los recursos de que disponen y las nuevas modalidades adoptadas - el uso de contenedores y la adaptación de las capacidades de los buques para el transporte en cantidades masivas - han permitido reducir apreciablemente el costo de estos servicios: fletes y desembolsos por el manipuleo de las cargas. En la actualidad para cualquier tráfico existe disponibilidad de servicios.

En este rapidísimo proceso, que también se da en la estructura del Mercosur, a la Marina Mercante Argentina se le retiró toda clase de apoyo. Sólo se le dieron a los armadores facilidades para retirar buques de nuestra bandera para su eventual venta, a fin de poder cambiarla y adoptar alguna de conveniencia. Las Flotas del Estado se liquidaron en un proceso plagado de improvisaciones e irresponsabilidades, del que resultó la pérdida de valores llave del negocio que se le debió atribuir a cada una de las líneas regulares, o en el caso de la flota de YPF, ceder mercados con fletes muy

(3) Decretos del P.E.N. 1772/91, 1493/92. 817/92 y 343/97.

superiores a los del mercado internacional a través de ventas inadecuadas.

A los armadores se les dió, como único recurso para continuar en la actividad, el arrendamiento de buques bajo banderas de conveniencia, con la finalidad de reemplazar el tonelaje vendido y poder explotarlos con tripulaciones contratadas libremente.

Esto les permite a los armadores convenir particularmente con cada tripulante salarios y regímenes de trabajo a bordo, sin ajustarse a convenios o leyes laborales, y sin intervención de sindicatos, con la consiguiente economía y simplificación de las relaciones laborales.

564 Por medio de este recurso, es decir, el arrendamiento de buques extranjeros, los armadores también se benefician desgravando impositivamente: a) El costo del arrendamiento de las unidades, que se imputan a gastos de explotación y b) El impuesto a los capitales.

En función de estas ventajas, que en gran medida equivalen a las que tienen sus competidores de otras banderas, sin necesidad de subterfugios, a nuestros armadores no les interesa entonces matricular buques en el país, mientras no cuenten con similares ventajas fiscales que les permitan competir con buques de otras banderas.

Por supuesto que esta posición de los armadores no soporta ningún análisis. Una razonable estrategia aconseja adoptar para el mediano plazo, prácticas institucionalizadas por una Ley, pues no cabe esperar que los Decretos con los que actualmente se benefician, mantengan su vigencia por mucho tiempo, porque las actuales o nuevas autoridades gubernamentales no pueden sostener indefinidamente políticas adoptadas por razones de "necesidad y urgencia".

Proponer una Ley actualizada para la Marina Mercante nos obliga a no repetir errores de un pasado demasiado reciente

para olvidarlo y evitar caer en nuevas improvisaciones. Sus objetivos obligan a prever recursos y medios necesarios para nuestros actuales armadores, y para aquellos que se espera incorporar a la actividad.

Tengamos en cuenta que la falta de previsión, característica de los argentinos y en particular, de nuestros legisladores y del Poder Ejecutivo, que resulta muy evidente en el presente quehacer político, harán vulnerable y hasta contraproducente una legislación improvisada o impuesta por intereses corporativos. Para evitar caer en improvisaciones se deberá recurrir al consenso entre los sectores involucrados, y de aquellos vinculados, como usuarios, al transporte marítimo.

Esta Ley le debe imponer al Estado capacitación de sus funcionarios y exigirle que asuma su rol de administrador y controlador de la política que en definitiva se adopte, como corresponde a una nación organizada dentro de normas constitucionales. La promulgación de esta Ley lo enfrentará con la urgencia en reglamentarla de inmediato para hacerla efectiva. Podemos aspirar a que los funcionarios que serán responsables de la tarea, comiencen a capacitarse desde ahora, para lo cual deberían hacerse presentes en las reuniones de la Comisión de Intereses Marítimos en las que se debatirá la formulación del proyecto. La ausencia actual de funcionarios en estas reuniones sorprende y desconcierta.

La desregulación que se autoimpuso este Gobierno como recurso de coyuntura, le ha facilitado el cómodo rol de simple observador de la Marina Mercante, mientras ésta se desintegraba desordenadamente. En este contexto, tanto armadores como tripulantes, han quedado librados a las fuerzas que regulan la economía de mercado, excesivamente severas y excluyentes para los países emergentes o en vías de desarrollo que retiran paternalismo a sus empresas. Las alteraciones que estas transformaciones han producido en nuestra economía y la pérdida de identidad nacional de nuestros dirigentes, se han producido sin una preparación previa de los agentes del Estado y de nuestra clase política

y sin haberse tomado los recaudos necesarios ante riesgos que se debieron prever.

Se han desarticulado los organismos responsables de la administración y gobierno de la Marina Mercante. No obstante, en la mentalidad de los nuevos funcionarios, así como en la de los viejos que aún permanecen en actividad desde la década anterior, y aun en ciertos sectores políticos que se aprestan a colaborar en la formulación de esta Ley, subyace la misma tentación: regular imperativamente, recurso adoptado con frecuencia en apremios coyunturales, para evitar el debate participativo que deja en evidencia la carencia de conocimientos y capacitación en temas específicos, en los hacedores de nuestra organización institucional.

Muy diferente es el ejemplo que ofrece el Brasil, país que debe ser nuestro principal referente por su gravitación en el Mercosur, para la implementación política de normas para la Marina Mercante.

Sus agentes gubernamentales, como así también dirigentes políticos y empresariales, que asumieron la responsabilidad de crear su Marina Mercante de ultramar, hasta mediados de este siglo totalmente inexistente, se capacitaron previamente, y desde entonces, han ido adquiriendo conocimientos actualizados, experiencia que se evidencia en las leyes que producen. Han conformado una elite naviera de nuevo cuño, cuyos proyectos son convertidos en leyes con sus reglamentos que responden a un ordenamiento institucional en permanente actualización, y que en definitiva, son expresiones de una verdadera conciencia marítima asumida por toda la ciudadanía. La Marina Mercante Brasileña no ha perdido su entidad nacional, lo que le permite continuar desarrollándose.

Esto ha dado como resultado el explosivo crecimiento de su armamento, ocurrido en los últimos 35 años. Sus empresas navieras ya son parte del negocio globalizado, lo que les ha llevado a disponer de más tonelaje de buques de ultramar que el tonelaje, que en conjunto, suman todas las Marinas Mercantes latinoamericanas, incluida la argentina.

El Brasil, a mediados de este siglo, no disponía de buques propios para sus tráficos de ultramar, mientras que los buques argentinos tenían activa presencia en casi todos los puertos del Brasil y una importante participación en sus tráficos de intercambio, incluyendo el transporte de pasajeros. Más de la mitad de la inmigración europea hacia el Brasil, y casi toda la que tenía como destino la República Argentina, se transportaba en buques de nuestra bandera, en competencia con el armamento más tradicional europeo y estadounidense. En el tráfico de intercambio Argentina-Brasil, la totalidad del transporte marítimo lo realizaban buques argentinos ante la ausencia total de brasileños.

Una Ley de Marina Mercante debe proyectarse con la finalidad inmediata de ser un elemento útil para los transportes dentro del Mercosur, con concepciones semejantes a las adoptadas por nuestros socios para sus Marinas Mercantes, y adecuándose a las políticas de paridades, a fin de lograr costos comparativos no sólo en productos sino también en servicios, para alcanzar a conformar un mercado único como se pretende en materia aduanera.

La tendencia al gigantismo empresarial que se ha impuesto como mejor solución para el negocio naviero globalizado internacionalmente, nos impone revisar políticas y estrategias competitivas, tal vez buscando nichos de mercado para nuestra Marina Mercante. Esta Ley debe concebirse para armadores que disponen de reducido tonelaje, a fin de que puedan posicionarse en esos nichos, que existen, y adquirir dinámica para su desarrollo en el mediano plazo.

La breve antología que se toma como referencia, y los condicionamientos a los que se debe ajustar esta Ley, evidencian que el futuro de nuestra Marina Mercante dependerá de la formación de costos de explotación de sus buques, los que deberán adecuarse, indefectiblemente, a las ecuaciones económicas del negocio naviero internacional. Estas ecuaciones resuelven, además de las variables de costos directos, efectos de la volatilidad de un mercado que debe soportar toda clase de coyunturas.

Se deberá evitar la repetición de viejas prácticas de agentes de las corporaciones vinculadas a la actividad, y en particular, las de los gremios marítimos que, en definitiva, con su poder desestabilizador, han resultado los principales damnificados por la reducción de fuentes de trabajo y salarios. Los armadores por su parte, librados en el presente a sus propios recursos dentro de limitados horizontes y posibilidades, han adoptado las prácticas del negocio naviero internacional bajo banderas de conveniencia, regulando normas para actualizar las relaciones laborales con los tripulantes. Recalcamos que esta Ley debe tener muy en cuenta este equilibrio de partes, hasta hace poco en permanente conflicto, y establecer parámetros para consensuar futuros convenios laborales, respetando normativas aceptadas voluntariamente durante este proceso de reacomodamiento de la Marina Mercante, facilitando así su rehabilitación sobre bases institucionales y permanentes. A continuación se exponen temas que se recomienda sean analizados por los responsables de la formulación del proyecto definitivo de esta Ley y de su posterior debate parlamentario.

566

Mensaje - Suministrar informe al elevar proyecto: Por tratarse de una Ley muy específica que deberá ser analizada por asesores, actualmente circunscriptos a una tecnocracia de cultura económica mediterránea que hasta ahora no concibe el océano, nuestras costas y ríos navegables, “como fluidos vivificantes de una nación y que son el favor más grande que depara la Providencia a una nación”, según nuestro gran estadista Domingo F. Sarmiento.

Sin limitar su extensión, debe suministrar suficiente información como para suplir la falta de conocimientos, que en esta materia, tienen nuestra clase política y legisladores. Debe contener una breve reseña sobre el pasado y presente de nuestra Marina Mercante y de su interrelación con las otras actividades productivas del país, para que puedan asumir el riesgo al que se enfrentan: no repetir errores del pasado.

El diputado Castillo es el único legislador que participa

activamente en este proyecto. Sus pares, en las breves presencias e intervenciones, se limitan a formular preguntas que evidencian desinformación y desconocimiento sobre nuestra Marina Mercante.

El mensaje, además de fundamentar los objetivos de esta Ley, debe prever y anticipar las acciones y estrategias que será necesario desplegar, por el Gobierno y las partes involucradas, para que esta Ley sea efectiva. A tal fin, se suministran sugerencias y reflexiones sobre los siguientes temas:

Modelo de Marina Mercante: será necesario definirlo como recomendación para los armadores y para circunscribir las proyecciones y objetivos de la Ley.

Esto requerirá definir tráficos y servicios que se recomienda atender y prototipos de buques a utilizar, lo que facilitará la estandarización de construcciones e infraestructuras operativas y comerciales. Nuestra industria naval tendrá así la posibilidad de rehabilitarse pudiendo encarar construcciones seriadas que respondan al modelo que se recomienda desarrollar.

Se puntualiza que éste debe ser un objetivo que no otorga derechos ni significa imponer obligaciones. El referirse a la industria naval evidencia el vínculo que puede existir entre estas dos actividades con intereses contrapuestos y conflictivos, pero en forma alguna se debe repetir el error de incorporar a industria naval a los fundamentos u objetivos de esta Ley específica para la Marina Mercante.

Va de suyo que la definición del modelo debe obtenerse por vía de consenso y atendiendo las aspiraciones de armadores, gremios marítimos y usuarios de estos transportes.

Definido el modelo, las acciones quedarán circunscriptas a resolver una problemática simplificada. Los recursos y asis-

tencia que se requerirán serán de menor envergadura y más efectivos y adecuados a las limitadas capacidades de nuestro país y a las de nuestros armadores nacionales.

Centrado el objetivo en un determinado modelo, evitaremos repetir errores del pasado. Así ocurrió en el año 1969. En el intento de desarrollar la Marina Mercante con el recurso de disponer de tráficos de intercambios regionales reservados para buques de los países que los generaban y contar con una Ley de Reserva de Cargas (4) para nuestras importaciones, actualmente derogada, se legisló generosamente con criterio macroeconómico, recurriéndose a los limitados recursos de nuestra microeconomía condicionada por un proteccionismo inadecuado y en vías de desaparecer en el negocio naviero.

Entre las décadas del 60 al 80 se desordena nuestra incipiente Marina Mercante de Ultramar, si bien nos parecía floreciente por la aparición de noveles armadores. Se llegó a ocupar una posición preponderante en nuestro tráfico. El armamento privado fue, artificialmente, ocupando espacios ganados por la Flota del Estado, como consecuencia de medidas regulatorias que lograban del Gobierno. Debe quedar claro para los argentinos, que ese nuevo armamento no se ganó una posición en los tráficos regulares de ultramar en mérito a su actividad, sino por desplazamiento impuesto a la Flota del Estado, lo que finalmente culmina con el desorden total de nuestro armamento.

El nivel de fletes en tráficos bilaterales reservados para las banderas, caso Argentina-Brasil, básicamente correspondiente al trigo de nuestra producción, oscilaba en 12 dólares la tonelada, para embarques en Rosario con destino Santos, flete que estaba a cargo de nuestros productores pues las ventas se convenían CyF. Competían con el trigo estadounidense, financiado generosamente por EEUU, que soportaba fletes de tan sólo 5 a 6 dólares desde el Golfo, a pesar de la diferencia de distancias en los recorridos. Este exceso en fletes que se le imponía a nuestros productores quedaba

absorbido castigando el precio de la mercadería sobre puerto de embarque.

Los armadores argentinos, improvisados en su gran mayoría, algunos hasta entonces en tráficos de asistencia a nuestra Patagonia, como fueron el Comando de Transportes Navales, la Importadora y Exportadora de la Patagonia y Pérez Compans, y otros de menor importancia, abandonaron estos servicios esenciales para la Costa Sur a fin de poder explotar el tráfico bilateral con el Brasil, hasta entonces servido eficientemente por la ex-Flota Dodero y la Flota Mercante del Estado, que luego conformaron ELMA.

En un trabajo publicado en el Anuario de la Marina Mercante Argentina del año 1960, "Crisis en el Tráfico Marítimo Argentina Brasil" (5), de la misma autoría que el presente, se llamaba la atención sobre este desequilibrio económico que había producido la aparición descontrolada de armadores argentinos de oportunidad. El trabajo era el resultado de los estudios y experiencia como Delegado en el Brasil de ELMA y se basaba en estadísticas sobre cuatro años de cada uno de los buques que participaban en ese tráfico y ponía en evidencia el abuso y desarreglo económico que esto traía aparejado. Se imponían fletes abusivos en un mercado cerrado a la competencia externa de servicios al estar reservado a buques de ambos países. Demostraba que la alta rentabilidad de los fletes vigentes en este mercado permitía, sin arriesgar grandes capitales, explotar buques obsoletos y hasta inadecuados en su gran mayoría. Los buques de armadores privados afectados a este tráfico superaban los 20 años de edad promedio y carecían de razonable cobertura de casco y máquinas por su deficiente estado de conservación.

567

(4) Ley de Reserva de Cargas 18250/69.
Ley de Cabotaje Nacional (Tráfico y Comercio) 14492/44.

(5) Crisis en el Tráfico Argentina Brasil - Diagnóstico de Héctor Basualdo. Historia de la Marina Mercante Argentina de Aurelio Anselmo González Climent - Tomo IV págs 389-390.

Esta política de la República Argentina promovió la aparición de armadores brasileños para participar de un negocio de alta rentabilidad y asegurado por la reserva para buques de ambas banderas. Comenzaron con la explotación de sus viejos buques hasta entonces afectados a tráficos costeros, que sin ser apropiados, resultaban altamente rentables por los fletes que absorbían los productores argentinos.

Los buques argentinos fueron rápidamente desplazados por brasileños, en su mayoría modernos y que respondían a las exigencias operativas del tráfico, particularmente graneleros y frigoríficos.

568

Estos desaciertos de la política argentina fueron la base de lanzamiento para que los armadores brasileños desarrollasen su flota mercante y se proyectasen luego en los tráficos de ultramar. Contaron, además, con el apoyo muy efectivo y coherente de su gobierno, no sólo en políticas específicas para la actividad, sino promoviendo el desarrollo de la industria naval con la radicación de grandes astilleros internacionales, algunos de los cuales habían intentado radicarse en nuestro país. Estas radicaciones se complementaron con el desarrollo de la siderurgia naval, aún inexistente en nuestro país, y la industria de grandes motores navales de las principales marcas mundiales.

Paralelamente con estas radicaciones, el gobierno lanzó un plan de construcciones que aseguraba a los astilleros trabajo por tres años y correlativamente el plan regulado para los armadores, que les permitía a estos desprenderse de buques obsoletos, renovarlos y modernizarse, por medio de la construcción en serie de prototipos diseñados conforme al tráfico al que serían afectados según previa planificación. Tales prototipos respondían al modelo de Marina Mercante a desarrollar.

Los buques se adjudicaban a los armadores con financiación incluida, para servir en tráficos previamente adjudicados por el Gobierno.

Solo un año demandó la formulación de este plan, el año 1960, que le permitió al Brasil desarrollar su Marina Mercante a la par de su Industria Naval. A la inversa de lo ocurrido en nuestro país la primera no quedó condicionada por la segunda. La conveniencia de disponer de Marina Mercante y proporcionarle los recursos del Estado, facilitó el desarrollo de la industria naval brasileña.

A los seis años de la puesta en ejecución del plan, los buques brasileños tenían presencia en los tráficos más tradicionales de su comercio de intercambio y habían desplazado a los armadores argentinos del tráfico entre los dos países, ejerciendo un efectivo control sobre los servicios de transporte marítimo afectados a nuestro intercambio bilateral.

La circunstancia de que los armadores argentinos con una flota no actualizada, y sin directivas para orientarlos en la formulación de un modelo de Marina Mercante sobre la base de prototipos que permitiesen desarrollar líneas de producción en nuestros astilleros, según políticas para los transportes que deberían haber sido reguladas, ocasionó el desconcierto de armadores e industriales. Cada armador, individualmente, por medio de la obtención de créditos que generosamente otorgaba el Fondo de la Marina Mercante para construcciones y grandes reparaciones con costos y financiaciones subsidiados, podía adquirir o reparar buques de las más variadas concepciones, en algunos casos totalmente inadecuados para operar en los tráficos a los que aspiraba en ejercicio del derecho de bandera que le otorgaba la Ley de Reserva de Cargas.

Estos son errores anedócticos que no debemos repetir, y deben ser tenidos en cuenta en el mensaje que preceda al proyecto a fin evitar su desconocimiento. Definamos el modelo para el corto plazo y legislemos, en esta primera etapa, concentrando recursos y esfuerzos, para poder hacerlo realidad con nuestros escasos medios disponibles.

Asistencia: Deberá brindarse a nuestro armamento trata-

mientos fiscales, impositivos y aduaneros, y reducción de la burocracia estatal que se contraponen a la agilidad que demanda el negocio naviero, a fin de facilitar el aporte de capitales, y hacer posible costos y rentabilidad a niveles operativos compatibles con los del mercado internacional. Las falencias que en esta materia soporta nuestra Marina Mercante, nos permite proponer una numerosa gama de recursos que pueden ser razonablemente beneficiosos, sin necesidad de devengar fondos para la actividad ni subsidios a cargo del erario público. Se detallan y fundamentan a fin de incorporarlos al proyecto, debidamente justificados en los considerandos de la Ley.

a) - **Importación, construcción y reparaciones de buques de la matrícula nacional** en la República Argentina para su explotación en tráficos comerciales o de investigación: deberán ser desgravadas de todo tipo de impuestos nacionales, como así también se deberá desburocratizar la matriculación y la compra-venta de unidades, conforme a las normas vigentes en países marítimos.

Se deberá explicitar que el negocio marítimo se caracteriza por ser un "negocio de oportunidad", es decir, que las decisiones de los armadores están condicionadas y responden a las variables de un negocio con alto grado de volatilidad, en el que repercuten fenómenos coyunturales, políticos, bélicos, económicos y la ley de oferta y demanda que finalmente se impone sobre los fletes.

Se trata, además, de disponer de facultades para decidir y ejecutar oportunamente con la rapidez que la circunstancia requiere en un mercado abierto a la libre competencia. Por ello, nuestros armadores deben tener todas las facilidades para poder entrar y salir del negocio de uno o más buques con absoluta libertad de acción. Si aspiramos a atraer capitales o asociaciones del exterior, no debemos descuidar esta condición del negocio armador.

Las distintas propuestas que contienen los tres proyectos no

resuelven este problema en su totalidad. Hay una solución simplísima; que los buques sean considerados bienes en tránsito en aguas de jurisdicción nacional, y como tales, liberados de aforos aduaneros y tasas fiscales.

Esta solución fué sostenida por el Grupo de Trabajo del Centro Naval, habiéndose elaborado inicialmente por CEMARFLU (Centro de Estudios Marítimo y Fluvial). Existen antecedentes de que este recurso se ha usado para radicar buques al Sur del paralelo 42, y posibilitar servicios desde Buenos Aires a la Isla Grande de Tierra del Fuego, es decir, en el cabotaje nacional, y enarbolando la bandera argentina. Hasta ahora no han aparecido argumentos en oposición a esta simple solución si se quiere agilizar y desgravar la incorporación de buques a fin de desarrollar la Marina Mercante. Sin duda los capitales extranjeros se sentirían más seguros para radicar y operar buques bajo la bandera argentina y podrían reducir al mínimo los gastos que les ocasiona iniciar o salir del negocio explotando buques de nuestra bandera.

No debe condicionarse la edad de los buques para su importación, limitación ya impuesta en legislaciones perimidas. Se pretende desdibujar la intención que encierra: favorecer a nuestra Industria Naval impidiendo la importación de buques de avanzada edad aunque sean comercialmente rentables.

Esta restricción puede haber para el armamento pesquero o para el del cabotajes menor en los que la obsolescencia de los buques resulta sumamente evidente y se arriesga la seguridad de las tripulaciones. Además en el trasfondo de la cuestión está la industria nava! que se encuentra capacitada para proveer embarcaciones de mediano porte a precios competitivos para el mercado en que se explotan dichas unidades.

La edad de los buques usados se refleja en su precio en el mercado y en las posibilidades de su explotación rentable. A

su vez las aseguradoras de riesgo, tanto del buque como de la carga, regulan primas en proporción a la edad y mantenimiento de la unidad, es decir, constituyen el mejor resguardo ante riesgos que se pretenden justificar. No ocurre lo mismo con embarcaciones menores sobre las que existen otras exigencias más permisibles por parte de las aseguradoras y la autoridad marítima.

El armador es quien asume el riesgo de la inversión y no se le debe condicionar su capacidad de decisión.

Consideramos más apropiado que se limite la facultad de los armadores para operar buques de más de 20 años cuando carezcan de un buen mantenimiento en su flota o que dispongan de sólo la unidad a adquirir.

Debe tenerse en cuenta que en las coyunturas más o menos cíclicas de este mercado, que se da como consecuencia de déficits en la oferta de bodegas frente a la demanda, se recurre a los buques en amarre, la mayoría obsoletos y accesibles para su adquisición. Se opera en un mercado de oportunidad y los buques se ponen de inmediato en servicio aprovechando la coyuntura. Pasada ésta, normalmente el cambio producido y la sobreoferta de bodegas que se produce por incorporación de tonelaje, hace que los buques generalmente retornen al amarre o se destinen a desguace.

Se informa sobre estos acontecimientos que caracterizan al negocio naviero y lo hacen sumamente volátil, y para operar eficientemente, se necesita agilidad y reacciones rápidas, y tener capacidad para comprar, vender, arrendar y fletar buques y proceder a oportunos cambios de bandera.

b) - **Arrendamiento** de buques de otras banderas para ser explotados en tráficos reservados para buques argentinos: Se debe otorgar a los armadores facultades para arrendar libremente buques en condiciones "a casco desnudo" sin limitaciones en cuanto cantidad y capacidades de los mismos y de sus edades, por las mismas razones que se considera igual temperamento para la compra de buques.

El ingreso del buque a tráficos reservados para buques argentinos que actualmente se autoriza otorgando "permisos de excepción" (*waivers*) debe ser gravado mediante aplicaciones de tasas, en similitud al tratamiento aduanero de mercaderías, en razón de que se le autoriza a comercializar servicios en un área reservada a los nuestros. Esto equivale a regular aforos con el mismo criterio proteccionista del que gozan nuestras industrias nacionales. Si bien significará una carga para la formación de costo del servicio que finalmente se trasladará a los fletes, esto se podrá evitar cargando en buques argentinos.

Debe tenerse en cuenta que en estos servicios en que se puede practicar el "dumping" sin sufrir penalizaciones, será necesario protegerlos ante prácticas desleales de competidores.

Esta propuesta responde a un derecho legítimo e incuestionable y se compadece con el desigual trato impositivo que soporta el propietario de un buque argentino que no puede desgravar un valor equivalente a su eventual arrendamiento, frente al armador que lo explota bajo otra bandera y puede desgravar esa renta del capital imputándola a gastos de explotación.

Será una forma de desalentar la incursión en nuestros tráficos, de buques con banderas de conveniencia que compitan ventajosamente con los de bandera argentina, en mérito a sus muy ajustados costos de explotación, porque responden a leyes muy permisivas de sus países de matrícula, tanto laborales como fiscales, y así provocar que los armadores argentinos recurran a buques de nuestra bandera para ofrecer servicios en estos tráficos, y los cargadores comprendan la conveniencia de preferir la bandera.

Los usuarios de estos servicios podrán oponer reparos a esta medida con el argumento de que se encarecerán los fletes. Analizado este mercado se podrá concluir que los fletes actuales son suficientemente rentables para buques con

bandera de conveniencia que gozan, como fue explicado, de ventajas fiscales, lo que les permitirá absorber una razonable tasa sin cargarla al flete. Por otra parte se espera que la incorporación de buques argentinos al tráfico contribuirá a mejorar la oferta de servicios. A mayor oferta de bodegas corresponde menores fletes y mejores servicios para enfren- tar la competencia.

La recaudación de tasas provenientes de *waivers* permitirá la constitución de un fondo destinado exclusivamente a solven- tar el funcionamiento del organismo del Estado que asuma la responsabilidad de administrar la Marina Mercante en el marco de esta Ley, su reglamentación y normas complemen- tarias, y ejercer el poder de vigilancia que requiere su aplicación.

Esta propuesta se ajusta a los objetivos de esta Ley: lograr que se incorporen buques de bandera argentina, en reempla- zo de los de banderas de conveniencia, para desgravar su operatoria en tráficos reservados. Colateralmente se produ- cirá el blanqueo impositivo del arrendamiento y se evitará su egreso monetario del país.

c) - **Régimen Impositivo:** Existen diferentes propuestas para el tratamiento fiscal que se le puede otorgar a los armadores, con el fin de desgravar la actividad, para adecuarla en costos comparativos, en competencia con el armamento internacio- nal. Esta concesión tiene sustento en la casi nula contribu- ción actual del sector a la balanza de pagos. Al dinamizar la actividad se podrá participar en una parte sustancial de los U\$S 3.000 millones que en fletes, solventa nuestro intercam- bio.

Las **desgravaciones** son recurso habitual de los armadores en casi todos los países que contribuyen a posibilitar la reposición de buques para mantener actualizadas sus flotas. Las más razonables y comunes son :

■ **Ganancia obtenida en la venta de un buque:** para ser

desgravada se deberá mantener como reserva para su inversión en reposiciones, considerándose la beneficio no imponible. Deberá ser utilizada con ese fin dentro de un plazo de cinco años. Vencido este plazo sin utilización total o parcial de la reserva, el saldo será considerado utilidad de explotación y sufrirá los punitivos correspondientes al trata- miento impositivo.

Estas reservas se mantendrán como activo de libre disposi- ción exclusivamente para el fin determinado. Su afectación a otro destino, traerá aparejada la pérdida inmediata del beneficio impositivo y la penalización que corresponda.

■ **Amortización acelerada:** teniendo en cuenta los rápidos cambios tecnológicos que se imponen en la actividad y que obligan a actualizar permanentemente el material flotante existente que pierde rápidamente valor de mercado, se debe aceptar que la amortización económica de los buques debe acelerarse. Sería razonable regular el 25% del valor residual del buque por ejercicio fiscal anual como amortización con cargo a los gastos de explotación, lo que permitirá reducir la carga impositiva sobre beneficios brutos.

d) - **Reserva de cargas:** Ya se ha explicado el desastroso balance que resultó de la perimida legislación en esta materia, fundamentalmente por la pésima administración que tuvo a su cargo vigilar su correcto usufructo.

Se descuenta que la experiencia que en párrafos anteriores puntualizamos, y las recomendaciones en cuanto a capacitar funcionarios del Estado para la futura administración de esta Ley y sus normas reglamentarias, garantizarán idoneidad y vocación de servicio por parte de aquéllos.

Las normas que atiendan los derechos de los buques de bandera argentina, o que deban ser tratados como tales, deberán contemplar la reciprocidad de trato con referencia a los de otra bandera y en las políticas que los afecten recíprocamente. Se deberá ejercer un atento control sobre

aquellos países que otorguen reserva de cargas para sus buques, o subsidios directos o indirectos para su explotación. Se trata de ejercer el principio “yo te doy si tú me das”.

Los recursos de que se dispone para trazar una política en la materia se exponen a continuación.

e) - **Ley de Cabotaje Nacional:** La canalización de la Hidrovía con el desarrollo de sus puertos, la aparición y desarrollo de puertos patagónicos, y las mejoras sustanciales en los servicios portuarios, han permitido la actualización de los servicios acuáticos de transporte, habiéndose rescatado la preponderancia de estos servicios sobre los terrestres.

Ha quedado en evidencia que vías navegables, puertos con adecuadas infraestructuras y eficiencia operativa, son el recurso más idóneo para los movimientos de nuestros comercios, tanto doméstico como de intercambio. Esto ha provocado un significativo aporte de unidades fluviales y costeras, en su mayoría con banderas de conveniencia y arrendados por armadores argentinos, en procura de participar del dinámico crecimiento de nuestro tráfico fluvial y costero, e incluso en servicios portuarios.

Se está frente a una emergencia al haber quedado desvirtuada nuestra Ley de Cabotaje. Se debe reivindicarla de inmediato y hacer imperativa su aplicación, a fin de garantizar la reserva de cargas que regula para los buques de la bandera argentina, ejerciendo un control efectivo sobre su cumplimiento.

f) **Mercosur:** la inmediatez de la demanda de bodegas que generó la expansión del comercio de la región, ha sido satisfecha, básicamente, por los servicios acuáticos de transporte, y como consecuencia se espera un sostenido dinamismo de crecimiento que acompañe y asista a este comercio.

Los países asociados que legislan para proteger a sus

agentes económicos con expresión de soberanía, procuran consensuar políticas y estrategias comunes para la operativa naviera en esta zona. Con este objetivo el Brasil, Paraguay y Uruguay han legislado preventivamente y provisto a sus Marinas Mercantes legislaciones para asistirlos, promover su desarrollo y brindarles protección.

La República Argentina se encuentra desubicada y desentona entre sus asociados. Es el único país que no prioriza a los buques de su bandera en la participación de los tráficos del Mercosur, facilitando el uso de buques con banderas de conveniencia, sosteniendo una política contrapuesta a los demás socios, quienes proponen mantener bajo reserva para los buques de países agrupados en el Mercosur, las cargas provenientes del intercambio de esa región.

La política que practicamos atenta contra los intereses nacionales y es sostenida por nuestras corporaciones industriales y de productores, las mismas que reclaman protección para sus productos y aranceles diferenciados para gravar los importados, es decir, variados subsidios para enfrentar la competencia externa.

A la inversa, nuestros socios, ante las oportunidades que ofrece el Mercosur, procuran sostener el principio de que los tráficos que generan son considerados extensión de sus cabotajes, y como tales, reservados para sus banderas.

Chile, futuro socio del Mercosur, no obstante disponer de una Marina Mercante, tiene en ejecución un excepcional plan de construcciones y reposiciones para su flota. No se debe perder de vista que sus políticas tienen en común un encuadre marítimo que no podemos desconocer, sino, más bien, encuadrar la nuestra dentro de un marco similar.

Cabe recordar que la Unión Europea, al organizarse, adoptó como medida de protección para las Marinas asociadas, el cierre de sus tráficos interzonales para buques de países extrazona, reservándolos para los buques de los países asociados, lo que significó imponer al comercio de intercam-

bio dentro de la Unión Europea una disciplina a los cargadores que privilegia a los buques de miembros de esa Comunidad. Sin duda éste es un ejemplo de proteccionismo soberano para impedir la competencia externa, evitar el descontrol de los servicios de transporte marítimo y evitar que los fletes se desvíen a buques de países no asociados.

La República Argentina debe tener presencia efectiva con buques de su bandera en los tráficos del Mercosur, respaldando a su Marina Mercante con una legislación que le asegure una razonable participación en similitud a la que tienen sus hermanas asociadas, para poder desarrollarse en concordancia con el crecimiento del intercambio que se desea reservar buques de sus banderas.

La Unión Industrial Argentina debe honrar los derechos que esgrime al reclamar medidas de protección frente a la competencia externa, renunciando a propiciar asimetrías en materia de servicios de los países miembros pues tanto servicios como mercaderías deben ser productos privilegiados de nuestro intercambio regional.

g) - *Joint-Services*: La Ley de Marina Mercante debe contener incentivos que contemplen la participación de armadores argentinos en los tráficos de ultramar, preferentemente con buques de nuestra bandera, como recurso para poder desarrollarse. Para ello, deberán estar facultados a dar participación en sus derechos sobre tráficos reservados para buques argentinos, a cambio de tomar posiciones en tráficos de libre acceso en el que tenga presencia otro armador, por medio de una asociación llamada *joint venture*, con el fin de concurrir con sus buques a la prestación de servicios en un tráfico determinado para atender la demanda de bodegas, ofreciendo frecuencias, capacidades, seguridad de servicios y fletes a fin de poder competir en un mercado cada día más globalizado, caracterizado por organizaciones navieras con grandes flotas, de uno o varios armadores agrupados que centralizan sus operaciones para poder competir ventajosamente por su capacidad de oferta en servicios.

En nuestra área económica existe un mercado cautivo, fletes de intercambio, disponible para armadores de buques con presencia y oportunidad. En la actualidad, con la globalización del comercio de bienes y servicios, es sólo asequible para flotas de envergadura, que normalmente conforman varias empresas que se asocian con la finalidad de ampliar la oferta de servicios, concentrar el gerenciamiento operativo y lograr eficacia en el aprovechamiento de bodegas.

La Ley debe contemplar algún grado de asistencia para armadores que se propongan incursionar con buques propios, no necesariamente de bandera argentina, en este negocio de extensión internacional, para el que se requieren nuevas, actualizadas y costosas tecnologías. Para esta aventura de alto riesgo y grandes inversiones, por la cual nuestros armadores podrían proyectarse en otros horizontes y abrir camino a una nueva clase naviera, como ya existió a mediados de este siglo. El Estado debe permanecer atento para brindar apoyo a los armadores que se integren en este tipo de asociación.

h) - **Combustibles, lubricantes, aprovisionamientos, reparaciones y repuestos**: deben tener un tratamiento fiscal en similitud al que se aplica a bienes de exportación, en equivalencia a los insumos de "entreport", criterio éste que ha sido utilizado en el pasado, a fin de assimilar el tratamiento que se aplica a los buques argentinos al que gozan los buques extranjeros que necesitan abastecerse en nuestros puertos.

Este tratamiento fiscal es coherente e ineludible, si se logra legislar que **el buque es un bien en tránsito en las aguas y el territorio nacional**. Los insumos que tengan como destino el buque, pueden considerarse, desde su puesta a bordo, como exportados, pues se considera que han atravesado nuestras barreras aduaneras.

i) - **Seguros**: los armadores podrán asegurar libremente sus buques con todo tipo de coberturas en aseguradoras nacio-

nales o extranjeras, incluyendo los clubes que cubren sinietros comprendidos por las cláusulas reguladas "P&I" en la plaza internacional.

j) - **Tripulaciones y Regimen Laboral:** Esta Ley debe sentar las bases para un nuevo ordenamiento del trabajo a bordo y el correspondiente régimen de remuneraciones, proponiendo parámetros para futuros convenios entre armadores y gremio, que impidan desarreglos en los costos de explotación de buques de la matrícula nacional o desorden en las relaciones laborales.

En el ínterin, hasta tanto no se disponga de convenios debidamente pactados por las partes, se debería adoptar las modalidades convenidas de común acuerdo para buques de bandera de conveniencia tripulados en la actualidad por argentinos, respetando las regulaciones de esta Ley y las que impongan los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ratificados por nuestro país.

574

Debe tenerse en cuenta en el mensaje de esta Ley la existencia, en el mundo, de modestos armadores propietarios o condóminos de embarcaciones y a su vez tripulantes. Constituyen empresas de capital y trabajo que deberían ser consideradas conceptualmente PYME dentro de esta actividad. Es habitual que la tripulación la constituya un grupo familiar que adopta la embarcación como hogar permanente.

Un ejemplo muy importante a tener en cuenta por su aporte en el "interland" europeo, es la navegación comercial de la cuenca del Rhin y de los canales artificiales que atraviesan Francia, realizada por embarcaciones de reducido porte, tripuladas por sus dueños y familiares, que las adaptan para vivienda permanente.

Esta modesta actividad armatorial existió activamente en nuestro país; fue la precursora en la apertura de sus tráficos fluviales, y gestó el nacimiento de la actividad portuaria y la formación de redes fluviales de transportes. Son aquellos

que, aun careciendo de infraestructuras portuarias, dieron servicios en nuestros ríos operando al pie de barrancas y que hicieron factible el desarrollo de nuestro litoral fluvial.

Se recomienda con la finalidad de actualizar el régimen laboral de las tripulaciones, que se instituya la categoría de tripulante polivalente adoptada por los países que han dinamizado a sus Marinas. Facilita la contratación de un personal previamente capacitado, generalmente gozan de retribuciones superiores a las de los tripulantes que se contratan para trabajos específicos. Permite una organización del trabajo a bordo más eficaz, y facilita el mejor aprovechamiento del tripulante.

Téngase en cuenta que en la actualidad el Estado se desentiende de las relaciones laborales de los armadores con sus tripulaciones, que se mantienen, por ahora, bajo el imperio de las necesidades resultantes de la reducción de fuentes de trabajo, no sólo por el retiro de buques de bandera argentina, sino por la reducción de la cantidad de tripulantes en las dotaciones de los buques arrendados con terceras banderas, que hacen posibles los Decretos 1772 y 817 (6) a los que hemos hecho referencia.

Nos debemos anticipar a futuros conflictos en esta actividad que resultan sumamente gravosos, normalmente producto de diferencias en las interpretaciones que armadores y sindicatos les dan a las pautas contenidas en los convenios. Por ello se recomienda la institucionalización de Comisiones Arbitrales específicas para esta actividad, con capacidad para intervenir, en una primera instancia, en controversias y conflictos consecuentes de las relaciones de los armadores con las tripulaciones, o entidades representativas de estas actividades, las que se deberán constituir para cada caso en particular y pronunciarse en tiempo perentorio en concordancia con los intereses comprometidos. Las interpretaciones

(6) Decretos del P.E.N. 1772/91, 1493/92. 817/92 y 343/97.

que produzca una Comisión Arbitral no serán de aceptación obligatoria para las partes en conflicto, si bien servirán como antecedente en instancias judiciales posteriores a las que se recurra. El Estado, a su vez, dispondrá de un recurso para resolver conflictos en su ámbito de administración, respaldado por el profesionalismo e independencia que se les debe exigir a los miembros de estas comisiones.

El Poder Ejecutivo Nacional deberá establecer las normas reglamentarias para su constitución y funcionamiento.

k) - **Hipoteca Naval:** el crédito naval, avalado por obligación hipotecaria, es el principal recurso idóneo con el que cuentan los armadores para financiar, con costos razonables, sus necesidades financieras, a fin de operar y desarrollarse dentro de las prácticas habituales del negocio naviero.

Actualmente, el Artículo 476 de la Ley 20.094, desplaza, en el orden de privilegios de los acreedores, al hipotecario, ubicándolo en un segundo orden. Esto dificulta la obtención de créditos hipotecarios en el ámbito de las finanzas internacionales, y particularmente en el bancario, por cuanto se considera que estas obligaciones deben estar privilegiadas entre la masa de acreedores, conforme a lo que es de práctica en este negocio considerado de alto riesgo.

Se considera conveniente que se facilite a nuestros armadores poder disponer de esta línea de créditos, para lo cual se deberá modificar adecuadamente el citado artículo y adoptar el criterio que aplican la gran mayoría de las Marinas Mercantes con la aceptación de la banca internacional.

El anteproyecto del Centro de Graduados de la Escuela Nacional de Náutica propone una novedosa condición complementaria a las modificaciones que sufra el Artículo citado en el sentido de que "los acreedores privilegiados podrán otorgar a favor del o de los ejecutores de la deuda, mandato irrevocable para vender, aun si existieren deudas pendientes incluso de acreedores fiscales, a fin de facilitar la venta". En

esta forma, previa designación de un liquidador interviniente, se procederá a liquidar las deudas que gravan al buque con los fondos obtenidos por la venta.

El Centro de Graduados asimismo propone "que sean privilegiados sobre la hipoteca naval, los créditos por salarios y otras obligaciones pendientes con la tripulación, que correspondan al último viaje".

A poco que de analizar se concluirá cuán justa es esta limitación a los privilegios de la tripulación.

l) - **Cultura Marítima y Estrategia Nacional:** es Imprescindible la promoción de una cultura marítima para la población en general, y muy en particular, en nuestras dirigencias política y empresaria, con fundamentos institucionales y económicos, más allá de la enseñanza que se debe impartir en ámbitos estudiantiles, y no sólo en base a recursos declamatorios. Se debe profundizar en el rol que cumplen las Marinas Mercantes en todo el mundo, y en particular la nuestra, en el desarrollo armónico de las instituciones del país (7).

La economía marítima como esencia de esa cultura, dentro de la economía general de los transportes, deberá ser Incorporada, como tema Insoslayable, en la enseñanza universitaria, en temas vinculados con las operatorias de la economía, con la finalidad de que nuestros profesionales dispongan de conocimientos específicos y necesarios para la formulación de políticas y estrategias concebibles para el desarrollo de un país esencialmente marítimo.

La República Argentina, con un alto grado de Insularidad y en disposición de extensas costas oceánicas, ríos navegables y puertos en sostenido desarrollo, conserva su tradicional cultura pastoril, y sus tecnócratas conciben la economía en

(7) Estudios del Grupo de Trabajo sobre Intereses Marítimos del Centro Naval para elaborar un proyecto de Ley para la Marina Mercante.

función de su territorialidad mediterránea. Carecen de visión para proponer al país el resurgimiento de nuestra Marina Mercante, para que pueda cumplir con su destino: integrarnos al comercio mundial con nuestra propia herramienta de transporte acuático del que somos rigurosamente dependientes.

Las estrategias nacionales, que tienen su ámbito jurisdiccional en el Poder Ejecutivo, deben valorizar, ubicar y reivindicar

a nuestra Marina Mercante como herramienta de seguridad para la consolidación de nuestra economía, estrechamente condicionada por su rigurosa dependencia del comercio de ultramar.

El restablecimiento cultural de la majestad de la Marina Mercante es, en este presente político signado por profundos cambios, un imperativo para nuestras clases dirigentes. **BEAM**

576

Nota de la Dirección:

El grupo de socios que conforman la Comisión de Intereses Marítimos del Centro Naval, ha formalizado la presentación ante la Cámara de Diputados de la Nación, del Proyecto de Ley para la Marina Mercante Argentina, de su autoría.

La elaboración de este Proyecto, ha demandado más de tres años de dedicación, y ha significado tener que compatibilizar las demandas de los distintos sectores interesados, en gran medida contrapuestos, y condicionarlas a un objetivo superior: la rehabilitación de nuestra Marina Mercante, como institución insustituible para la integración de nuestros agentes económicos de la producción y el comercio.

Este Proyecto de Ley propone a legisladores, partidos políticos y entidades representativas del quehacer naviero, soluciones novedosas para que armadores y tripulaciones encuadren sus actividades en el marco y bajo la protección de una ley específica.

En definitiva, y atendiendo a las necesidades y exigencias de la Nación, se trata de facilitarle a nuestros armadores recomponer la capacidad competitiva con buques bajo la bandera argentina, y lo que es impostergable, ponerla en condiciones de participar en los tráficos marítimos y fluviales del Mercosur bajo el amparo de una legislación equiparable a la que disponen sus hermanas de este mercado.

Siete manchas y una tormenta

Las orillas desiertas, los naufragos y los miedos que rondaban el estrecho de Magallanes hacia fines del siglo pasado quedaron escritos en el diario de Annie Brassey, inglesa, navegante y cronista de una aventura británica alrededor del continente americano.

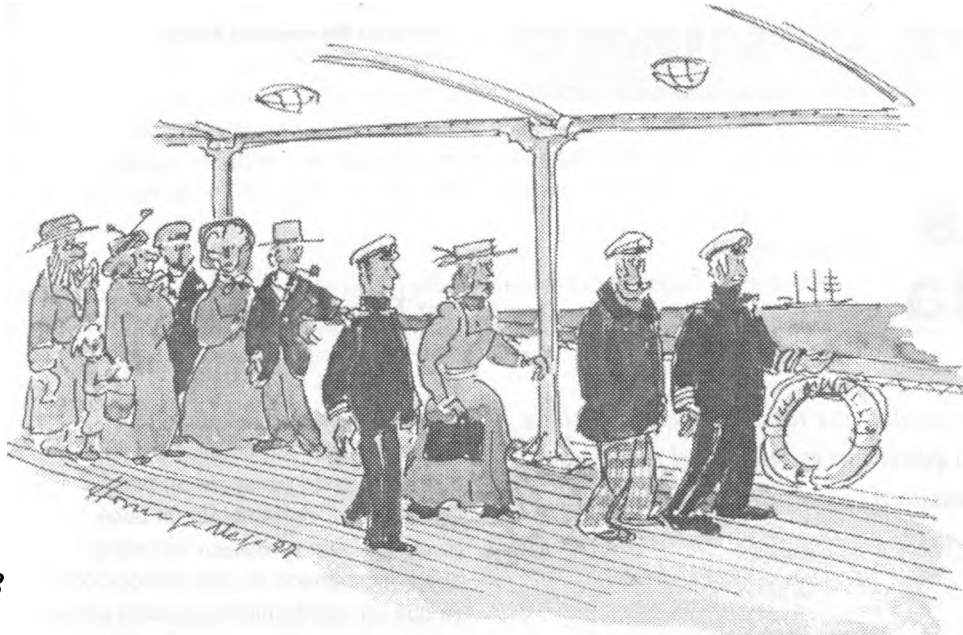
La boca del estrecho de Magallanes, del lado del Atlántico, es una amplísima ría, sumamente abierta, aunque como la profundidad baja sensiblemente, la marejada es mucho menor que en mar abierto. La costa, al Norte, es de poca

altura y sumamente desértica, tanto que parece mentira que Pedro Sarmiento de Gamboa tratara, nada menos, que de fundar una ciudad ahí, con todas las dificultades que presenta el lugar: una playa larga y lisa, sin abrigo de ninguna



Por Hormiga Negra

naturaleza, en donde deben haber desembarcado con botes, porque no hay otra manera de poner pie en tierra. Gamboa era, ciertamente, un poco alucinado o un verdadero visionario desproporcionado en sus apreciaciones, ya que un asentamiento español en ese preciso sitio era de enorme importancia estratégica, nada menos que la puerta mansa del Pacífico, justamente en momentos en que los ingleses -luego lo demostró prácticamente Drake- trataban por todos los medios de entrar en el Mar del Sur, propiedad y coto exclusivo de España y de su armada. En su descargo hay que considerar que Sarmiento de Gamboa no era un mal organizador, sino un tipo de una pésima suerte. Después de dejar a la gente en el estrecho, se fue a la península a buscar ayuda y refuerzos, para volver pronto a auxiliar a sus colonos, pero cayó prisionero sucesivamente de los ingleses, de los piratas y de los franceses y sólo consiguió retornar a España muchos años más tarde, tan tarde que ya era imposible salvar sus fundaciones, que habían fenecido en el



518

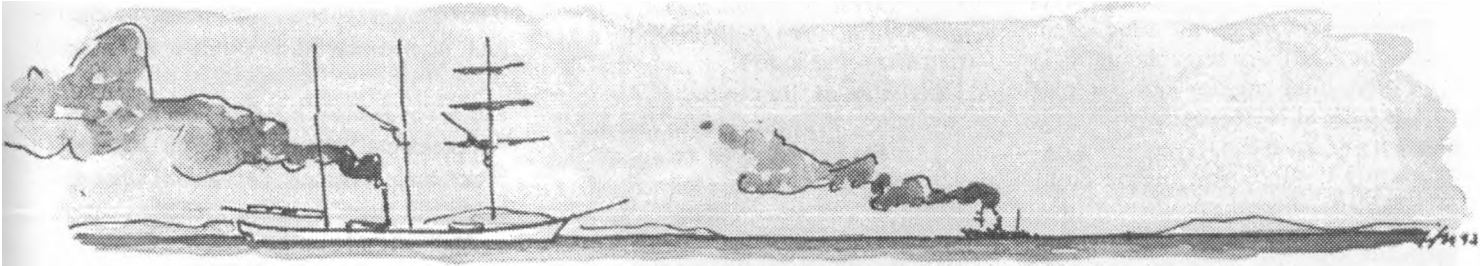
interin víctimas de la más espantosa hambruna. Por allí estaba entrando el *Sunbeam* en ese 5 de octubre de 1876.

Alrededor de las dos de la tarde vimos en lontananza lo que parecía al principio como una isla y luego como un humo, pero que gradualmente tomó forma de mástiles, chimenea y el casco de un gran vapor. De acuerdo con su aparejo enseguida conjeturamos que era un buque correo de la Compañía del Pacífico con rumbo a nuestro país. Cuando estuvo suficientemente cerca izamos nuestro número y señalamos "deseamos comunicarnos", por lo que él apuntó hacia nosotros y detuvo la máquina. Nosotros, entonces, lo rodeamos para quedar a su sotavento, bajamos un bote y Tom, Mabelle y yo, con el capitán Runciman y

cuatro o cinco tripulantes del buque hundido, fuimos a bordo. Nuestra aparición causó mucha excitación y tripulantes y pasajeros se amontonaron en las amuras para mirarnos. Mientras nos aproximábamos a la escala real, los pasajeros corrieron hacia proa y en cuanto llegamos a la cubierta, el capitán lo recibió a Tom, el primero y segundo oficiales nos tomaron a mí y a Mabelle, mientras el capitán Runciman y cada uno de su tripulación eran rodeados por una pequeña audiencia, ávida de saber qué había pasado y todo lo demás acerca del acontecimiento. Al principio se creyó que todos nosotros deseábamos un pasaje, pero cuando explicamos al capitán Thomas, el comandante del Illimani, el motivo del abordaje, él muy amablemente aceptó recibir a todos nuestros refugiados

y trasladarlos a Inglaterra. En consecuencia enviamos el bote de vuelta a buscar el resto de los hombres y los arcones de todo el equipo, lo que nos dio la oportunidad de pasear por el buque, aprovechando la demora. Era de lo más divertido observar el interés con que éramos mirados por todos a bordo. Pasajeros que nunca habían sido vistos fuera de sus cuquetas desde que habían dejado Valparaíso y otros que se habían concedido, al tiempo de nuestra visita, el lujo de una siesta entre el almuerzo de las doce y la cena de las cuatro, pronto hicieron su aparición en salidas de cama y batas, con el pelo desarreglado y ojos muy abiertos, observándonos con mudo asombro, totalmente incapaces de comprender nuestro misterioso arribo a bordo en ese lugar perdido. Un vapor correo no se detiene por una causa nimia y era evidente para ellos que la actual no era una ocurrencia ordinaria. El capitán nos contó que la última vez que pasó por el estrecho recogió a dos tripulaciones de botes que habían escapado de un barco incendiado y que habían sufrido privaciones indescribibles antes de ser rescatados.

El estrecho no es tan amplio como para pasar privaciones en un bote por mucho tiempo, ya que es fácil llegar a la costa; lo que sí, sobre todo entonces, la costa era tan hostil y yerma que no otorgaba más refugio que el de no hundirse y como toque final la fama de los indios locales no era demasiado buena, lo que aterraba a los naufragos que preferían quedarse en el agua aunque se helaran.



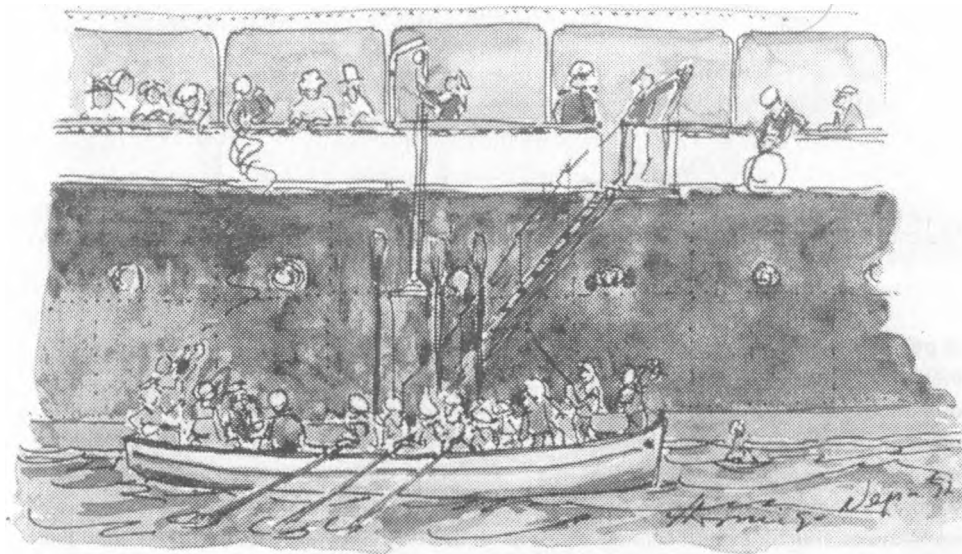
Pero volvamos a los pasajeros, esos que no habían abandonado la cucheta desde Valparaíso; debían ser unos mareados crónicos, unos enfermos imaginarios, porque si bien costa afuera en el Sur de Chile hay bastante marejada, ésta viene siempre de proa con el rumbo que llevaba el *Illimani*, paralelo a tierra; luego, dentro de los canales, ruta que debe haber seguido el vapor correo para salir por el Magallanes, el agua está como un espejo. Sin embargo el mero terror al movimiento era una característica muy de la época. Cuando mi abuela subía a un trasatlántico, aun en puerto, pedía una botellita de champagne francés. “Es el mejor remedio para el mareo, ¿sabés?” nos explicaba (a quién saldré...). Porque el mareo, el “mal de mar” como decían los elegantes, estaba siempre presente a bordo de un buque aunque estuviera amarrado al muelle y, cierto o producto de la aprensión, era inevitable. Tradicionalmente se contaba lo terrible que era el “cruce del golfo de Santa Catalina”. Ahora que lo he recorrido unas cuantas veces cerca y lejos de la costa, con los más diversos estados meteorológicos, llego a la conclusión de que lo que atormentaba

al pasaje de los paquetes era el rolido, inevitable a causa de la ola del Noreste que impera en la zona. Es cierto que andando a vela se suprime el rolido, reemplazado por la escora, no sé si con ventaja, y como sólo queda el cabeceo, no tenemos mucha experiencia de andar a los tumbos. Personalmente pude experimentar, navegando en los avisos de la Armada en el Sur, rolidos de más de cuarenta grados a cada banda y les aseguro que hubiera preferido estar en mi pequeñín *Pequod*, entre otras cosas porque un velero es autoadrizante y los buques a máquina... bueno, inspiran cierta desconfianza a los veleristas. No obstante los tiempos cambian inexorablemente: ahora mi remedio para el mareo es una humilde cervecita en lata. Burbujas también tiene, pero de ahí al champagne, hay un transatlántico de diferencia.

Después de comparar notas con el primer oficial del Illimani, el capitán Runciman está convencido de que el vapor que rehusó ver su señal de socorro fue el Wilmington, enviado al Sur con un equipo de salvamentistas para tratar de sacar al

*vapor Georgia de las rocas, cerca de Puerto Hambre, en el estrecho de Magallanes. Si eso es así es aún más sorprendente que no se hiciera una tentativa de dar asistencia al Monkshaven, dado que sus señales fueron evidentemente comprendidas y que el Wilmington tenía abundante mano de obra y no podía haber estado con ningún apuro en particular. Además uno supon-
dría que, con sus poderosas máquinas, podría haber hecho la tentativa de remolcar el buque en peligro hasta Montevideo y así asegurarse tres o cuatro mil libras de pago de salvataje.*

La consciente prolijidad y tesón para descubrir el rastro de un determinado buque que no había cumplido la ley del mar en una extensión tan dilatada revela que, cuando se quiere, se puede individualizar y llegar a castigar al que cometió una falta, sin ni siquiera la ayuda de comunicaciones electrónicas. Como ejemplo clásico, leer “Lord Jim” de Joseph Conrad. El episodio del *Wilmington* me recuerda uno actual de características parecidas. Al Norte de Australia un carguero pasó por ojo y mandó a pique a



580

un velero rojo, muriendo en el accidente una mujer y su hija; solamente se salvó el marido. Hecha la denuncia en Australia se organizó una búsqueda mundial y se llegó a saber cuáles eran los buques despachados en Oriente con esa ruta. Una paciente y eficiente vigilancia llevó a descubrir manchas rojas en la proa de uno de ellos que, analizadas, coincidieron con el tipo de pintura del yate. El culpable, así desenmascarado, tuvo que afrontar las consecuencias de su doble falta: navegar sin vigía y abandonar a náufragos. Aleccionador episodio, pero no confíe demasiado en él, porque es un caso entre miles; en general no se consigue que las autoridades respondan con tal precisión. Por lo tanto, cuando vea un buque, escape de su rumbo como pueda.

El capitán del Illimani amablemente nos

regaló medio buey, matado esa mañana, una docena de patos y pollos vivos y los últimos periódicos. Así, cargados de alimento para el cuerpo y la mente, dijimos adiós y regresamos al Sunbeam; saludamos debidamente con nuestros pabellones, arrancamos a vapor hacia nuestros respectivos rumbos y en menos de una hora estábamos mutuamente fuera de la vista.

Si hay un cerro mediterráneo, ése es el Illimani, que está en Bolivia, a la vista de La Paz. Realmente no colijo de dónde podía proceder tal nombre para un buque inglés que iba al Pacífico, sobre todo teniendo en cuenta que la costumbre de las compañías navieras era tener unidades con el nombre de puertos que servían. Si entonces -no lo

recuerdo ahora- Bolivia tenía salida al mar, no era ésa su denominación.

Eso de los pollos y los patos vivos, es comprensible, porque no es difícil mantenerlos en jaulas; pero de ahí a un buey -si había sido sacrificado esa mañana tiene que haberlo sido en navegación, porque estaban a más de un día de Punta Arenas- hay un buen trecho. Quizá esos vapores llevaban ganado en pie para faenarlo por el camino, ya que los sistemas frigoríficos estaban en pañales. Anécdotas porteñas muy posteriores -y no volvemos a mi abuela, sino a una tía abuela muy rica y muy de campo- demuestran que era costumbre de estancieros que embarcaban para Europa con su familia, reforzar el equipo con una vaca, para tener leche al principio y para terminar con una parrillada de ordago antes de llegar, en la que los extranjeros se asombraban de que los argentinos se comieran hasta las achuras.

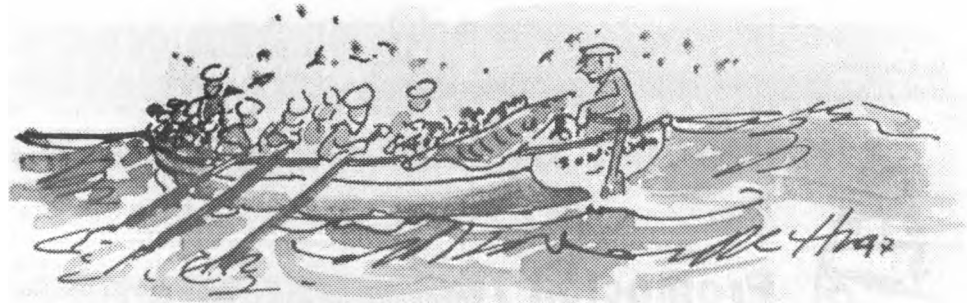
Era un cambio repentino para los hombres del Monkshaven, que se mostraban poco entusiasmados por abandonar el yate. Muchos de ellos se emocionaron en los últimos momentos, particularmente cuando vinieron a decir adiós a Tom y a mí, en el portalón del vapor. Parecieron apreciar cabalmente las amabilidades que recibieron mientras estuvieron con nosotros y estaban ansiosos por demostrar su gratitud de cualquier manera. Los dos muchachos, especialmente, estaban muy apesadumbrados por su partida y se mostraban renuentes a separarse de su

contra maestre, que quedó con nosotros como parte de nuestra tripulación.

Alrededor de las 8 p.m. fondeamos para la noche en bahía Posesión. Hubo una pesada puesta de sol, pero después se puso claro y frío, con una espléndida luna.

Viernes, octubre 8 -Nos pusimos en marcha a las 5.30 a.m. y anduvimos a máquina a lo largo de la baja costa arenosa de la Patagonia y las escarpadas montañas de Tierra del Fuego, y a través de la Primera y Segunda Angosturas, hacia cabo Negro, donde las características del escenario empezaron a mejorar un poco con la vegetación cambiando de bajos arbustos achaparrados a árboles de tamaño respetable. Cuando pasábamos entre la isla Isabel, así denominada por Francis Drake, y la isla Santa Magdalena, buscamos en vano las miríadas de focas, nutrias y leones marinos que se afirma que abundan en esta parte del estrecho; solamente vimos siete u ocho manchas negras en la costa, a la distancia, las que desaparecieron en el mar ni bien nos acercamos.

A las 3 p.m. llegamos a Punta Arenas, el único lugar civilizado en el estrecho. Es



una colonización chilena y un gran establecimiento penitenciario ha sido establecido aquí por el gobierno. Casi antes de que hubiéramos tirado el ancla, el capitán del puerto vino a bordo, seguido de muy cerca por los oficiales de un buque de guerra que estaba amarrado allí. La lluvia, que había estado amenazando todo el día, cayó entonces a torrentes y desembarcamos en una perfecta ducha. Creíamos que el muelle de Buenos Aires era peligroso y desvencijado, pero aquí las cosas eran aún peores, porque la parte superior de la estructura ha sido completamente arrasada por una tormenta y no es poco el cuidado necesario para caminar con seguridad a través de las maderas rotas.

La hora de enfrentar las angosturas está dictada fatalmente por las mareas, ya

que, sobre todo en la Primera, el agua corre a ocho nudos en uno u otro sentido.

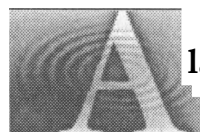
Aún hoy Punta Arenas no es un puerto propiamente dicho, sino un muelle que se proyecta directamente sobre el Magallanes, sin protección alguna. Es decir, ahora son dos los muelles: el antiguo, que es el que seguramente holló Annie y el moderno, de hormigón, donde atracan desde los grandes cargueros hasta las lanchas centolleras. Cuando sopla fuerte, las embarcaciones menores no tienen más remedio que arrancar y mudarse a sotavento, pues la marejada que azota barlovento torna imposible y peligrosa la permanencia allí. La Marina chilena sí posee actualmente un refugio, formado por otrora tres y ahora dos viejos cascos de veleros varados, que forman un adecuado amparo. ■



Promoción 79

La Promoción 79 de la Escuela Militar informa que la nueva Comisión Directiva está integrada de la siguiente forma:

582 Presidente: Capitán de navio Juan Lelio Izquierdo
Vicepresidente: Capitán de navio Rubén Pedro Messidoro
Secretario: Capitán de navio Jorge Alberto Acuña
Prosecretario: Capitán de navio Roberto Etcheves
Tesorero: Capitán de navio Eduardo Dachequi
Protesorero: Capitán de navio IM Eduardo Daniel Leiva
Vocales: Capitán de navio Héctor Rubén Corona
Capitán de navio Néstor Pedro Bellocq
Contraalmirante Julio César Gandolfo
Capitán de corbeta Héctor César Rigamonti



**Las promociones
egresadas
de la Escuela Naval Militar**

se les comunica que el **Boletín del Centro Naval** dispone en todos sus números de espacio sin cargo para la publicación de noticias que, a juicio de las Comisiones Directivas, interese difundir entre sus miembros. Para ello solamente se requiere una comunicación por escrito a esta Redacción, enviada por el medio que resulte más cómodo y apropiado.

El Director

Carlos E. Guimard

Al cumplirse el primer aniversario de su fallecimiento acaecido el 11 de setiembre, el Centro Naval recuerda la figura de quien durante veinticinco años se desempeñó como profesor de ajedrez de la Institución.

Campeón Argentino, Gran Maestro Internacional, Presidente de la Federación Argentina de Ajedrez, entre otros títulos, fue una figura descolante en el ajedrez argentino.

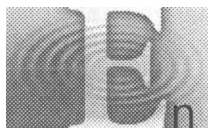
EL CRUCERO *LA ARGENTINA* EN LA CONMEMORACION DEL QUINTO CENTENARIO DE LA MUERTE DE HENRIQUE EL NAVEGANTE

FRANCISCO L. D. MORELL

El contraalmirante **Francisco L. D. Morell** egresó de la Escuela Naval Militar en 1938. Realizó los cursos General y Superior de la Escuela de Guerra Naval. Fue Jefe del Polígono y Estación de Experiencias de Artillería de Puerto Belgrano, Director de la Escuela de Marinería, Jefe del Estado Mayor de la Flota de Mary Jefe de Estado Mayor del Área Puerto Belgrano, Agregado Naval a la Embajada Argentina en Venezuela y Subsecretario de Estado de Marina. En abril de 1963 pasó a situación de retiro.

Desde 1967 a 1980 ejerció la Dirección Ejecutiva de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, en cuyo carácter organizó y dirigió numerosos cursos y seminarios sobre temas afines. Desde 1968 a 1973 desempeñó la presidencia de la Comisión de Estudios del Puerto de Aguas Profundas. En 1976 fue designado Director del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, cargo que desempeñó hasta 1997.

583



584 En el mes de agosto del año de 1960, Portugal en unión con el Brasil como expresión lusoparlante, conmemoraron el quinto centenario de la muerte del príncipe Henrique, conocido como

el Navegante quien impulsó los descubrimientos portugueses que culminaron en el siglo XV con la llegada a la India de Vasco da Gama en 1488, abriendo así la ruta de las especias por el Este.

La República Argentina adhirió a los festejos designando una comisión presidida por el Secretario de Marina, almirante Gastón Clement, en carácter de Embajador Extraordinario y Ministro Plenipotenciario e integrada por el capitán de navío médico Ciriaco Cuenca, por el capitán de navío auditor Eduardo García Pulles, por el Ayudante Secretario capitán de fragata IM Oscar Bispe y por el Comandante del crucero *La Argentina*, autor del presente artículo.

Los miembros de la Comisión se trasladaron por vía aérea, y luego a bordo del crucero *La Argentina* para realizar en el

trayecto Portugal - España, país este último, incluido en la Comisión.

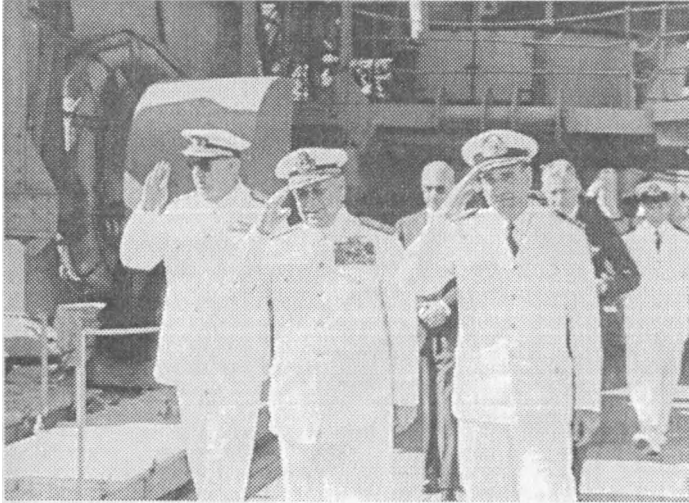
Con fines de reaprovisionamiento nos dirigimos a las Canarias, pero antes de arribar a Las Palmas, más precisamente a la altura de Bahía, Brasil, se presentó a bordo un caso de apendicitis aguda que hubo de ser resuelto en navegación. Yo había previsto una contingencia de esa naturaleza habiendo hecho que embarcara un experto cirujano, el capitán de fragata médico Zicovich Galli, quien antes puso el crucero a un rumbo y velocidad que produjera el mínimo de movimiento, y procedió después a operar, y afortunadamente todo salió perfecto no obstante las dificultades que se presentaron.

En Las Palmas gozamos de una agradable estadía ya que es proverbial la cordialidad con que sus pobladores reciben a los buques de guerra argentinos.

Fue en Las Palmas donde impusimos un uniforme de pantalón y camisa blanca, el que con pequeñísimos detalles de diferencia, hoy es de rigor en la Armada.

De Las Palmas nos dirigimos a Lagos, situado en el extremo Sud Occidental de la Península Ibérica, donde se concentraron los buques que participarían en la revista.

Poco después de fondear fuimos sobrevolados por un heli-



Los Ministros de Marina de España y del Brasil a bordo de *La Argentina*.

cóptero procedente de la Flota Americana del Mediterráneo, y una lancha procedente del crucero *Des Moines* trajo a mi nombre una fotografía del fondeadero en cuyo centro figuraba el crucero *La Argentina*. Por éste y otros detalles era evidente que esa Flota cumplía un ajustado rol de relaciones públicas.

Es de destacar que en la costa de ese paraje se encuentra el Promontorio de Sagres, lugar donde el Príncipe

trasladó su residencia, a la que se conoció como Escola de Sagres pues allí se reunían cuantos intervenían en las expediciones descubridoras. Siendo Lagos una población pequeña fue notable verla invadida por la gente que desem-

barcó de los numerosos buques presentes.

Fue entonces que vino a mí, la contestación a la pregunta de por qué cuanto más alta era la latitud de la nación de origen más baja era la templanza alcohólica de sus naturales. En muchos casos los veía entrar en un despacho de bebidas y salir de allí en estado lastimoso llevados a las buenas o a bastonazos por la patrulla hasta el muelle en donde eran

arrojados prácticamente cual bolsas de papas a la lancha de su buque.

Afortunadamente la conducta de la gente de *La Argentina* fue ejemplar, ya que fundamentalmente se dedicaron a hacer los honores a la sabrosísima cocina portuguesa.

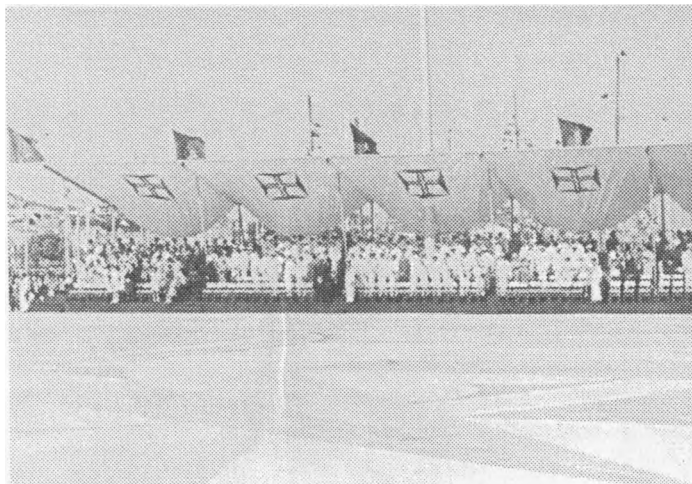
A la mañana siguiente se inició la revista, formándose dos líneas de fila de catorce y quince buques cada una, encabezada una por el *Bartolomé Días*, portugués, y la otra por el crucero *Barroso*, brasileño. El puesto de mi buque en la de estribor fue el segundo lugar teniendo como matalote de proa al *Bartolomé Días* y de popa al crucero norteamericano *Des Moines*. No hubo en la maniobra un solo inconveniente.

La marcha se inició con rumbo Oeste, para pasar frente al Promontorio de Sagres rindiendo honores. Sobrepasado este punto caímos al Norte, paralelos a la costa, mientras que el buque en el cual viajaban los Presidentes de Brasil y Portugal apareció a popa de nuestra formación y como navegaba a más velocidad fue pasando entre las dos columnas para recibir los honores de cada buque a medida que estaba por su través.

Fue un espectáculo magnífico resaltado por un día espléndido y si bien puede haber habido otras revistas que superaran alguno de los aspectos de ésta, el hecho de ser la que narramos cumplida en alta mar la hacía incomparable.

Terminada la revista y con la señal de libertad de maniobra, comenzó una carrera para llegar al fondeadero de Cascáis en la boca del Tajo, ya que cada buque puso la máxima velocidad para ganar un buen fondeadero; velocidades de treinta y más nudos fueron frecuentes.

Al día siguiente entramos a Lisboa, con suerte pues el fondeadero asignado fue un excelente tenedero, lo que no le sucedió a otros buques que tuvieron que mantenerse prácticamente sobre la máquina.



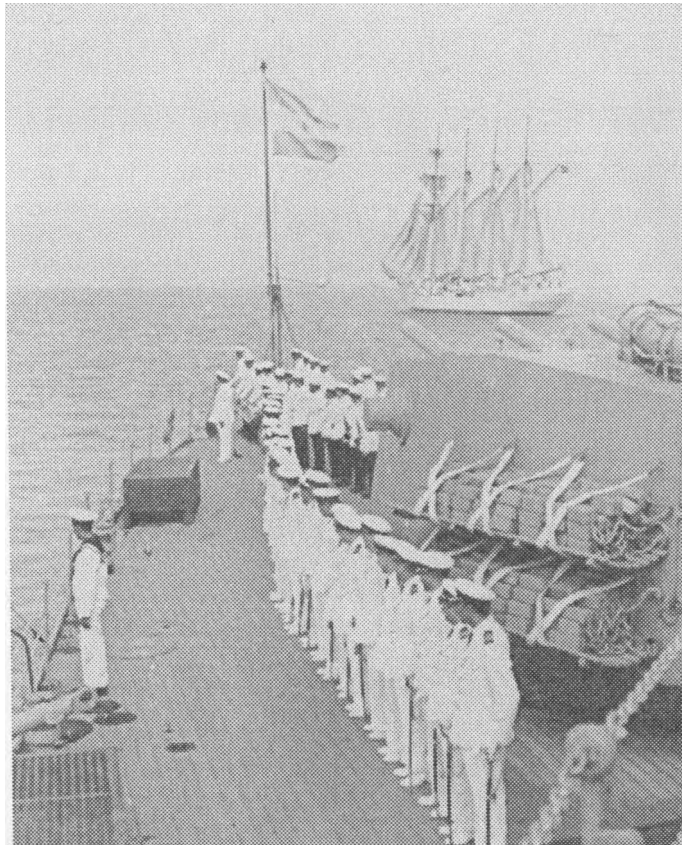
586 Palco de la ceremonia de inauguración del Monumento a los Descubridores.

El acto principal en tierra, que siguió a la revista, fue la inauguración del Monumento a los Descubridores, estructura que simbolizaba una nave orientada hacia las aguas del Tajo, en cuya proa y en actitud decidida se agrupan los nautas que los protagonizaron.

Hubo corrida de toros a la portuguesa, de rejoneo, en las que un jinete vestido a la Luis XVI hace mil cabriolas delante del animal. En el Ministerio de Relaciones Exteriores los miembros de las misiones fuimos condecorados con la Orden de Henrique el Navegante en claves acordes con nuestras jerarquías y en el Castillo de San Jorge, con la Medalla Conmemorativa, los Comandantes de las naves participantes.

Hubo fuegos artificiales y un baile de gala en el Ritz por entonces uno de los mejores hoteles del mundo.

Cerramos los recuerdos de nuestra estadía en Lisboa con el desfile, presidido por los Jefes de Estado del Brasil y Portugal que tuvo la particularidad de que sólo intervino personal



Vista de la toldilla de *La Argentina* en el río Tajo. Se ve en el fondo al buque escuela español *Sebastián Elcano* abandonando Lisboa a vela.

naval. Nuestra preocupación fue grande cuando al recibir las instrucciones nos enteramos de que la forma de desfilar era muy distinta a la común en nuestro país ya que cada hombre marchaba a un metro de quien tenía adelante e igualmente con los del costado y además a un paso mucho más rápido. Complicaba el problema el escaso tiempo para ensayar.

Pusimos pues la banda en toldilla tocando al ritmo de desfile y otro tanto en una o dos veces que se ensayó en tierra. Con preocupación esperé en el palco presidencial el paso de la tropa y al comprobar que si no era la nuestra la más marcial

y la que mejor desfilaba, estaba entre las muy pocas que sí lo eran. Es un hecho que he comprobado más de una vez, que cuando nuestro personal es motivado con argumentos de peso, es capaz de hacer frente con éxito a los mayores desafíos y estoy seguro de que éste fue el caso.

De Portugal pasamos a España, siendo nuestro primer puerto El Ferrol, en aquellos años del Generalísimo Franco.

La llegada a ese puerto es un recuerdo difícil de olvidar por la gran cantidad de gente que se reunió en el muelle para dar la bienvenida a nuestro crucero. Ello resulto lógico teniendo en cuenta la importante proporción de naturales de esa región de España que integró la inmigración a nuestro país.

En este puerto fuimos condecorados con la Orden del Mérito Naval Española por el almirante Abarzuza, Ministro de Marina.

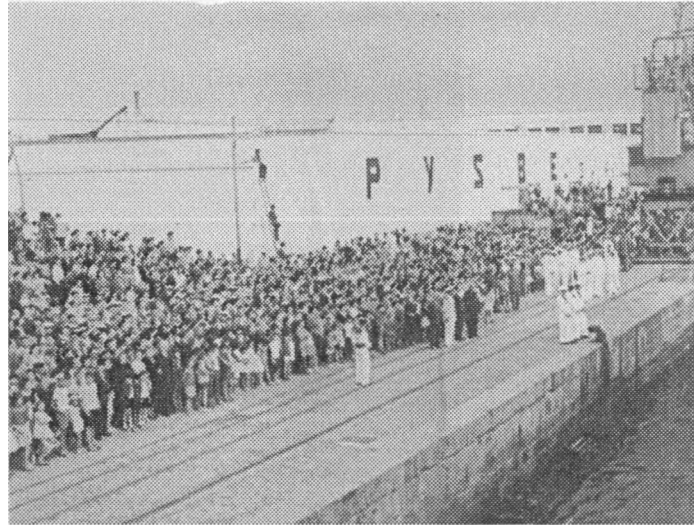
Durante nuestra breve estadía visitamos el Astillero Bazán, uno entre los más importantes de Europa.

Nuestro próximo destino fue el puerto de Santander, en el que el crucero español *Canarias* actuaría como nuestro anfitrión.

Desde allí tomé contacto con el Arzobispo de Santiago de Compostela, a fin de preparar una visita como peregrinos al templo de Santiago Apóstol, que es uno de los principales templos de la devoción cristiana. Tan es así que desde la Edad Media los caminos de peregrinaje se extendían hasta Rusia. La razón de tal devoción es que es uno de los templos que guardan los restos de un apóstol de Cristo.

Antes de dejar nuestro país yo me había provisto de una espada de oficial de la Armada Argentina para entregarla como ofrenda al Santo.

Organizamos nuestra ida con personal de nuestro crucero,



Bienvenida del crucero *La Argentina* a su llegada al Ferrol.

587

que fue trasladado en un avión provisto por el Ejército del Aire Español.

Al llegar a Santiago fui recibido por el Alcalde quien me acompañó hasta la Catedral. Allí y poco antes de acceder a la Basílica dos sacerdotes que lucían en sus pechos las insignias de Santiago, que son conocidas en Buenos Aires por ser distintivas del Centro Gallego y del Banco de Galicia, uno de ellos me preguntó si yo aceptaba ser nombrado Hermano Mayor de la Archicofradía, agregando que igual designación, ceremonia e insignia había sido conferida al Jefe de Estado de España y al Cardenal Roncalli, luego papa Juan XXIII, y que abriría la puerta principal del templo lo que se hacía solamente en solemnidades.

Recibí la insignia de Hermano Mayor, hice entrega de la espada, pronuncié unas palabras, besé la imagen del Santo en el altar mayor y presencié la ceremonia del botafumeiro, un incensario de metal (el de plata fue robado por las tropas



588 Imposición de la insignia de Hermano Mayor de la Archicofradía del Apóstol Santiago por el arzobispo Cardenal Quiroga.

de Napoleón Bonaparte en su retirada de España). Suspen-
dido por cuerdas del centro del techo del crucero, hombres
particularmente vestidos le imprimen una oscilación, por lo
que recorre toda la longitud del crucero, avivándose las

llamas dentro del mismo que terminan formando un penacho
de fuego.

Finalizado el acto en la Catedral pasamos al Palacio Rajoy,
entonces sede municipal, hoy creo, de la Junta Regional,
donde me fue entregado un ejemplar de La Compostelana,
libro que relata episodios de hace diez siglos y que obra como
testimonio de mi condición de peregrino, lo que por cierto era
así después de recorrer varios miles de millas por mar para
llegar allí.

En Santander nos vinculamos estrechamente con el Real
Club Marítimo, estableciendo un trofeo con el nombre de
nuestro Crucero para regatas a vela. Aprovechamos para
visitar las Cuevas de Altamira, tenidas como las más anti-
guas pinturas rupestres de la prehistoria.

El Secretario de Marina cumplió con la visita al Jefe de Estado
Español que se encontraba en San Sebastián.

Terminada nuestra comisión zarpamos rumbo a las Canarias,
esta vez a Tenerife, siendo acompañados unas millas al dejar
el puerto de Santander por el crucero *Canarias*, que nos
despidió con mensajes que expresaban el afecto que la
cordialidad había generado en esos días.

En Tenerife encontramos el mismo recibimiento que en las
Palmas siendo dignas de resaltar las atenciones prodigadas
por el Gobernador Civil, el historiador español Manuel Ba-
llesteros Gaibros. **BCN**

La amenaza misilística

Cohetes sobre nuestras cabezas

Norteamérica y sus aliados pidieron a Corea del Norte que dejara de ensayar un nuevo misil de gran alcance. Según como reaccione Corea del Norte, la amenaza misilística se incrementará en el mundo.

Dentro de pocas semanas, algunos tubos metálicos que se eleven hacia el espacio a varios kilómetros por segundo podrían obligar a los planificadores militares a replantear cálculos aquí abajo. Al menos dos de los países considerados como parias por el mundo occidental están preparándose para demostrar su capacidad de infligir ataques misilísticos letales no sólo contra sus vecinos, sino también contra blancos lejanos.

Corea del Norte está alistándose para ensayar un misil balístico que podría llegar hasta Alaska. Con una cabeza de combate pequeña, podría alcanzar Hawaii o aun California. También Irán se encuentra armando un nuevo misil de etapas múltiples que podría cubrir casi toda Europa. Ya proclama el emplazamiento de

"cantidades considerables" de misiles que pueden hacer impacto en Israel y parte de Turquía. Esta semana, Norteamérica, Corea del Sur y Japón advirtieron a Corea del Norte sobre las "serias consecuencias" de proseguir con su ensayo misilístico — si bien un funcionario surcoreano mencionó sanciones económicas y ninguna acción militar. Mientras tanto, los científicos, especialmente norteamericanos e israelíes, intentan refinar el arte de detener misiles en pleno volido.

Por supuesto, que un régimen perturbador tenga capacidad de efectuar ataques con misiles no significa que lo hará. Un ataque directo contra Estados Unidos o sus aliados sería un acto autodestructivo para un estado pequeño. De todos

modos, esos cohetes armados precipitadamente quizás no sean considerados ni siquiera por sus dueños como armas militares en sentido estricto. Es más probable verlos como instrumentos de intimidación, destinados a impresionar a los vecinos y a su propio pueblo.

Pero aunque no se prevea el uso inmediato de misiles balísticos, el mundo occidental no puede ignorarlos. Aunque todavía no lleguen a amenazar Los Ángeles, los cohetes imponen un riesgo inmediato sobre aliados en el Medio Oriente, Asia y otras partes, esgrimidos por regímenes a menudo afines con Rusia o China. El hecho es que han emergido redes internacionales de proliferación misilística a pesar del esfuerzo para contrarrestarlas; por otra parte, también podrían aparecer redes internacionales de protección antimisiles.

En el Mediterráneo, el Golfo y el Pacífico, pronto podría suceder que el privilegio de hallarse incluido dentro una red de radar de Estados Unidos reemplace a las bases aéreas y visitas navales como símbolo tangible de la relación militar de un país. Pero una posible creación de nuevas redes defensivas origina fuertes protestas

de Rusia y China. En ambos países se sugiere que la agresividad norteamericana podría anular el entretejido de los tratados de no proliferación y control de armas — incluso el Tratado de Misiles Antibalísticos (ABM), según el cual Norteamérica y Rusia han comprometido su vulnerabilidad a los misiles del otro (ver cuadro).

590

Indudablemente, hay indicaciones preocupantes del agotamiento de la diplomacia. Acuerdos como el Régimen de Control de Tecnología Misilística, que limita la capacidad y el alcance de los misiles para exportación, han fracasado ante el apetito de los países pequeños por cohetes grandes. “La dispersión de tecnología misilística puede haber alcanzado un punto de ruptura”, dice Robin Ranger, un consultor de misilística en Washington. Quizás ya son 35 ó 40 los países que cuentan con cierta capacidad balística.

Probablemente Corea del Norte sea el más cínico de los proliferadores, vendiendo secretos y componentes a quien pueda pagarlos. Tanto el misil paquistaní Gauri, diseñado para el lanzamiento de sus cabezas nucleares de reciente desarrollo, como el cohete iraní Shahab-3 ensayado en 1998, son copias de un prototipo norcoreano. Los expertos en misilística occidentales aguardan a corto plazo otra acción espectacular de Irán, posiblemente en forma de un misil Shahab-4 con alcance de más de 2.000 km, o sea 50% mayor que su

predecesor. Kenneth Timmerman, analista de Medio Oriente, dijo el mes pasado ante el Congreso que Irán estaba desarrollando aceleradamente un misil de 4.000 km de alcance. Asimismo, parece haber lanzado un misil desde el mar.

Sancionado por las Naciones Unidas, se supone que Irak ha destruido su arsenal de misiles Scud de procedencia soviética, algunos de los cuales fueron lanzados en la guerra del Golfo; ahora tiene prohibida la posesión de cohetes con alcance mayor de 150 km. Mas aún se abriga el temor de que cuente con varias docenas de Scud, y podría producir versiones de mayor alcance si se levantaran las sanciones.

¿Un escudo asiático?

Sin embargo, en el futuro Inmediato es el arsenal de Corea del Norte el que plantea la amenaza crítica. Ya lanzó un cohete por encima de Japón el año pasado, quien ha planteado la construcción de un escudo conjunto antimisiles con Estados Unidos, presumiblemente basado en el sistema de radar Aegis que usan ambas Armadas. Corea del Sur quiere extender el campo de los misiles desplegados contra su enemigo del Norte. Taiwan, que afronta la amenaza china, desea adquirir cualquier defensa antimisiles que Norteamérica pueda ofrecerle.

Un sistema de rastreo de misiles suficientemente bueno para Japón cubriría

además un área de mucha mayor amplitud. Los chinos contemplarían consternados la creación de un escudo con predominio norteamericano que incluya buques con radar, interceptores y posiblemente láser aéreos, cubriendo buena parte del Pacífico. Les irrita particularmente la idea de la venta de Interceptores a Taiwan, porque así se socava la capacidad de mantener en jaque su “provincia perdida”.

Si Corea del Norte es el más ansioso exportador de tecnología, Irán es uno de los más entusiastas compradores, adquiriendo incansablemente tecnología y componentes en Rusia, China y Paquistán. Como han descubierto los diplomáticos norteamericanos, aun países abiertamente pro norteamericanos — como Arabia Saudita y Paquistán— pueden recurrir a subterfugios para abastecer sus arsenales balísticos. Por ejemplo, los sauditas han obtenido muy calladamente misiles de gran alcance desde China.

Si bien en el mundo occidental se tiene cierta idea de la clase de cohetería ajena, no es tan sabido si pueden portar cabezas de combate no convencionales: nucleares, químicas o biológicas. Corea del Norte prometió en 1994 que cancelaría sus intentos de fabricación de armas nucleares, pese a que hay sospechas de que se desdiga según la reacción de EE.UU. ante su ensayo misilístico. Hay desertores que aseguran su posesión de cabezas nucleares. En Israel, ciertos oficiales esperan disponer de un par de

años antes de que Irán aprenda a cargar en sus cohetes cabezas químicas e incluso nucleares, y lanzarlos con precisión. En Irak, los inspectores de las Naciones Unidas manifiestan haber encontrado indicaciones de que Saddam Hussein había cargado cabezas de combate con el gas letal VX. Esta acusación ha dividido al Consejo de Seguridad, porque Rusia alega la falsedad de la evidencia.

En Estados Unidos, cada trozo de malas nuevas desde el frente de la proliferación —ensayos nucleares en 1998 de la India y Paquistán, y constante incremento de la misilística de Irán y Corea del Norte— ha predispuesto a la opinión pública a favor de la defensa de misiles balísticos. Desde el proyecto de la Guerra de las Galaxias de la época de Reagan —que tuvo intención de quebrar el “equilibrio del terror” mediante la cobertura de Estados Unidos con un escudo antimisiles— el asunto ha entrado en un intenso debate.

Hay demócratas que ven a la defensa de misiles desde un obsequio a la industria de armamentos, hasta una provocación contra Rusia. En cambio, los republicanos la consideran una protección vital para las tropas norteamericanas en suelo extranjero y para el propio territorio. La Administración Clinton ha tratado de equilibrar la sensibilidad hacia las preocupaciones rusas con una creciente presión para contrarrestar de algún modo la amenaza misilística cuya rápida expansión sirve de reivindicación a los *halcones*. La semana

pasada, el Presidente cedió a la presión del Congreso y presentó un proyecto de ley que dispone el comienzo de la construcción de un escudo antimisiles sobre Estados Unidos en cuanto sea técnicamente posible. Causó desencanto que no asumiera una decisión definitiva hasta junio del 2000 sobre la factibilidad del proyecto. Pero Rusia ya ha montado en cólera y amenazado con “perfeccionar sus fuerzas estratégicas” en represalia.

Hay al menos siete distintos diseños para neutralizar misiles balísticos en desarrollo en el Pentágono. Se gastarán durante el año próximo más de \$3.000 millones, monto que tenderá a elevarse abruptamente. Cada proyecto tiene sus propios intercesores, y juega su papel en la perpetua rivalidad entre las tres Fuerzas Armadas. Mas se supone que cada uno de los proyectos contrarresta una amenaza ligeramente distinta.

Entonces, ¿cuántas clases hay de defensas antimisiles? Hasta esa pregunta origina un enconado debate. Concedemos en que existe la posibilidad de dos extremos. Primero, hay una “defensa puntual” que protege sitios específicos — tal como una base militar — de misiles en acercamiento, derribándolos en la etapa final del descenso. En esta categoría se encuentra el PAC-3 (versión avanzada del misil Patriot ensayado en 1991 durante la guerra del Golfo), y un sistema naval que podría hallarse instalado en las flotas para 2003. En el extremo de máxima, se halla la fantasía de un escudo

defensivo de todo el territorio norteamericano. Es el plan de la Guerra de las Galaxias para instalar un paraguas impenetrable sobre los 50 estados, en su versión más ambiciosa. Actualmente, cuando se habla de una “defensa de misiles nacional”, en general se hace referencia a un escudo más modesto, apto para rechazar algunos misiles — pero jamás un ataque masivo ruso.

En algún punto entre ambos extremos se encuentran dos ambiciosos desarrollos del Pentágono, cuya situación exacta se debate acaloradamente. Estos sistemas intermedios son “defensas del teatro” diseñadas para proteger guarniciones en ultramar, más que el propio territorio. No obstante, son mucho más sofisticados que el PAC-3; son capaces de interceptar en el espacio misiles de mediano alcance (como los últimos monstruos norcoreanos o sus imitaciones iraníes). Cuanto mayor el alcance de un misil, mayor su velocidad, y es conveniente interceptarlo en la etapa inicial. Rusia y China sospechan que el desarrollo de defensas del teatro “avanzadas” sólo sirve como cobertura para la creación de un escudo norteamericano de protección territorial, en violación del tratado ABM. Los políticos de derecha desearían que fuera cierto, pero en realidad, según aseguran, el Pentágono disimula sus sistemas intermedios para no ofender a Rusia.

Uno de estos sistemas intermedios es conocido como THAAD (Theatre High-Altitude Area Defense), y consiste en un

proyecto favorito del Ejército. El otro se denomina Navy Theatre Wide, y podría impulsar nuevamente al poder naval como bastión de EE.UU. Luego de seis fracasos embarazosos, los ingenieros del THAAD —conducidos por Lockheed Martin, enorme contratista militar aeroespacial— lograron en junio una interceptación exitosa; se ha programado otra tentativa. Su rival basado en el mar está en una etapa anterior de desarrollo, y la primera interceptación tendría lugar dentro de un año, aproximadamente.

El Pentágono ha anticipado que para diciembre del 2000 asignará prioridad al desarrollo de uno de ambos sistemas intermedios. Pero en los planes actuales, el sistema "ganador" no estará emplazado hasta 2007, fecha demasiado lejana para el gusto de los planificadores de defensa. Puede discernirse una verdadera ansiedad en ciertas manifestaciones del Pentágono. "Nos encontramos en una posición muy difícil", porque "la amenaza de los misiles balísticos de mediano alcance está emergiendo muy rápidamente", afirmó a principios de este año el general Lester Lyles, ex jefe de la defensa misilística.

En comparación con estas preocupaciones libremente admitidas por el Pentágono, la institución de defensa de Israel cuenta una historia más optimista. El Sistema de Armas Arrow, producido por la Industria Aeronáutica de Israel (IAI) con ayuda financiera norteamericana, posee un record de ensayos exitosos (cinco de

seis). Si durante este año realiza una nueva demostración prevista, podría significar que ha comenzado su despliegue. Comparado con el THAAD, sus interceptores son mayores y por consiguiente más dificultoso su traslado por avión, cosa poco importante para un país pequeño. Hay otras diferencias: Arrow busca interceptar cuando el misil ingresa en la alta atmósfera— no en el espacio, pero a altura suficiente, insisten los oficiales israelíes, como para asegurar que todos los restos se incineren.

Mientras que THAAD es un vehículo que destruye por impacto, diseñado para evaporar los cohetes ante un choque frontal, la "cabeza de fragmentación" de Arrow explota por proximidad. Los diseñadores de THAAD dicen que su *pisada* —el área a proteger— es tres a cinco veces mayor que la del Arrow; pero el sistema israelí alcanza cómodamente para resguardar todo su territorio, y bastante más allá. De allí la sugestión de Moshe Arens, último Ministro de Defensa, de que debería extenderse un escudo antimisiles sobre amigos vecinos: Jordania y la Autoridad Palestina (que no han expresado el menor interés) o Turquía. Hasta ahora, el gobierno norteamericano prohíbe las exportaciones a terceros.

Un escudo sobre Turquía requeriría más que tres baterías de interceptación actualmente planificadas por Israel, pero sería una lógica consecuencia de la mayor intensidad de la asociación estratégica

entre ambos países. Aunque esta idea no llegue a materializarse, de todos modos es posible que se establezca una red antimisiles regional de alguna clase, ya que los sensores Arrow probablemente adquirirán capacidad de intercambio de datos con buques, bases y naves espaciales de EE.UU. en las proximidades.

Si bien los oficiales israelíes insisten en que Arrow puede enfrentar "toda amenaza conocida" —incluso cualquier cohete que posiblemente pueda lanzar Irán— no se satisfacen con ello. Aparte del hecho de que ningún escudo es impenetrable, Israel nunca podría contar con suficientes interceptores para enfrentar unos 300 misiles Scud que Siria podría lanzar. Confían en que un próximo proyecto conjunto con EE.UU. mejorará su aptitud para dejar fuera de combate los lanzadores de misiles. "La meta sería reducir la cantidad de misiles a ser interceptados a no más de escasas docenas", dice el general Yitzak Ben-Israel, notable estratega.

Tanto en Israel como en otras partes, existen escépticos que expresan elocuentemente su convicción de que todo sistema antimisiles no es más que una irresponsable dilapidación de dineros públicos, ya que sólo proveen una falsa sensación de seguridad. Lograr impacto de una bala en otra bala será siempre demasiado difícil, sobre todo cuando sería relativamente sencillo crear misiles que confundan a los interceptores con contramedidas, afirman. Por ejemplo,

Rusia alardea de que su último cohete de gran alcance Topol-M puede escurrirse a través de cualquier escudo antimisiles que Norteamérica pueda erigir. Aunque pase un solo misil con cabeza nuclear o química sería catastrófico, y en consecuencia los escépticos prefieren confiar

en las viejas técnicas de diplomacia y disuasión.

Estos argumentos son tomados seriamente por los oficiales israelíes. Pero si bien reconocen el riesgo de las contramedidas, calculan que ningún posible enemigo de

Israel posee suficiente desarrollo tecnológico como para batirlos en un duelo entre lanza y escudo. De todos modos, destacan que Arrow no es una panacea, sino parte de un amplio despliegue de estrategias que incluyen la disuasión, blancos civiles y contraataques. Al ampliar la

Empate mutuamente asegurado.

El Tratado de Misiles Antibalísticos (ABM) puede verse como una fea reliquia de la guerra fría o como un baluarte contra la reaparición de candentes peligros nucleares, según la ubicación en uno de los más agudos debates políticos norteamericanos. Firmado en 1972, el acuerdo tenía la intención de estabilizar la paridad norteamericano-soviética afianzando la aptitud de cada bando para aniquilar al otro. Con la modificación de 1974, el tratado permite a cada bando un solo sistema ABM limitado. Asimismo, descarta sistemas ABM en marinos, aéreos o espaciales.

Durante largo tiempo los conservadores han argumentado que el bando soviético ha roto el trato al construir redes ABM mayores de lo permitido, y defensas antiaéreas cuya meta alternativa secreta era derribar misiles. En todo caso, dicen los críticos, cualquiera que haya sido el propósito del tratado -durante ese juego de ruleta rusa de la guerra fría -ya ha sido superado por la emergencia de múltiples amenazas. Cuando se derrumbó la Unión Soviética, el tratado murió con ella: ¡en buena hora nos libramos!

Quienes sostienen el tratado replicaron que su ruptura causaría enojo en Rusia, en un momento en que se siente vulnerable con sus fuerzas regulares en plena decadencia. Vista desde Moscú, la muerte del tratado permitiría que Norteamérica se protegiera del ex arsenal soviético en tal forma que Rusia podría ser atacada con impunidad.

La Administración Clinton quiere mantener con vida el tratado,

pero admite que necesita modificaciones. Ya ha negociado dos cambios: aumentaron las partes del lado "soviético" a cuatro (Rusia, Ucrania, Bielorusia y Kazakstán) y se introduce la definición de defensa misilística del teatro, según permite el tratado. Sensibles a una oportunidad de liquidar el tratado, los legisladores republicanos demandan el derecho a escudriñar esas modificaciones. Bill Clinton dice que no las enviará al Congreso hasta que Rusia ratifique el acuerdo START-2 sobre reducciones radicales de los arsenales de gran alcance.

En junio, Boris Yeltsin dijo a Clinton que estaba listo para discutir cambios aún mayores del acuerdo. Esto planteó la disyuntiva de que Norteamérica podría erigir un escudo misilístico limitado, aun observando el tratado. Los más vehementes partidarios de las defensas antimisiles están consternados, porque se oponen a cualquier política que mantenga con vida al acuerdo.

Un efecto lateral de este empate podría ser una mayor ruptura del régimen de no proliferación que ha limitado a menos de una docena los Estados con armamento nuclear. Bajo este régimen, la mayoría de los países se refrenan antes de hacerse nucleares, con el convencimiento de que las "superpotencias" negociarían de buena fe reducciones de armamentos. Si el START-2 se empantana por discusiones sobre defensa misilística, los futuros proliferadores pueden argumentar que las grandes potencias ya han violado la segunda parte de este convenio.

panoplia de opciones, cierta capacidad de intercepción de misiles reduce la posibilidad de que a Israel no le quede ninguna otra opción que la escalada.

Como la OTAN tiene la responsabilidad de una faja territorial mucho más extensa, la respuesta a la amenaza misilística no es tan simple. Si surgen en Medio Oriente y el Pacífico nuevos pactos antimisiles basados en tecnología o financiación norteamericana, evidentemente no podría quedar a un lado la Alianza Atlántica, que se supone es la más importante para EE.UU.

Los planificadores de defensa de Europa

occidental han reaccionado con mayor lentitud ante el desafío misilístico que sus contrapartes norteamericanos e israelíes, y con mayor escepticismo con respecto a los resultados. Alemania, Holanda y Grecia han ordenado interceptores PAC-3. Gran Bretaña, Francia e Italia, que luego de años de vacilaciones finalmente han decidido no construir la fragata conjunta, todavía tienen esperanzas de producir un sistema conjunto de defensa aérea basado en el mar con cierta capacidad antimisilística. Mas actualmente no existe ningún desarrollo para detener cohetes de mediano alcance.

Si bien en la OTAN mucho se ha conversa-

do sobre la idea de trabajar en conjunto para impedir la amenaza misilística, existe el riesgo de que la instalación de nuevos cohetes en la periferia de Europa podrían provocar un efecto de desintegración sobre la Alianza. Por ejemplo, Italia será amenazada por misiles libios mucho antes que Gran Bretaña o Noruega. Tan inexorable realidad geográfica podría conducir a una "renacionalización" de las decisiones de defensa. Si Londres fuera amenazada, el gobierno británico no tendría mayor dificultad en persuadir a sus ciudadanos a gastar en un escudo misilístico. Pero ¿tendría la misma urgencia una amenaza a Palermo o Sevilla? ■

BAHÍA BUEN SUCESO

ADMINISTRACIÓN DE CONSORCIOS

CFCO (RE) Julio Aníbal Pabón CFCO (RE) Alberto Ángel Mariotti CCAN (RE) Alfredo Carlos Andersen

Mansilla 3696, 4º D, 1425 Buenos Aires. Tel. 4822-5866. Tel./Fax 4825-9824

Lunes a viernes de 10 a 16 hs.

EL COMANDANTE EN EL MAR

JORGE ROBERTO GONZÁLEZ

El capitán de fragata **Jorge Roberto González**, egresó de la Escuela Naval Militar en diciembre de 1974.

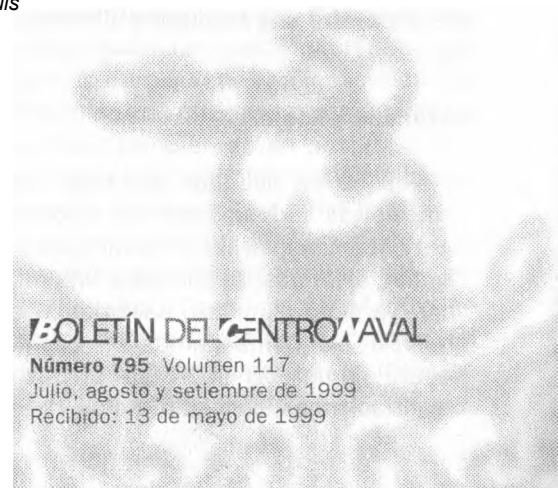
Prestó servicios en unidades de la Flota de Mar.

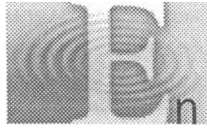
En 1979 egresó como oficial submarinista, prestando servicios en diferentes unidades submarinas. Ha realizado numerosos cursos tanto en el país como en el extranjero.

Se desempeñó como Director de la Escuela de Submarinos.

Ha desempeñado el comando del transporte *Yaham*, del submarino *San Luis* y actualmente se desempeña como Comandante del submarino *Salta*.

595





596

En los tiempos que corren,
 - tiempos de economía globalizada,
de alianzas políticas y económicas, de consumo irreflexivo, de penetración multimedial, de protagonismo efímero, de vulgarización de valores-, me pregunto a qué se asemeja un Comandante en el mar. Trato de encontrar un modelo social, o empresarial en el cual ubicarlo. Constantemente me formulo esta pregunta; siempre encuentro una respuesta diferente.

Autoridad y liderazgo

Si bien no es del todo acertado buscar comparaciones compulsivas o deambular por modelos de organizaciones para encontrar patrones o similitudes, en todos los casos existen, sistemas, estructuras, empresas que requieren un líder, ya sean gerentes, sacerdotes, dirigentes políticos y gremiales, o Comandantes en operaciones. Todos ellos deben ejercer un liderazgo efectivo y hacer que sus organizaciones alcancen el éxito.

Como todos sabemos, el concepto de autoridad y el de liderazgo están íntimamente relacionados, esto da lugar entre otras, a dos situaciones: un líder con autoridad y una autoridad sin liderazgo.

El "nuevo" Comandante

Pero vayamos al grano, todos los años en casi todas las naves de la Armada, nos llega, vestido con su mejor uniforme, el "nuevo" Comandante. Traspasa la planchada complacido y orgulloso, pero también con un montón de dudas en su bolsa de equipo. Al pisar la cubierta del navio que le han asignado, se le vendrán encima los años y recordará su servicio en esa unidad u otra similar, o bien pensará qué pecados estará pagando para que le toque "eso" recién vuelto de una campaña, tan escorado, mal pintado y con una dotación tan rugosa como el mismo barco.

De muchas cosas estará seguro, pero de una sola convencido, de que a partir de ese momento comenzará una relación muy especial con esa nave: allí irán sus sueños y por cierto su futuro.

Su prioridad será la de dejar de ser un *Jefe* impuesto por el libro de pases para convertirse en un Comandante con autoridad genuina; para esto tendrá que dejar de creer que su autoridad formal es más importante que el respeto y la admiración que despierta un verdadero hombre de mar a bordo de su buque.

Así tendrá que ir trocando sus recientes credenciales a cambio de temporales, arribos a puertos desconocidos, operaciones seguras en medio del cansancio y de la incertidumbre.

Su mando comenzará a estar impregnado de un generoso espíritu de marino, sus actitudes embebidas de franqueza, su accionar será prudente, de entrega total, y su dinamismo contagioso, verdaderos títulos en las situaciones propuestas por la alta mar.

Así logrará una excelente relación con sus subordinados, la unión establecida a través del ejemplo.

El Comandante y su estilo

En realidad y a los fines prácticos cada hombre cumplirá su comando de acuerdo con su estilo. No hay por qué copiar modelos. Al fin y al cabo en casi todas las dársenas, hay un buque cuyo Comandante inspira miedo en vez de respeto, desconfianza en vez de sinceridad y sentimientos de pesadumbre en vez de entusiasmo. Son aquellos hombres obsesionados por saltar a una rama más alta sin preocuparse por las metas. Recordemos que los líderes, a diferencia de otros, tienen metas en su vida y un sentido de determinación trascendente.

En realidad, como dijimos al principio, en todas las organizaciones del mundo, ya sean políticas, sindicales, comerciales, o militares existen personas que deben asumir el liderazgo. En estos días de "managment", "empowerment" y "rightsizing" todos deben dirigir procesos para lo cual deben saber conjugar factores de planeamiento, diseños de estrategia, y finalmente tomar decisiones. Ningún Comandante es ajeno a estas circunstancias. Alguien nos podrá decir "pero si un buque es un buque, siempre hace lo mismo, está diseñado para cumplir determinados roles". Yo digo sí está bien, pero suele suceder que el mismo buque de un año a otro

cambie, y pase de ser un oscuro o mediocre cumplidor de tareas, a ser un buque exitoso, un buque estrella. La diferencia no radica en que le hayan asignado nuevas funciones sino en que ha cambiado su Comandante.

Lo que en verdad ocurre es que a ese navio ha llegado un líder, con una actitud fascinante y persuasiva. Dicen que el liderazgo es saber mostrar el camino, es saber dar un paso al frente en momentos de necesidad o de crisis, es no tener miedo de fracasar o de cometer errores.

El problema es "cómo hacerlo", cómo llegar a comandar bien. Recordemos que el jefe existe por la autoridad, el líder por el respeto y la admiración. Aquel que busca el culpable ante el error, que sólo sanciona y castiga, pondrá las cosas en su lugar transitoriamente; tal vez sea la primera y última vez que sea informado espontáneamente de alguna novedad, luego se enterará cuando la situación sea irremediable. En cambio, quien tenga la oportunidad de encauzar, corregir, reprender, que castigue pero enseñe, estará listo a modificar el curso de los acontecimientos para mejorar los resultados, y habrá traspasado la primera barrera que conduce al éxito, tendrá una excelente comunicación con sus subordinados, con sus "gerentes" intermedios.

También estamos acostumbrados a esos Comandantes de puerto, cuyas amarras están tan bien trincafeadas que les da lástima salir al mar, para quienes salir significa una carga, un compromiso, mientras que para otros, asumiendo el mismo compromiso, también es un privilegio. Los primeros logran que su personal trabaje en una condición de indiferencia, sin ilusión ni coraje. Los otros tendrán la llama sagrada de la motivación inducida por un líder que sabe fundir la experiencia de los más viejos con los sueños de los más noveles. Todo se transforma en hechos concretos de los cuales todos se impregnan. En cambio, del primer modelo todos se apartan, se transforman en un rebaño sin rostro, ni iniciativas.

¿Es el Comandante un gerente de empresa?

En este tránsito el Comandante conoce a sus subordinados, los comprende, les compromete su palabra, los trata como personas, sabe que tienen hijos, familia, y preocupaciones.

También el Comandante es el que llega adelantado, percibe, aprecia, sabe lo que va a suceder, sin esperar a que le informen porque no se cumplió esto o aquello.

En resumen inspira, señala, conduce con su brazo firme, contagia.

Ese Comandante es un *gerente* que conduce una organización que realiza múltiples tareas que por cierto son riesgosas, que

muchas veces están dispuestas en un escenario de extrema soledad, lejos de todo tipo de consultores.

Por ello ese Comandante debe preparar a su "*empresa*", debe aprestar su buque, amarinar su gente, adiestrar a sus jóvenes oficiales y marineros, conformar un equipo en el cual confiará hasta el límite de las posibilidades de cada uno. A esa hora tendrá todo, título, audacia, energía, reputación y prestigio.

Ese Comandante sentado en el alerón de su buque sabrá de vigilia, de responsabilidad, de confianza en sí mismo a la hora de tomar decisiones. Pero manejará algo más complejo que una empresa, manejará un buque en el mar. **EBGN**

Recepción del Boletín

Se recuerda a los socios en situación de actividad que en los casos de solicitud de retiro y consecuente pase a revistar por la Dirección General del Personal Naval deben comunicar al Boletín el modo y lugar donde desean retirar la revista. De no hacerlo, la recepción normal se interrumpirá dado que la citada Dirección General no se hace cargo de las remisiones a domicilio.



Traducido al castellano de la Revista del Instituto Naval norteamericano "Proceedings" por el contraalmirante Juan H. Questa de la Armada Argentina.

¡Recordar al *San Luis!*

Si los torpedos se hubieran comportado debidamente en el submarino San Luis - aquí como en otros buques de la Armada Argentina en 1982- el conflicto por las Islas Malvinas pudo haber finalizado en forma muy diferente.

¡Recordar al *Maine!* y ¡Recordar Pearl Harbor! Son exclamaciones muy comunes con referencia a hechos navales que ocasionaron la entrada en guerra de los Estados Unidos de Norteamérica. Más importante ¡Recordar el *Lusitania* nos retrotrae al recuerdo del buque hundido por un submarino alemán que fue el motivo que nos precipitó en la Primera Guerra Mundial. Quizá sea apropiado, entonces, recordar hoy, así mismo, al *San Luis*. ¿A qué nos referimos? El *San Luis* era un submarino empeñado en el conflicto entre Gran Bretaña y la Argentina en la breve guerra por la posesión de las Islas Malvinas en 1982. Los artículos publicados al respecto en la Revista "Proceedings", así como los subsiguientes

comentarios y discusiones acerca de los pro y los contras de varios tipos de submarinos, incluyendo tanto los de propulsión nuclear como los que no la poseen, han sido serios y valiosos. Mientras la Armada norteamericana considere al submarino como su mejor plataforma antisubmarina, debemos explotar todas las oportunidades para asegurarnos de que los submarinos de ataque que construyamos sean los mejores que podamos producir. Cada vez más, la capacidad de mejorar la producción resulta ser el factor de más peso en las decisiones sobre planes de adquisición o construcción.

Pero no podemos permitir que la introducción de mejoras en la producción perjudique otras posibilidades, tales como la capacidad operativa. Es también importante que la comunidad naval, los conciudadanos y particularmente nuestros funcionarios federales, electos o en actividad, hayan sido convencidos de que la amenaza submarina no ha desaparecido con el

Por el capitán de navío
Charles H. Wilbur
de la Armada Norteamericana

fin de la guerra fría y que se ha vuelto en cambio crecientemente compleja y extendida. Los comentarios de los medios de difusión acerca de la adquisición de un tercer submarino de la clase "Seawolf" (SSN-21) para preservar la base industrial, "a pesar del hecho de que no lo necesitamos" revela el concepto erróneo que prevalece hoy. La amenaza no se ha terminado. Rusia no solamente continúa construyendo submarinos nucleares sino que además se esfuerza en aumentar la lista de los países a los cuales se los vende. Mientras tanto, un número de submarinos de propulsión no nuclear pero que no son convencionales y con máquinas independientes del consumo de aire, están en desarrollo en varios países de Europa, incluyendo Alemania. Tales submarinos complicarán más adelante las tareas de detección, localización y clasificación de las fuerzas antisubmarinas.

Con nuestra nación y sus aliados, empeñados en forma creciente en el comercio

mundial y dependientes de! petróleo importado, la oportunidad para varios países indeterminados de desbaratar la economía y estabilidad del mundo, sorpresivamente y con un solo torpedo disparado sobre un buque tanque es alarmante. Aquellos países que son proclives al terrorismo mundial, tales como Irán, con sus submarinos de la clase "Kilo" de fabricación rusa, Libia con sus submarinos de la clase "Fox-trot" o alguna otra Marina menos publicitada del Tercer Mundo, con quizá alguno de los modernos buques vendidos por los alemanes a quienquiera que tenga el dinero para comprarlos, están en posición de producir estragos en cualquier momento. Es por lo tanto imperativo que nosotros no solamente enfrentemos esas capacidades de tales submarinos extranjeros, sino que además desarrollemos y construyamos submarinos norteamericanos capaces de contrarrestar esta expansión de los diferentes tipos de submarinos y de sus áreas geográficas de operación.

Cualquier referencia al conflicto de las Islas Malvinas indica lo poco que se sabe acerca de los medios antisubmarinos británicos y de las operaciones de los submarinos argentinos en estas campañas. Afortunadamente yo tuve una oportunidad única de conocer los hechos y pasarlos a conocimiento de las autoridades norteamericanas de la Armada. ¿Qué sucedió efectivamente y cuáles cosas podemos aprender de estas experiencias?

Un submarino nuclear británico, el H.M.S.

Conqueror inició una acción mayor hundiendo al crucero argentino A.R.A. *General Belgrano* con torpedos a vapor (1) de la época de la Segunda Guerra Mundial, El uso de los viejos torpedos a vapor fue una sensata decisión: Conservar los torpedos más aptos para situaciones de mayor dificultad. Ello también señala que un submarino no necesariamente debe estar equipado con la última palabra en armas modernas con el fin de cumplir una misión real. En este caso el uso de torpedos de la Segunda Guerra Mundial embotelló las fuerzas de superficie de la Armada Argentina en puerto o en aguas costeras, hasta el fin de la guerra. Además el submarino británico no necesitaba ser de propulsión nuclear para haber alcanzado el mismo resultado, aunque como es lógico, estando el submarino *Conqueror* equipado con dicho medio propulsor, pudo desarrollar la alta velocidad apropiada para el máximo impacto estratégico.

Los británicos gastaron gran cantidad de municiones para proteger a su grupo de combate en superficie de la fuerza submarina argentina, la que estaba equipada con eficientes y modernos buques de diseño alemán dentro de su elenco de cuatro de ellos, carentes de propulsión nuclear. En realidad los informes indicaban que se solicitó a Estados Unidos de Norteamérica proveer de torpedos antisubmarinos y otros medios a los británicos, porque ellos estaban agotando muy rápidamente su provisión de elementos antisubmarinos.

Probablemente la lección apropiada que se desprende de estos hechos es que la mera existencia de una pequeña fuerza submarina puede tener un considerable impacto en la conducción de la guerra en el mar.

Poco tiempo después del conflicto, yo visité la Estación de Torpedos de la Armada Alemana en Kiel, en misión oficial. Estando allí tuve la oportunidad de visitar el vecino astillero H.D.W., donde se hallaban en construcción algunos buques modernos, de propulsión diesel, destinados a la exportación. H.D.W. fue el constructor de los dos submarinos tipo 209 existentes en la Argentina durante la guerra. Los funcionarios de H.D.W. asignaron al Ingeniero Jefe de su Departamento de Sistemas de Combate para submarinos a efectos de coordinar mi visita. Este ingeniero y su contraparte en la compañía H.S.A. acababan de regresar de un viaje a la Argentina. La Empresa H.S.A., había provisto el sistema de combate instalado a bordo de los submarinos vendidos a la Argentina. La Armada Argentina había insistido en la visita de los representantes de ambas empresas a los efectos de explicar por qué uno de sus submarinos se había desempeñado insatisfactoriamente durante la reciente guerra. El ingeniero de los Sistemas Principales de Combate de la H.D.W. me relató lo siguiente:

Los argentinos estaban perplejos porque

(1) Torpedos convencionales impulsados por aire comprimido y vapor de agua.

todos los torpedos lanzados por su submarino *San Luis* fallaron en dar en el blanco a pesar de haber tenido oportunidades casi perfectas de ataque. Los visitantes ingenieros alemanes y holandeses al principio se enteraron de que, excepto en los primeros días de la guerra, cuando el submarino A.R.A. *Santa Fe* fue sorprendido en superficie y puesto fuera de acción cuando trataba de reaprovisionar a fuerzas argentinas en la Isla de South Georgia, solamente el A.R.A. *San Luis* había entrado en acción. Parece ser que el submarino A.R.A. *Santiago del Estero* no pudo salir al mar porque había sido parcialmente desguazado para proveer partes a su buque gemelo el A.R.A. *Santa Fe* (ambos fueron primeramente submarinos *Guppy* de la Armada Norteamericana, Los argentinos dijeron que ellos trataron de ocultar este hecho moviendo al *Santiago del Estero* en puerto para conseguir que pareciera apto para navegar. Además, cuando el conflicto empezó, el otro buque de construcción alemana, el A.R.A. *Salta* tenía su batería de propulsión agotada. Aunque estaba en el mar cuando la guerra estalló, fue inmediatamente enviado a un astillero para cumplir el reemplazo de su batería de propulsión y nunca entró en acción.

El hecho de que estos buques estuvieran en tales condiciones al iniciarse el conflicto muestra lo poco preparada que se encontraba la Armada Argentina para la rápida y decisiva respuesta de la primer ministro británica Margaret Thatcher a la usurpación de las Islas Malvinas. Ello

también pone de manifiesto una limitación de los submarinos con propulsión a baterías. Otra conclusión clara es que todo el intenso esfuerzo antisubmarino británico se concentró sobre un solo y pequeño submarino argentino en el mar.

Cuando los ingenieros visitantes examinaron el *San Luis* encontraron dos deficiencias principales, de las cuales todos los submarinistas deberían tomar nota. Primero, debido a una deficiente sincronización en el alineamiento se transmitió información azimutal incorrecta desde el periscopio a la consola de control. En efecto, cuando el comandante tenía a blanco centrado en su retículo, la computadora de datos del torpedo ubicaba a ese blanco en un lugar erróneo y desorientaba a dicha arma consecuentemente. Los submarinos de la Armada norteamericana evitan este tipo de problemas muy comunes de alineación, efectuando pruebas de precisión en el alistamiento operacional de la flota (F.O.R.A.C.S.), consistente en una simple evolución que reestablece el alineamiento de todos los sensores y componentes de los sistemas de combate. Lección: No olvidarse de realizar con frecuencia este tipo de pruebas (F.O.R.A.C.S.).

Los ingenieros (un alemán y un holandés) fueron informados de que todos los torpedos habían corrido desordenadamente después de ser lanzados, evolucionando sin control en lugar de estabilizarse en un rumbo determinado. Ante este caso los argentinos concluyeron correctamente que

seis corridas erráticas, hechas por seis torpedos diferentes no parecían ser un problema imputable a los mismos. Más probablemente la dificultad debería estar en el submarino lanzador. La investigación reveló un interesante ejemplo de error humano: parece que el *San Luis* tenía un suboficial encargado del control de fuego que era particularmente consciente. Él realizó pruebas del sistema muy rigurosamente, según las prácticas usuales a bordo, (ésta es la razón por la cual los argentinos estaban tan desconcertados cuando sus ataques fracasaron). ¿Cómo pudo fallar este equipo tan bien mantenido y verificado? Esto también explica por qué ellos siguieron atacando repetidamente. Cuando este suboficial realizaba su mantenimiento preventivo, una de sus prácticas era asegurarse de que los muchos cables y conexiones hicieran buen contacto. Uno por uno, él o un ayudante retiraban un cable y limpiaban su conector y el punto donde éste iba conectado, luego unían a ambos. Uno de esos cables era un doble conector de entrada que proveía poder para los torpedos colocados en los tubos de lanzamiento.

En los sistemas modernos, controlados eléctricamente, el torpedo se alista para disparar con corriente continua provista desde el submarino, merced a la cual se hace arrancar al giróscopo y se permite que el torpedo reciba indicaciones de control de fuego, tales como rumbo y profundidad de su corrida. Cuando es lanzado, el torpedo cambia a potencia

interna y se desconecta el cordón umbilical que envía las señales de control de fuego desde el submarino. Alguien había reconectado el ya dicho cable doble de entrada, pero lo había hecho al revés. Como consecuencia de ello, la polaridad en el giróscopo del torpedo, que había sido montado con energía eléctrica desde el buque lanzador, se invirtió cuando dicho giróscopo pasó a alimentarse con poder interno al efectuarse el lanzamiento. Por supuesto el giróscopo invirtió su sentido de rotación, se alteró y el torpedo perdió su orientación. Este tipo de problemas, así como muchos otros, puede aparecer también en un submarino de Estados Unidos de Norteamérica. Las pruebas sobre precisión de los sistemas de armas o sus equivalentes, son esenciales para determinar el verdadero estado y el alistamiento de uno de esos sistemas. Las pruebas de rutina tienen su utilidad, pero sólo una prolija verificación de punta a punta, incluyendo todas las fases del lanzamiento, pueden probar la completa preparación del sistema. Por lo tanto, no importa cuán modernos sean el submarino y sus torpedos, y aunque el personal asignado sea muy competente y dedicado, y aun contando con la incorporación de equipos de prueba instalados, todo puede resultar inútil por causa de un solo pequeño detalle. No hay sustituto para una apropiada y periódica verificación del sistema de armas.

Otra lección que debe ser aprendida en este caso, tal vez la lección más importante de todas, es que la guerra

antisubmarina constituye un juego difícil, desafiante y mortal. A pesar de todo, los modernos sensores (incluso la información de inteligencia satelital provista a los británicos durante el conflicto) no pueden evitar que detectar y localizar submarinos en inmersión sea una ardua tarea.

Las condiciones acústicas del mar varían geográfica y estacionalmente, así como con el estado de tiempo local. Las aguas de poca profundidad y con condiciones de fondo variables pueden complicar severamente esa tarea. Los sistemas fijos de verificación son útiles sólo donde están situados. Es evidente que aun con toda la capacidad y experiencia de la Armada Británica (y yo la considero igual o mejor que cualquier otra armada en guerra antisubmarina), las condiciones acústicas del Atlántico Sur, en esa época y lugar, la dejaron completamente desamparada. El submarino *San Luis* informó haber llevado ataques sobre "tres buques capitales", todos seguidos por una retirada de dicho buque a efectos de establecer las causas que produjeron las fallas de sus armas.

Si este submarino no hubiera tenido problemas y hubiese dirigido sus torpedos con precisión, la guerra de las Malvinas pudo haber tenido un resultado muy diferente.

La magnitud del desamparo de los medios antisubmarinos británicos en el conflicto de las Islas Malvinas queda mejor ilustrada por una de las observaciones

finales que me relatara el ingeniero especialista en sistemas de combate del astillero que construyó el mencionado submarino. Enterado de primera mano de los fallidos ataques de torpedos y siendo consciente, además, del masivo consumo del arsenal antisubmarino británico, le preguntó al comandante del *San Luis* cómo era haber estado bajo el contraataque de los británicos después de los fracasados ataques de torpedos. ¿Ataque? Fue la respuesta. No hubo un contraataque efectivo. No creo que ellos supieran que nosotros estábamos allí hasta que oyeron correr a nuestros torpedos y además, la errática naturaleza del comportamiento de esas armas aparentemente les impidió que rastrearan su recorrido hasta nuestra posición. Nunca estuvimos bajo ataque directo.

Aparentemente los británicos hicieron todos los ataques antisubmarinos y los lanzamientos de armas sobre un blanco falso, durante toda esta breve guerra. El *San Luis* era el único submarino operativo en dicha guerra.

Aunque pueda ser prudente el viejo concepto de "cuando haya dudas haga fuego", aplicable a la guerra antisubmarina en ciertos casos, como el de los Aliados lanzando cargas de profundidad durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los medios antisubmarinos son costosos, y por lo tanto limitados en número, las existencias de los mismos pueden ser agotadas prematuramente.

¿Qué pasa si entonces el enemigo reconoce esta debilidad? Quizá la lección aquí es que un firme criterio de clasificación del blanco debe gobernar el lanzamiento de los medios. Ciertamente aquí se evidencia la necesidad de una solución mejorada para el desafiante problema de la clasificación de los blancos.

Debemos enseñar a nuestros colegas y conciudadanos la real dificultad de la guerra antisubmarina, un desafío que aumentará sustancialmente con la aparición de submarinos no convencionales, con propulsión independiente del aire. También debemos hacerles comprender que la amenaza a la economía y estabilidad del mundo libre, determinada por los submarinos, incluyendo los de las naciones del Tercer Mundo, está creciendo y no disminuyendo. Mientras nuestra dependencia del comercio de ultramar es cada vez más grande. En consecuencia debemos desarrollar y desplegar plataformas antisubmarinas totalmente eficaces y de costo aceptable, equipadas con las

mejores armas y sistemas de combate disponibles. Hacer lo contrario es invitar a la catástrofe, tal como la enfrentó Inglaterra durante la cúspide de la arremetida submarina alemana en 1942. Verdaderamente la amenaza de una catástrofe aún continúa. Solamente es necesario recordar el gran perjuicio para la economía mundial y nuestras propias vidas y bienes cuando se estableció el embargo árabe del petróleo hace veinte años. Hoy estamos todavía más dependientes del petróleo importado y, por lo tanto, más vulnerables. Solamente el hundimiento de un único buque tanque en el Estrecho de Ormuz bastaría para que se creara un serio pánico en los mercados mundiales.

En nuestro país acostumbramos a desentendemos del desarrollo de nuestra capacidad antisubmarina, excepto cuando estamos en un grave peligro. Somos una nación "insular", aunque pocos entre los profesionales navales y mercantes aprecien verdaderamente este hecho. Si los submarinos son, como muchos creen,

nuestras más efectivas plataformas antisubmarinas, debemos continuar favoreciendo un activo debate referente a su diseño. Tal diálogo contribuirá a un uso más efectivo de los recursos disponibles, adquiriendo la mejor combinación posible de submarinos y destructores, aviones de patrulla, helicópteros y otros elementos antisubmarinos. Escuchemos más a las comunidades de los buques de superficie y de los aviones antisubmarinos, para enterarnos de sus necesidades. Si un solo submarino de propulsión diesel puede operar con impunidad contra lo mejor de la Real Armada Británica en el Atlántico Sur, no podemos permitir que nuestra nación sea complaciente. De lo contrario ¡Recordar al *Lusitania!* Será otra vez un real lamento, con el nombre de un moderno superpetrolero (o quizá un crucero) en su lugar. ■

Nota de la Dirección: artículo oportunamente comentado en el BCN 782.

Siete tripulantes, 20 nudos de proa, un pampero y las ventajas de llevar un balde a bordo

El movimiento perpetuo

604

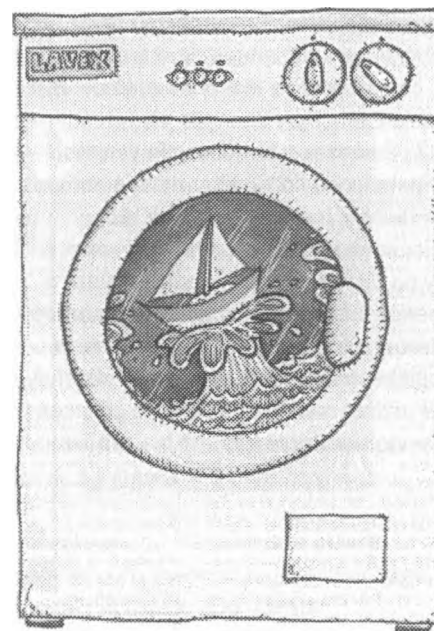
No hay movimiento que un 35 pies no realice cuando es azotado por un Pampero y tiene el viento de proa. Agitado en todas las direcciones por un vaivén que parece no tener fin, el barco aparece a sus tripulantes como una máquina de movimiento continuo que lejos de perder energía, se realimenta constantemente con el alboroto que va creciendo a bordo. Las situaciones más imprevisibles se suceden entonces, las que se pueden imaginar y las que no, las que se pueden decir y otras que los buenos modales obligan a callar.

Como todos sabemos, un barco posee varios movimientos que podemos describir de la siguiente manera (poco náutica por cierto): 1) proa arriba y abajo, 2) popa arriba y abajo, 3) proa de izquierda a derecha, 4) popa de izquierda a derecha, 5) el timonel cuando toma o come algo mientras timonea, 6) el bamboleo del palo, 7) las viradas controladas y las descontroladas, 8) las trabuchadas innecesarias y las necesarias, 9) los golpes del *spinnaker* inflándose o desinflándose, 10) vela de proa dando vueltas, 11) los golpes de los genoas, 12) barrenadas de olas, etcétera, etcétera.

Por supuesto, todo lo dicho con barco escorado vale doble.

Es muy probable que en tanto movimiento cualquier persona que no ame la náutica crea que esto se trata de un zamba alocado de parque de diversiones, de una película de terror o bien una licuadora de última generación. Y sí, no está muy lejos de la verdad; todo esto y mucho más nos ocurre en un viaje largo, esos en que uno pasa alrededor de cincuenta o sesenta horas como mínimo arriba de la coctelera acuática, por ejemplo de Mardel a Buenos Aires.

Por Adrián Alberto Digilio



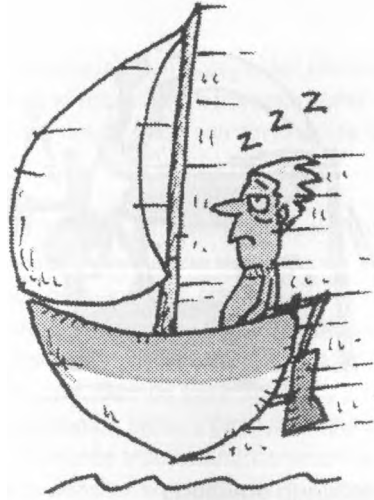
Iniciamos nuestro viaje imaginario un viernes a la noche (bien de noche) con un mar calmo, olas de 1.5 metros y viento de trompa (bien de trompa). De no haber sido por la cola de un pampero, todavía estaríamos en el faro de Punta Médanos

tirando bordes y tratando de errarle a las rompientes y al bajo que hay allí.

Lo primero que hicimos, como corresponde, fue cenar muy bien, tan bien cenamos que estábamos para hacer noni-noni en un cómodo hotel costero y no para viajar en un 35 pies. Pero igual zarpamos, ¡vamos mis valientes! Los siete marineros salimos conmovidos por la noche estrellada y los 20 nudos de jeta (dícese del viento cuando proviene de la dirección hacia la que uno casualmente tiene que ir), que a las dos horas de viaje ya resultaba molesto.

Aquí da inicio el relato del intento de dormir en la proa de un 35 pies con viento de jeta. Primera ola: quise subir a la cucheta doble de proa y erré el manijazo; sin sostenerme de lado alguno efectué una pirueta extraña y caí de popa al piso, adquiriendo de esta manera la primera magulladura de la fecha. Segunda ola: lo que ya parecía gracioso se tornó molesto cuando nuevamente procuré subirme a la cama; con la experiencia de la primera ola, esperé que el barco remontara la pertinente masa de agua y de un salto subí a la cama. Tercera ola: ya en la cama con un canto (dícese de una de las nalgas del ser humano) en el aire, traté de acomodarme entre todos los bolsos, velas, algún que otro salvavidas y sabe Dios qué otras tantas cosas.

Había que desarmar la bolsa de dormir, y saben qué, la bolsa de dormir que me correspondía estaba estibada en un pañol



de popa. Casi al borde del llanto, bajé de la cama y la cuarta ola hizo que me golpeará la cabeza contra el techo y que se apagara la luz del pasillo. Ahora estaba feliz; no encontraba la bolsa de dormir, estaba golpeado como cualquier contrincante de Muhamed Ali en sus mejores años de pelea, a oscuras como Edesur en crisis, y para mejor tenía que hacer pis (dícese del acto de cualquier ser humano que debe despojarse del líquido Innecesario para el cuerpo).

Definición del baño de un 35 pies: el lugar más incómodo de la embarcación, donde existe un inodoro como para un picaflor, una piletita como para lavarse las uñas, un antipático tambucho que nunca funciona y la maldita bomba de agua que vacía y llena el inodorito.

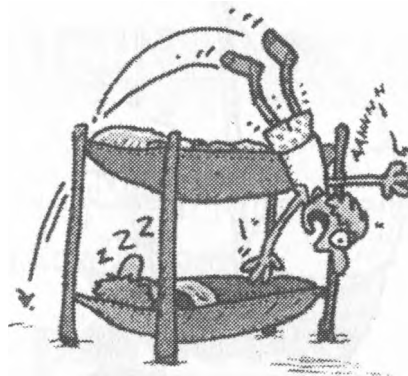
Entré al baño, apunté al inodoro y primer intento al corner; a contener esfínteres y a limpiar. Segundo intento a la otra punta, nuevamente a contener y a limpiar. Tercer

intento, un doble al estilo Michael Jordan en la NBA. En fin, tanto se movía el desgraciado velero que intenté copiar a las damas y... a agacharme, bajarme los pantalones y agarrarme como pueda. Apreciaré el lector que a esta altura de los acontecimientos las ganas de hacer pis eran tan grandes que obviamente no salía ni una miserable gota. "Concentración, eso es, necesito concentración" pensé, "mucho concentración". Y entonces sí, entre ola y ola logré orinar en el tiempo récord de 15 minutos 20 segundos. Me subí los pantalones y me paré (no sin antes un pequeño frentazo contra la puerta que en todo momento estaba aproximadamente a 20 cm de la cabeza).

Bien, ya estaba más calmado, pero en el inodoro había como para hacer 342 análisis de orina y aparecer en el Guinness, así que manos a la obra y a trabajar, a darle duro a la manija de agua. Claro, es una bomba a presión y normalmente no andan muy bien que digamos, así que la manguera que succiona agua desde el exterior se convirtió en un notable y moderno bidé que con furia inusitada lavó mi cara sin piedad alguna. Pero logré alivianar el líquido mencionado luego de una furiosa lucha entre la bomba y yo, lucha que obviamente ganó la bomba.

Mojado, sin bolsa de dormir, con frío, sin luz y cansado, decidí emprender la aventura de subir a la cama nuevamente y taparme con lo que encontrara al paso (camperas, trajes de agua, calzoncillo usado, remera agujereada, etc., etc.).

Almohada. No tenía almohada, y yo no puedo dormir sin almohada. Así que a juntar ropa se ha dicho. Usando una campera como funda logré incorporarle los siguientes elementos: medias con y sin uso, corpiños de quién sabe quién, alguna toalla húmeda, una bolsa de *spinnaker*, y ya estaba listo para estropear cervicales.



Un delicado equilibrio

Me levanté y con gran espíritu de equipo pregunté a la gente que estaba en el *cockpit* en ese momento: “¿Quieren tomar o comer algo?” Para qué hice eso; me convertí en un mozo del Empire State. Subí y bajé la escalerita unas 128 veces con distintos bocados y tragos. Pero, ¡ahhhh!, había que hacer mate; mate, sí, una simple infusión dentro de un recipiente que los hermanos uruguayos poseen a manera de forúnculo entre los dedos. Hacer un simple mate no parecía una tarea que requiriera un nivel intelectual supremo, pero lo cierto es que nunca pensé que podía ser el trabajo de un trapecista. Al mejor estilo de fútbol procedo a relatar el partido del mate versus quien les habla.

Al descubrir el lugar donde se encontraba el mate ya estaba ganando 1 a 0, pero en ese instante el barco escoró y adiós mate. Sin prender luces que molestaran a la tripulación y con la ayuda invalorable de

mi linterna, a buscar se ha dicho (allí pensé en mi primer invento: el mate con música, como los llaveros que poseen un sensor que responde al silbido del que busca las llaves).

“¡Mateeee, mateeee!”, y nada. Hasta que solito apareció en el siguiente banquinazo. Ahora tenía el mate, que había que completar con la yerba correspondiente, la cual por supuesto se volcó por motivos de impracticidad humana: solamente poseemos dos manos, con una sostenía el mate y con la otra el paquete de yerba (bien llenito), ¿me quieren decir con cuál me agarraba? Así que nos caímos todos, el mate, la yerba y yo.

Hasta acá el mate ganaba 3 a 1 y yo no tenía posibilidades de empatar el partido. Cuando llegó el momento de poner el agua en la cocina, por suerte apareció un alma salvadora que me eximió de la peligrosa tarea por temor a que sufriera quemaduras de segundo grado.

De a poco había ido llegando al timón. Ahora podía pedir yo, ahora yo era el amo del bote, podía mandar que cazaran velas, que filaran la mayor o que verificaran la posición en la carta. ¿Y saben qué? Nada. De a poquito fui quedando solo, el capitán de la nave era el único que cada tanto se asomaba para controlar que no me durmiera.

El día ya se había impuesto y no aparecía ningún tripulante, parecíamos un barco fantasma. El viento seguía de frente.

El barco saltaba literalmente. Cuando caía provocaba un estruendoso golpe y volvía a subir; esto es, ¿usted nunca durmió en un ascensor descompuesto o en un moderno simulador de éstos que hacen que las viejas montañas rusas se parezcan a un paseo por el bosque? No sabe lo que se pierde. Es más divertido que gritar un gol de Independiente en la tribuna de Racing, es más excitante que pelear con un peso pesado, más alucinante que hacer el amor con un orangután y más jodido que hacer popó en un frasquito.

Lo mejor de todo es que logré dormir un poquito mientras el barco seguía con el viento de cara. En eso una voz sonora casi maternal me dijo, no sin antes arrojarme un arnés por la cabeza, “Cheeeeeeee, te toca hacer guardia”. Oh, no, tengo sueño, son las 4 de la madrugada, ni en la colimba te pasa esto: ninguno de mis insultos o intentos de pelea conmovieron a aquel tripulante que me obligaba a iniciar una dura jornada de timoneo. Eso sí, para vengarme el fiel navio gambeteó una última olita y aquel malvado tripulante fue duramente golpeado en sus benditos cuernos.



Hecha ya la tarde, y luego de comer al mejor estilo cavernario, una extraña calma se apoderó del mar. Negra se ponía la cosa y una formación de nubes presagiaba un hermoso temporal; estos son los momentos en que uno se pregunta qué hace allí en ese preciso instante. Son los momentos en que se aprietan los dientes hasta el punto de quebrar los molares y la sangre fluye con violencia por todo el torrente sanguíneo. Son los momentos en que sale el hombre que hay dentro de cada navegante y uno se acuerda de... ¡mamaaaaaaaaaaaaa!

Al grito de abajo la mayor, el viento nos dio su primer cachetazo y a partir de allí los 35 nudos, como mínimo, de viento del Sudoeste quedaron fijos como rulo de estatua. Ahora teníamos el viento de aleta, con olas de 3 metros y más, y unas barrenadas bárbaras. Así fue como pasamos del zamba al barco pirata (que es ese aparato torturante con movimiento

de báscula que toma velocidad mientras a uno se le retuerce el estómago como si hubiera desayunado con cinco jarras de Vodka y un chorrito de naranja).

Y allá íbamos, un poco volando y a veces tocando el agua a una velocidad de 10 nudos permanentes, con solamente el genoa 3 en proa, sintiéndonos dignos tripulantes de algún 60 pies de la Whitbread. Cuando pasó el pánico y nos estabilizamos barco y tripulación (fundamentalmente tripulación), comenzamos casi a disfrutar el "pamperito". Al caer la noche algunos se fueron a dormir o a preparar algún que otro bocadillo -aunque no mucho, puesto que para comer con semejante barullo hay que tener estómago de fierro o haber hecho un curso de astronauta en la NASA.

El balde de Ulises

A la madrugada siguiente, y con los mismos 30 a 40 nudos de viento, comenzó para uno de los tripulantes su gran Odisea, una más de las tantas provocadas por los benditos movimientos de un velero. Resulta que al pobre muchacho se le ocurrió... bueno, Usted, señor lector, ya sabe lo que se le pudo haber ocurrido. Entonces con un pequeño dolorcillo de pancita Intentó ir al baño del barco (véase la definición de baño de un velero dada más arriba).

Todo empezó entonces con los golpes de rigor en cabeza, tronco y extremidades,

hasta que la víctima pudo despojarse de parte de su ropa íntima. Para no molestar al resto de la tripulación trataba de no hacer ni el menor movimiento, ni a toser se animaba. Imposible, era imposible, según él mismo contó con posterioridad; comenzó a transpirar, a sentir calor, molesto porque a esa altura del viaje el baño no era precisamente el de un *five stars*. Volvió a calzarse su ropa para salir del baño cual preso aislado en campo de concentración, y le contó al timonel de turno sus peripecias y lo simple que era resolver este tipo de inconvenientes en su casa o en la oficina. "Sentado en el balcón o sobre la popa, ¿qué te parece?" fue la primera solución rápida que imaginó el avezado timonel. Lo intentó, pero en vano. "¿Pañales, no tienes pañales?" le propuso como nueva alternativa el timonel, quien luego del insulto pertinente, y al darse cuenta de que la situación se tornaba insostenible, le hizo una nueva sugerencia: el balde. "¿Qué?" respondió el desesperanzado hombre, "¿En el balde? ¿Aquí, en el *cockpit*?" "Y... sí" dijo temerosamente el improvisado capitán. Allá fue el balde y aunque se corría con

607



persistencia hacia los lados, el valiente tripulante finalmente pudo y ganó una dura batalla pero no la guerra; el mar habría de cobrar otra víctima, ya que al querer lavar aquel excelso utensilio una ola le arrebató hasta el cabo de las manos.

Visto el éxito obtenido, y puesto que entre los elementos de seguridad para navegar figura el balde, yo le recomiendo estimado lector que se olvide de las bengalas, de los arneses de seguridad, de alguna que otra linterna, del hacha o del polvo naranja,

pero nunca se olvide del glorioso balde (es más: lleve dos o tres).

Luego de tantas peripecias y cansados por el dichoso movimiento de este viaje, cualquiera de nosotros dormía al mejor estilo murciélago, colgado de cualquier tambucho, incrustado en una cuaderna, atado al mástil, de pie o sentado. De lo cual se puede extraer la siguiente conclusión: mucho movimiento es directamente proporcional a un cansancio extremo e inversamente proporcional a los actos que

impliquen ingreso o egreso de comida de nuestro cuerpo.

Felizmente nuestro viaje concluyó sin mayores inconvenientes y todos los tripulantes excepto el balde, llegamos a buen puerto, el del Náutico Quilmes. Toda similitud con algún viaje efectuado por cualquier tripulación en los últimos tiempos es pura coincidencia. Dejo además constancia de que me reservo todos los derechos a contestar cualquier demanda judicial y que no acepto ningún reto a duelo. ■

POR FAVOR, RECORTE Y CONSERVE ESTOS DATOS ÚTILES



HOSPITAL NAVAL CIRUJANO MAYOR DR. PEDRO MALLO

CONMUTADOR

(Líneas rotativas)
4863-4080 y 4864-7899
Red SICO: 5300 y 5360
FAX Conmutador con
derivación al Interno 5373

GUARDIA MÉDICA

4864-7199
Red SICO: 5333 Y 5338

ADMISIÓN Y EGRESO

(Internaciones y Altas)
4864-8883
Red SICO: 5371 Y 5372

ODONTOLOGÍA

4864-6205 Red SICO: 5315

CENTRO COORDINADOR DE LA DIBA

La Dirección de Bienestar de la Armada dispone de un Centro Coordinador con horario permanente ubicado en la planta baja de este Hospital Naval.

4864-7699 y 4864-8884
Fax permanente: 4864-7799
Red SICO: 5324 y 5433

HORARIOS DE VISITAS

Lunes a viernes
de 1600 a 1930
Sábados, domingos
y feriados
de 1000 a 1200
y de 1600 a 1930

TURNOS

4864-5899 4864-6199
4864-8006 4865-7450
Red SICO: 5470 y 5471

CANCELACIÓN DE TURNOS EN CONSULTORIOS EXTERNOS

0800-666-0860 (Gratuita)

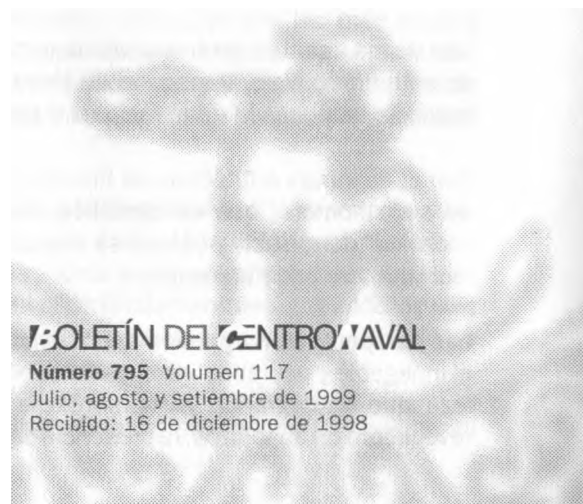
MIEDO Y VALOR

(HACIENDO FRENTE AL TERRORISMO “POST”)

LUIS ALBERTO PONS

El doctor **Luis A. Pons** es doctor en Ciencias Políticas. En la Escuela de Defensa Nacional se desempeña como profesor e investigador en el área de las Relaciones Internacionales.

609





610 George Balandier, antropólogo francés quien escribiera brillantes páginas sobre *el poder de las imágenes que se difunden masivamente, nos dice, en uno de sus últimos trabajos,*

“El Desorden”: **“A** la manera de Pascal, existen dos clases de locura: la de excluir de todo acto humano a la Razón, y, como contraparte, la de pretender que las conductas se rijan sólo con su exclusiva presencia”.

Uno de los debates centrales en los cenáculos intelectuales de este fin de siglo, transcurre en torno a esa dialéctica: la primacía monopólica de lo racional o su ausencia absoluta.

Con esas lentes antitéticas se intenta comprender el “vivir” de cada hombre, que se densifica, cada vez más, en un “convivir” donde azar y cálculo se disputan la suerte de cada individuo, de cada sociedad.

Las perspectivas no pueden ser más contradictorias: frente al innegable y paulatino incremento del dominio de la naturaleza que va logrando el hombre, se alza, desafiante y revocadora de absolutos, la presencia de hechos, circunstan-

cias, acciones humanas que parecen escapar del raciocinio, del cálculo meditado y constructivo.

La Biblia nos señala que el Creador del Caos primordial gestó el Orden que rige al universo. Parecería entonces para el creyente, y aun para el que no lo es, que el hombre irá aumentando, con un esfuerzo racional y metódico, el ordenamiento de lo que se creó para ser ordenado.

Sin embargo, en las últimas décadas, se ha vuelto popular el estudio de los procesos “caotizantes”. ¿Responde ello a una realidad universal?, ¿estaremos volviendo a épocas que creíamos superadas por la potencialidad “ordenadora” del hombre moderno?

Muchos economistas y politólogos trazan hoy paralelos entre las fluctuaciones económicas y las turbulencias políticas que se realimentarían mutuamente y que proveerían suficientes argumentos para describir nuestro hoy como el “reino del caos y de la incoherencia”.

Sin adherir a esas sombrías perspectivas, debemos reconocer que “la Humanidad, en lugar de entrar en un estado verdaderamente humano, desembocó en un nuevo género de barbarie” como el pesimismo de Theodor Adorno nos advertía ya hace algunos años.

Pero la “barbarie” que contemplaba el pensador de la escuela de Frankfurt, ya ha sido sustituida por nuevas formas de inhumanidad.

La violencia se ha centuplicado; cada día que pasa nos arroja a la cara la fragilidad de la condición humana. Pero lo que más perturba y confunde la capacidad de comprensión del hombre racional (?) de un Occidente hipersatstsecho, es que el temor parecería no tener un concreto fin político como lo tuviera durante la Guerra Fría.

El cuadro que nos mostraba guerrillas y ejércitos que las combatían, revolucionarios y contrarevolucionarios, ya parece cosa de un pasado distante. Con la Guerra Fría se hundió una antigua forma de blandir y aprovechar el terror. El planeta todo parecería, *contrario sensu*, sometido a la acción de una violencia más difusa e Imprevisible, armada ahora con una amplia e Impensada panoplia, capaz de engendrar impensable daño. *Sombras, medlatización y armas de destrucción masiva*, son los atributos distinguibles de este nuevo terrorismo.

Trataremos de estudiarlos. Por ello, proponemos en estas páginas, en primer lugar discurrir sobre los contenidos *tradicionales* de una semántica básica, para comprender el fenómeno. Posteriormente trataremos de adentrarnos en su metamorfosis en un mundo "post", para cerrar luego nuestro breve estudio, con reflexiones sobre el estrecho vínculo que guardan "la nueva amenaza", la solidez del Estado moderno y la necesaria ética, capaz de ser el principal escudo frente a toda fuerza desagregadora de la sociedad, como lo es la del terrorismo.

En el campo de las definiciones

Francois Revel (en "Cómo caen las democracias"), nos señala que si bien el sistema democrático ha alcanzado un merecido lugar como "el menos malo de los sistemas políticos", al decir de Churchill, su aceptación ha crecido junto a la proliferación de peligros de toda índole, que le apuntan como blanco preferido.

Así, nos dice que "La democracia es ese régimen paradójico que ofrece a quienes quieren abolirla, la posibilidad única de prepararse para ello en la legalidad".

La frontera es incierta, la confusión fácil contra el adversario que se opone dentro de una común institucionalidad, o el enemigo que viola ese mismo sistema institucional, "*la democracia confunde al segundo con el primero por miedo a verse acusada de traicionar sus propios principios*". Son esos la vulnerabilidad y el valor insigne que el sistema democrático conlleva.

La verdad relativa que persigue, se enfrenta con individuos consustanciados con una supuesta *verdad absoluta*. Y si la democracia se opone al dogma, entonces sólo queda destruirla. La utopía deberá devorarse las "mezquinas" realidades cotidianas.

La *violencia* será entonces la partera de un mundo nuevo. Desde Sorel, pasando por Maurras, hasta Fanon, el mundo contemporáneo ha asistido a la justificación de la violencia, junto con la de su necesario consecuente, el *terror*.

Por ello es necesario precisar algunos alcances de cada uno de los conceptos que son parte indivisible del fenómeno que llamamos terrorismo.

La violencia

Sabemos que las relaciones humanas son una combinación de conductas, y actitudes, solidarias con las más crudas posturas egoístas. Cooperación y competencia se alternan, se superponen y se confunden, acordes con esa dualidad de ángel y demonio, parte insoslayable de la naturaleza de cada hombre.

El recurso a la violencia es una posibilidad siempre presente. Una situación de violencia existe toda vez que un hombre, o un grupo humano, se siente severamente menoscabado en cualquiera de sus derechos fundamentales, y cuando las vías de restablecerlos, se encuentran, premeditada o impremeditadamente bloqueadas.

Pero también se genera cuando se plantea la vía violenta

como un *deliberado*, por lo tanto racional, uso de *irracionalidad*, para alcanzar un objetivo político.

La violencia se define, menos por la naturaleza material del acto con que se la concreta, que por la relación de ese acto con quien resulta su víctima.

La discusión de la naturaleza que aquélla posee, pasa por una disyuntiva etiológica: *¿es un componente "natural" propio de la biología del hombre, o son raíces culturales las que lo vuelven violento?* Konrad Lorenz, el destacado etólogo, nos habla de la importancia que tiene distinguir la agresividad de los animales, que de ningún modo tiene en sí misma intención destructiva, de la humana, que al decir de Nijo Tinbergen *"es la única de las especies animales que admite el combate entre sus miembros, con finalidad de aniquilamiento"*

612

Que la violencia es un componente ontológico del ser humano, se expresa a través del pensamiento de Schopenhauer, quien sustentaba que aun la desaparición de la injusticia y la miseria, no implica *per se*, la eliminación de la agresividad: ésta se haría presente por hastío, por envidia o por los impulsos *thymóticos* que nos cita Fukuyama, al recordar el buceo en el alma humana que hiciera Platón - Miguel de Unamuno hace decir a uno de sus personajes "El hombre inventa pretexto para disputar y para reñir".

Hoy, en un mundo bajo el control de las pasiones que supuestamente brinda la razón, parecería que todo acto violento es una abjuración de lo que nos diferencia del reino animal. Violencia es patología, violencia es patrimonio de hombres que no terminan de despegar de su biología.

Sin embargo, frente a esa repulsa, hipócrita muchas veces, se encuentran, con aterradora frecuencia, quienes hacen de ella una panacea justificada no por los objetivos que se proponen, sino, y esto es un rasgo muy de hoy, por su misma naturaleza, *el desemboque de "lo reprimido"*; catarsis por excelencia en un mundo que al cosificarse se anestesia. *La*

violencia viene a "purificar". Extraña paradoja, el violento de hoy porfía en reclamar mayor dosis de humanidad e individualidad que la del masificado ser, que lucha tras un solo objetivo: "enriquecerse", recomendación de aquel burgués llamado Guizot.

Es la violencia, la venganza de "las razones del corazón" sobre "las razones de la cabeza" -supuestamente sofocadas las primeras por las segundas en este mundo hipertecnologizado- la que alza su cabeza autoexaltándose como instrumento de redención.

El terror

Si la violencia es acción, el terror es la sensación. Desde una óptica dinámica, todo individuo poseído por el terror, comprueba que su capacidad de autocontrol y de control sobre el medio circundante, disminuye. Así percibe -y aquí radica lo intrínsecamente "aterrorizante"- la presencia de una amenaza oscura, difusa, a veces sin un "locus" ni un "tempo" definidos.

-Esa misma percepción de hallarse inerme ante un terror ameboidal y resbaloso, hace que la gente, en ciertas circunstancias, prefiera la realidad, muy concreta y visible de un Estado hipertrofiado y despótico-.

Ya desde Robespierre, "de terror" fue el calificativo que se aplicó a ciertos períodos históricos signados por su frecuente utilización desde el Estado, en que el miedo a la violencia del Poder fuera el argumento básico para obtener la obediencia política. Stalin, Hitler o el Pol Pot han sido eficaces manipuladores de ese mecanismo hiperbolizado de control social.

Pero también el terror fue proyectado históricamente desde abajo "hacia arriba", desde el tiranicidio doctrinal que sustentó la muerte de Enrique IV de Francia, pasando por los movimientos anarquistas rusos, hasta la muerte de Kennedy, o el recurrente empleo que le dan todos los grupos que en el mundo se mueven fuera de la ley.

Todo terror no es *per se* útil para los fines del terrorista (excepto para esa macabra catarsis a la que ya nos referimos), *sino que su mediatización requiere la difusión de sus efectos*. Es este punto de particular importancia, por lo que le dedicaremos algunas reflexiones más adelante.

Es de destacar la relación que debe existir entre las acciones que buscan aterrorizar y los componentes culturales del contexto social donde aquéllas se desarrollan. Las resonancias de los actos terroristas, adquieren particular importancia y, como es obvio, efectos políticos muy particulares, cuando las vulnerabilidades en la psicología social del “blanco” son manifiestas, amplias y desprotegidas.

El terror debe buscar en particular el valor social en que su acción provoque mejores efectos corrosivos y es sobre este estudio previo que (supuestamente) se basa la “racionalidad” de la violencia que lo causa.

El terrorismo

Si bien éste es el tema central del presente trabajo, debemos introducirnos en su análisis a partir de su semántica tradicional, para posteriormente desarrollarlo a la luz de lo que la experiencia contemporánea nos muestra como sus rasgos definitorios actuales.

Uno de los principales estudiosos del tema, Walter Laqueur -Presidente del International Research Council en el “Center for Strategic and International Studies”- expresa que: “Sabemos que para bien o para mal, una sociedad puede existir sin libertad, pero no sin cierto orden”.

El ansia social, y común en todo tiempo y lugar, por *ordenar*, tiene que ver con el deseo de aprehender el porvenir, o por lo menos disminuir la Incerteza de lo que todavía no es nuestro.

Al terrorismo, tradicionalmente se lo ha considerado

como el empleo político del terror apuntado -si bien puede acompañar la agresividad que conlleva la guerra- a la población civil, presentándose como el desafío supremo al reclamado rol de monopolizador de la violencia legítima que ejerce todo Estado.

Al finalizar el siglo pasado y durante los comienzos de éste - como lo consigna Walter Laqueur en “Postmodern Terrorism”, en Foreign Affairs set/oct. '96 -ya el terrorismo ocupaba amplios espacios en la opinión pública que se veía alcanzada y sacudida por grandiosos y resonantes asesinatos.

Todo el proceso de descolonización, posterior a la 2da. Guerra Mundial, también asistió al desarrollo de acciones terroristas que acompañaban a los movimientos independentistas. El FLN argelino, los Mau-Mau de Kenya o el Irgun israelí, fueron otras tantas organizaciones clandestinas que irían revelando que, en la grandilocuencia de la difusión de sus atentados y de sus crímenes (*violencia simbólica*) obtendrían mayores réditos que en la destrucción humana o material (*violencia física*).

A partir de su utilización en forma sistemática, es que el terrorismo *encuentra en la respuesta represiva su mayor logro*: el desenfoque, la desmesura, la violación de las normas (hechas para tiempos normales) o la muerte de inocentes en la reacción.

En definitiva, la creación, el despliegue, la difusión de los hechos terroristas, van degradando la sensación de orden que reclamaba Laqueur. La anomia priva, hay una tergiversación de los valores de la sociedad, los derechos individuales son tal vez los más menoscabados. *Toda “normalidad” se transforma en una situación de crisis estructural que pone en cuestión los basamentos legales del Poder.*

En el campo de las esencias

Durante toda la Guerra Fría, el fenómeno terrorista podría

haber sido inscripto -con variadas excepciones- dentro del campo ecuménico de la confrontación bipolar.

Hoy ya se tornan mucho más difusas las causas y las intenciones que persigue el terrorismo. Por de pronto parecería que tal fenómeno, en la actualidad no cuenta con una suprema instancia impulsora capaz de alentar, proveer y dirigir la fenomenología terrorista.

Más que cambios de estructuras políticas, sus metas - o tal vez sus consecuencias- tienen que ver con la introducción de **poderosos** elementos de *anomia*, de *desestabilización*, de caos y de *deslegitimación* de hombres, de procesos y de sistemas políticos.

614 El terrorismo grava más la *estabilidad* de gobernantes y de gobernados, que las estructuras materiales o las organizaciones concretas de control social.

Uluchas de las acciones terroristas -no todas, como cierta interesada acción psicológica intenta hacernos creer -tienen Como supuestas motivaciones, causales cuasi religiosas o creencias en nuevas o viejas trascendencias, capaces de **desasir** al hombre de "lo nimio", de "lo prosaico" o de "los fríos" de un balance de costos-beneficios económicos.

Se necesita el *absoluto* que la vida moderna parecería haber sofocado. Por ende, no hay *enemigos relativos*, el terrorismo "dibuja" un *enemigo absoluto*. Frente a él no hay transacción ni tampoco capacidad de acercamiento.

Así como la cultura "post" tiende a atomizar los conglomerados humanos, también el terrorismo de hoy tiende a la "individualización" en las ideas -pues no responde su generación ideológica a un cartabón común- y en los hombres que promueven y ejecutan sus acciones, que dejan de pertenecer, muchas veces, a estructuras o grupos con jerarquías establecidas y con una precisa división de tareas-Unabomber o Timothy Mc Veigh son ilustraciones cabales de lo dicho-.

El terrorista individual, como "la mariposa que aletea en Pekín", en sus actos constructivos tiende a tener una repercusión mayor que la de aquellos gestados por grupos clandestinos.

Todo ello forma parte de un primer indicio del terrorismo "postmoderno",. aunque subsisten estructuras grupales que con este tipo de acciones persiguen diversas metas políticas.

También la diversificación de los medios e instrumentos del terrorismo actual, es un signo de la particularización del fenómeno. Las acciones terroristas van así, desde el disparo aislado que siega la vida de un Primer Ministro, pasando por **la del** atentado con gran cantidad *de explosivos* que demolió **la** sede de la AMIA en Buenos Aires, hasta la penetración de **las** redes computarizadas de un alto centro internacional de **decisiones**

En este último aspecto *nos* detenemos, brevemente, pues **representa** el mayor peligro que trae al Poder organizador de **la** vida social: el sabotaje a los centros neurálgicos de información puede trastocar cualquier intento de dominar **contingencias** actuales y de prever el futuro.

Alvin Toffler (en "*Las Guerras del Futuro*") afirma el tremendo efecto corrosivo que pueden tener los atentados, o las penetraciones clandestinas, en las redes informáticas del adversario.

Ello acarrea el dominio del conocimiento -o la negación o la distorsión del que intenta poseer el adversario- por ende, incrementa la cuota de Poder del mismo terrorista o de quien lo instiga.

Las áreas vitales de un país en un mundo tan automatizado como el de hoy, son tan dependientes de las redes por donde circula el conocimiento, que se han vuelto mucho más vulnerables a las "infotácticas terroristas".

Pero además de este tipo de estrategia, no podemos dejar de

considerar la nueva panoplia de armas de QBN que se ha vuelto más accesible al terrorista de hoy, y que por lo tanto hace que una acción individual pueda tener un efecto multiplicador impensado.

Es cierto, como lo afirma Laqueur (en "La ciberguerra que viene" en La Nación del 3/X/97), que ese objetivo implícito a que toda acción terrorista apunta, su comunicación social, se toma mucho más desfavorable para sus promotores, cuando los medios usados son tan poco "presentables" como el Antrax, el envenenamiento masivo o la siembra de germen del botulismo.

Pero se debe considerar que la violencia terrorista, o la decisión de adoptarla como recurso, no es siempre racional -o como dijéramos, acude a una "racionalidad" inaccesible para las fuerzas del Poder-.

El *fanatismo*, de todo signo, que califica muchas de las acciones de un mundo que asume, exclusivamente, sólo la cara agonal de la política, *deriva de un sentido de exclusión*. Chassam Salame, Director de Investigaciones del gobierno de Francia, dice con respecto a ello: "Los *atentados, los asesinos, la guerrilla, son otros tantos medios para llamar la atención de un mundo dominado y distraído por su fiebre consumista*".

Los *excluidos* del Hezbollah, aquellos rabinos del Gran Israel, los hermanos Musulmanes, los grupos residuales de "Sendero Luminoso", los "ultra" norteamericanos que ven en su propio Estado una reencarnación del Anti-Cristo, los japoneses del sarín, todos, asumen casi con un sentido de martirologio y de autocomplacencia su postura de "*outsiders*" de un mundo al que rechazan, pero al que aprovechan.

Se ha comprobado que las perspectivas para el terrorismo, si bien en esto hay mucho de exageración en los medios de comunicación social y en la opinión pública, mejoran en cuanto aumenta su poder destructivo.

Esto es natural si consideramos la imperiosa necesidad de publicidad que busca el terrorista: cuanto mayor sea la magnitud del atentado, más difusión tendrá.

Ortega y Gasset, allá por la década del 30, se angustiaba ante los ominosos espectros del comunismo y del fascismo que se cernían sobre Europa, no tanto por la fuerza que esos fenómenos, esas patologías adquirirían paulatinamente, *sino por la debilidad de las sociedades democráticas*.

Ése es nuestro drama: *dentro de y con la democracia fortalecemos* frente a un enemigo múltiple en métodos, objetivos y de difícil localización. "Las discordias civiles nacen de minucias *pero no versan* sobre minucias" nos advertía Aristóteles.

La vigencia, y aun la expansión del terrorismo, no radica en minucias. Sepan leer las sociedades democráticas la verdadera y específica causalidad de su terrorismo.

615

Reflexiones, ética y diseño político

La humanidad está llegando a las orillas del tercer milenio. Surgen, al terminar el período histórico en el que vivimos, oscuros presagios de advenimiento del Armagedón, Así como en el ayer cercano se levantaban exultantes vítores por "el fin de la Historia" y "la llegada de un mundo de paz y armonía", con la misma rapidez, se trocan los aleluyas en quejumbrosos lamentos, por un mundo de caos en el que nos estaríamos hundiendo.

A los clásicos "Jinetes del Apocalipsis", parecerían unirse aquellas nuevas "plagas", capaces de cuestionar esa necesidad de todo hombre de sentirse a salvo de asechanzas a su integridad, la de los suyos y su patrimonio.

Las "nuevas amenazas", que en realidad no son "nuevas", están expresando un número de fenómenos que reflejan, a

jas claras, las altas dosis de violencia en que transcurren la vida humana y la vida de las naciones.

Deterioro medioambiental, tráfico de drogas, migraciones masivas, crimen organizado o terrorismo, son otros tantos factores disruptivos de la estabilidad internacional.

Su transnacionalización, la recuperación del continente que le puedan dar jas fronteras de las naciones, unido a la pérdida de vigor de los respectivos Estados para limitarlos en su expansión y en su profundización, los hacen más atentatorios a la Seguridad que, tal vez en estas latitudes, no pasa tanto por el nivel nacional, sino tiene que ver con la que pretende, y se merece, cada ciudadano.

616

Nuestra región presenta característica diferenciales, según el país, en cuanto a "amenazas emergentes", "factores de riesgo" o "fuentes de inestabilidad".

Lo que es comprobable, es que, para que medren tales amenazas, existe un caldo de cultivo dado en base a la transición acelerada que están experimentando nuestros países hacia estadios de mayor solidez económica, y que hace cundir el desencanto en gran parte de sus poblaciones, al percibirse que se hallan excluidos de tal desarrollo.

La desesperanza no cae sólo sobre personas, sino lo que es más grave, sobre las instituciones democráticas como herramientas de satisfacción de las demandas, a jo que se suma la endemia de la corrupción, haciendo que nos deslicemos, pendiente abajo, en el terreno de la legitimidad de aquellas instituciones.

El terrorismo es uno de los más eficaces instrumentos de deslegitimación. A partir de la pérdida de fe en el Estado como garante de la seguridad de cada individuo, deviene la búsqueda de "un nuevo legitimador".

El mundo que el terror diseña *pasa a ser el Mundo Real*. El

mundo de las integraciones económicas, de la cooperación, del esfuerzo conjunto que otorgue sentido al olvido de viejos recelos, pasa a ser una quimera distractiva.

La inestabilidad del Estado acarreada por actos terroristas, va directamente en contra de cualquier Orden Internacional, aún el más desigual. El debilitamiento de aquél va destruyendo la cohesión dentro de cada Nación, dato esencial para codificar cualquier estructura organizadora y organizante de la estabilidad internacional.

Se tiende a buscar causas unívocas en el terrorismo. Con premeditación se lo asocia a un gran enemigo, se buscan conspiradores y conspiraciones cuando ellas a lo sumo no son más que *causas inmediatas*. Los orígenes mediatos van mucho más allá: se internan en desequilibrios tanto de la psiquis individual del hombre moderno, como en las fisuras de los mecanismos de control de las patologías sociales, dentro y entre las Naciones.

Y esas patologías no serán eliminadas con los rigores de mecanismos represores, sino que, sin descuidar los imprescindibles *elementos regulativos* de los que toda sociedad debe disponer, se tendrá que buscar la mayor legitimación del Poder Estatal.

Pero junto a ello, se *tendrá que recrear una nueva ética: aquella que otorgue alas al Hombre para que sobrevuele la cosificación, aquella que lo saque de su exclusivo rol de productor-consumidor.*

A partir de ese razonamiento de lo humano de cada hombre, se podrá marchar hacia proyectos integradores, (sin abjurar de que el "poder vivir" significa también, producir). Asumiendo, cada individuo, que es el protagonista de su destino, se podrá avanzar hacia horizontes *donde la Nueva Barbarie vaya desapareciendo, donde toda utopía sea fuente de creación, y no semilla de la nada.*

VEGA

Arrimen a las tiras muchachos

Miren que pasarse uno la vida tratándolo de che a todos los mares del mundo, para que al cabo le salga un hijo señorito... ¡Se precisa tener mala estrella!

Así se quejaba a cada rato el contraamaestre Rivas, uno de esos viejos lobos de mar, cuya única ilusión había sido declarar a su hijo, heredero de sus aficiones y de sus proezas... Ya que de otras herencias no podía hablar...

Decididamente el paladar de su hijo, no se acostumbraba al agua salobre...

A bordo de la *Sarmiento* el contraamaestre Rivas era el encargado de la Escuela de Aprendices, teniendo la ocasión de comprobar que su hijo era el peor alumno de la camada... Pero lo que más le dolía al Contraamaestre era escuchar los comentarios que se tejían en la camareta de suboficiales y las burlas indirectas que recibía...

-¿Han visto al portañito Rivas?... ¡No parece hijo del Contraamaestre!

-Por lo visto lo ha criado entre plumas y almohadones, en vez de hacerle una cuna con estopa y cabos de rezago...

-Así le ha salido, ¡más mañero que remolcador de una sola máquina!

-¡Si le tiene horror a la brea! No quiere escalar las jarcias y si no le dicen nada, es capaz de pasarse un día entero sin descalzarse...

-¡Si fuera para la maniobra, como es para el baile en puerto, sería el primero de la promoción!

Y estos comentarios amargaban aún más la vida del contraamaestre Rivas...

Aquel día, la extraordinaria concurrencia de oficiales al puente de navegación,

**Del Capellán de la Armada (1946),
capitán de corbeta
Luis Bertoni Flores**

hace sospechar que algo grave se anuncia. El comandante y el oficial de derrota, calzando botas marineras y luciendo el "sudeste" en la cabeza, deliberan sobre la carta meteorológica...

Son las cuatro de la tarde; el cielo completamente encapotado, arroja brochazos de sombra sobre la superficie agitada del mar; la oscuridad del ambiente contagia a las almas de los tripulantes, que se ensombrecen con dudas y amargos presentimientos...

Pero ya no queda lugar a incertidumbres. El temporal ha abierto de un golpe todas las válvulas de escape a las iras del mar y del viento...

La *Sarmiento* se estremece en convulsiones desacompañadas, sorprendida por el castigo de las olas y el latigazo de las rachas...

La noche se ha cerrado velozmente. La

fuerza del viento ha aumentado. La *Sarmiento* es un pedazo más de mar que sube y baja como las otras olas.

En toldilla, fuertemente amarrados a la triple rueda, cuatro hombres al mando de un segundo oficial de guardia, están prontos a tomar el gobierno de la nave si llegara a fallar el timón a vapor. Sobre el castillo y en la cubierta del centro, no queda un solo hombre porque los golpes de mar lo arrebatarían, como han barrido dos tinas de limpieza que se hallaban bien trincadas, una escala y las capas de los cañones.

De pronto, por el tambucho de la escala del sollado aparece el contra maestre Rivas con un puñado de marineros y aprendices... Su voz ronca y firme domina el concierto infernal del viento y de las olas...

-A ver muchachos, para algo somos marineros, ¡para luchar con el mar!... Hay

que cargar y aferrar ese paño, antes de que el palo se nos venga abajo... Tiene que subir un hombre...

Hay un instante de pausa mientras el Contra maestre pasa revista a sus hombres... Luego, fijando los ojos en los de su hijo continúa...

-Vos Julián... Subí y mostrales que sos hijo mío... ¡Subí... Vamos!

El aprendiz se cuadra, saluda y tambaleándose por los rolidos se encamina al pie de la jarcia...

Son instantes de terrible expectativa para los testigos de la maniobra...

Después, un relámpago acompañado por tres violentos golpes de mar, tres rolidos de cuarenta grados, y sobre el último relámpago se proyecta la silueta del aprendiz Rivas que cae al mar, a muchos

metros del barco, por sobre la banda de sotavento...

La oscuridad es terrible, es imposible salvarlo.

El Contra maestre se ha quedado unos segundos como atontado... luego reacciona, tantea unos cabos y ordena...

-Arrimen a las tiras muchachos y halen...

Los marineros no oyen. Sólo atinan a llorar, mientras el mar corre por la cubierta y los sacude y desequilibra como a fantasmas ebrios...

Pero la voz del Contra maestre sigue ordenando:

-¡Arrimen a las velas muchachos!... No lloren al que murió cumpliendo su deber... para algo era hijo mío... Si no hubiera muerto así, yo también lloraría... ¡Vamos... Arrimen a las tiras muchachos! ■

Propuesta de Procedimiento para la cuotificación prevista en la Ley N° 24.922 - Régimen Federal de Pesca Por el Comité de Recursos Pesqueros en Aguas de Interés Nacional

A mediados de 1993 la Comisión Directiva del Centro Naval invitó a un grupo de socios con conocimientos y experiencia pesquera a formar un grupo de estudios de temas de la materia. Se formó así el Comité de Recursos Pesqueros, que produjo informes en 1995 (Area Adyacente a la Zona Económica Exclusiva), 1998 (Consideraciones para lograr un Arreglo Pesquero en el Area Adyacente) y la presente separata del informe que se encuentra en preparación, que se adelanta en esta publicación.

Son sus integrantes los capitanes de navio Benjamín O. Cosentino, Hugo C. Talamoni, Raúl R. Fermepin y Manuel G. Videla, y los capitanes de fragata Juan P. Villemur y Héctor Hansen.

La actual situación de crisis que vive el sector pesquero argentino y las nuevas disposiciones que surgen del Régimen Federal de Pesca han creado un nuevo escenario para la administración de los recursos vivos marinos, cuya incidencia fundamental recae en el régimen de acceso a las pesquerías a partir de la incorporación del sistema de cuotas individuales transferibles de captura (CIC).

Este trabajo se divide en cuatro partes. La primera se ocupa de principios generales

de interpretación de la Ley, la segunda de la valoración de los parámetros de la Ley, la tercera del reglamento de transferencia de las cuotas y la cuarta, de los criterios que adoptan otros países donde rige el sistema de cuotas transferibles.

Se han tenido en cuenta opiniones vertidas sobre el tema, diversas propuestas y trabajos llevados a cabo por las diferentes Cámaras del sector, con el objeto de acercar posiciones en la búsqueda de una solución acordada.

1. Consideraciones Generales

1.1. Si bien el recurso pesquero es renovable, un esfuerzo que exceda la capacidad de autogeneración puede afectar seriamente su biomasa y llegar a colapsarla. De ahí que se apliquen principios precautorios para regular su explotación.

1.2. La Comisión Asesora del Consejo Federal Pesquero ha reiterado al mismo, la necesidad urgente de cuotificar de acuerdo con lo establecido por el artículo 27 de la Ley N° 24.922. El Consejo Federal Pesquero (CFP), ante la grave sobrepesca de merluza hubbsi y las dificultades que tiene para concretar la cuotificación, ha dispuesto un sistema de emergencia para el manejo de esta especie durante el año 1999, que deviene en un sistema de cuotas provisorias, que deberán ser reemplazadas por las resultantes de la cuotificación según la Ley. Las cuotas para 1999 en adelante, serán porcentajes de la Captura Máxima Permisible (C.M.P.)

1.3. Es de fundamental importancia que en cumplimiento del artículo 71 de la Ley sean reinscriptos con carácter definitivo, de inmediato, los permisos de pesca legalmente vigentes a la fecha de entrada en vigor de la Ley. Los futuros permisos de pesca que sean otorgados tendrán los requisitos, efectos y duración fijados por la misma.

1.4. Las cuotas que se otorguen a los buques con permisos legales vigentes, lo serán con carácter definitivo en cuanto a su duración. Las que se asignen a permisos de pesca nuevos, tendrán la duración que se otorgue al permiso de pesca.

1.5. De acuerdo con lo establecido por la Ley, deberán cuotificarse todas las especies. No obstante, la emergencia hace necesario dar prioridad absoluta a la cuotificación de la merluza hubbsi. Cumplida esta tarea, deberá continuarse con las restantes, asignando prioridad a aquellas especies que como el abadejo, la merluza negra y otras, suelen ser sobrepescadas. Se debe establecer un cronograma que indique el plan de implementación, teniendo en cuenta las características de cada una y su interrelación.

1.6. Para la preparación del plan de implementación de cuotas de las otras especies y su correspondiente cronograma, así como su seguimiento, se sugiere la conveniencia de establecer un Grupo de Trabajo entre el Instituto

Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), la Subsecretaría de Pesca y las Cámaras de la Industria para lograr un trabajo consensuado, como lo propone el Código de Conducta de Pesca Responsable.

1.7. El sistema de cuotas individuales de captura requiere la determinación de la C.M.P. fijada por la Autoridad de Aplicación, basada fundamentalmente en el Rendimiento Máximo Sostenido (RMS).

Existe el derecho de los armadores y pescadores de capturar una proporción de la misma. A tal fin, la cuotificación se hará por cada buque con permiso de pesca, asignando a éste un porcentaje sobre la C.M.P.

El Decreto N° 748/99 define en su artículo 9° la C.M.P. de una especie, como el tonelaje máximo que puede ser capturado anualmente, fijado por el CFP, en función del RMS y consideraciones de índole económica y social del sector pesquero. En su artículo 8°, entiende por Rendimiento Máximo Sostenible de una especie al tonelaje máximo que puede ser capturado anualmente sin afectar su conservación.

1.8. Los parámetros que indica la Ley deberán entenderse por buque cuando se trate de capturas, y por empresa o grupo empresario cuando se trate del resto de los mismos. Debe entenderse por "grupo empresario" cuando existe una vinculación accionaria de por lo menos un

veinticinco por ciento (25%) del capital accionario entre las empresas que lo componen.

1.9. Como doctrina interpretativa del artículo 27 de la Ley, debe entenderse que, dado que se da una cuota a un buque, lo que debe tener mayor peso en la ponderación final es el buque, o sea su captura histórica. Los restantes parámetros corresponden a la empresa o grupo de empresas y califican en alguna forma su importancia histórica y actual. Significan un ajuste de la capacidad productiva de cada buque por las otras virtudes que su empresa o grupo de empresas muestra, de acuerdo con criterio establecido por la Ley.

1.10 Un elemento muy importante para formular las políticas de manejo y ordenamiento de las pesquerías, lo constituye la definición de las unidades pesqueras intervinientes.

Las artesanales son pequeñas embarcaciones con autonomía limitada, que operan en zonas costeras y explotan una gran diversidad de especies. Utilizan cierta variedad de artes de pesca y abastecen por lo general a gran parte del mercado interno. No poseen equipamiento de frío.

En esta categoría se pueden involucrar a las embarcaciones de rada o ría, denominadas tradicionalmente lanchas pesqueras.

En cambio las embarcaciones industriales

poseen artes de pesca de arrastre medianas y grandes, con equipos de conservación de frío.

Sus capturas son procesadas a bordo y en tierra y esta producción tiene como destino preferentemente el mercado internacional, aunque en menor medida abastecen el mercado interno.

Dentro de esta categoría, deben incluirse los barcos arrastreros fresqueros tradicionales y los congeladores y factorías.

1.11. Cuando la Ley establece una cuota para casos especiales de interés social debe entenderse, en un caso, que corresponde a una especie que aún no ha llegado a su C.M.P. y para la captura de la cual se están otorgando nuevos permisos y cuotas. En un segundo caso, el de la merluza hubbsi, ampliamente sobreexplotada, debe entenderse que se pretende asegurar que el sector de menores ingresos pueda continuar operando. Las estadísticas de la Dirección Nacional de Pesca muestran que la captura total de los barcos de rada se encuentra en el orden de las 8.500 toneladas, por lo que se podría fijar una cuota global para esos barcos, llegada a la cual deberían parar, o bien fijar la cuota para cada uno de ellos



en base a su captura del último año, sin reducirla. De esta manera se cumple el articulado de la Ley en cuanto a reservar una parte de la C.M.P. para sectores socialmente sensibles.

Es necesario determinar qué embarcaciones de rada o río deberían poder pescar

merluza. Sería conveniente que fueran aquellas que anteriormente tenían permiso irrestricto.

Por otro lado, las embarcaciones que no pasan de los 9 mts de eslora, por razones de seguridad no pueden alejarse más de 15 Mn de su puerto base. Es bueno recordar que hasta 50 mts de profundidad se encuentra menos del 1% de merluza hubbsi. Por esto, sus capturas serían poco significativas.

1.12. Se ha definido claramente la C.M.P., porcentaje de la cual resultará cada una de las cuotas. Actualmente las capturas fuera de la ZEEA no se computan dentro de la C.M.P.

1.13. Los permisos de pesca son habilitaciones otorgadas a los buques solamente para acceder al caladero. Para ejercer la pesca es necesario contar con una cuota de captura asignada.

El permiso de pesca sólo podrá ser transferido a otra unidad o unidades de capacidad equivalente, que no impliquen un incremento del esfuerzo pesquero, cuando el reemplazo sea por siniestros, razones de fuerza mayor o cuando hubiera llegado al límite de su vida útil, previa autorización de la Autoridad de Aplicación.

1.14. El otorgamiento de las habilitaciones de los buques, las Cuotas Individuales de Captura (CIC) y las autorizaciones de capturas estarán supeditadas al RMS de los recursos, al estado, abundancia y disponibilidad de los mismos y a las demás condiciones que establezca el CFP.

1.15. Dado que el Sistema de Cuotas individuales transferibles elimina el problema de la administración del recurso basado en la propiedad común, su aplicación requiere una gran eficiencia de los mecanismos de control y fiscalización de los desembarques y descartes en el mar.

En relación con la aplicación del artículo 27 de la Ley 24.922, a los fines de la cuotificación, el Consejo Federal Pesquero debe disponer de antecedentes de los titulares de buques pesqueros con permiso vigente.

La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación a tal fin ha requerido la presentación de este tipo de información mediante la Resolución N° 377/98.

Si bien la misma fue solicitada antes de determinarse los criterios de ponderación del artículo 27, en los diferentes formularios en los que debe detallarse la información solicitada, muchos de los requerimientos principales serán considerados por la Autoridad de Aplicación, especialmente cuando se requieren las inversiones realizadas en el país y el promedio de toneladas de productos pesqueros elaborados.

Antes de establecer la ponderación de cada parámetro hay que definir cómo se determina cada uno.

2.1. Mano de obra nacional ocupada

La fijación de la forma de determinar la mano de obra ocupada se hace compleja por la operatoria de cooperativas de trabajo, que no utilizan empleados en relación de dependencia. Tampoco lo son los autónomos de las embarcaciones pequeñas.

De todas formas, ese personal es mano de obra ocupada, por lo que debe considerarse. Siendo eso real, lo es también que quien utiliza este sistema arriesga menos que el que tiene otros costos, (problemas sindicales, ausentismo, despidos, pago de garantías horarias, etc.).

Otro adjetivo calificativo de la Ley es el término "nacional" lo que significa argentino, sea a bordo como en tierra, cosa que habrá que verificar específicamente.

Lo que se debe establecer es la "cantidad" y no los importes pagados por salarios, por lo que hay que buscar un número de personas argentinas "ocupadas".

En el caso de tercerización del fileteado en plantas satélites, deberá ser ello considerado si las mismas están autorizadas por el Servicios Nacional de Sanidad Animal (SENASA) para esa tarea.

En síntesis se debería:

- a) Considerar al personal ocupado en relación de dependencia en tierra y a bordo por cada empresa o grupo de empresas, según lo requerido en la Resolución N° 377/98.
- b) Considerar asimismo el personal de las cooperativas a bordo y en tierra. Para tomar en cuenta la facturación de una cooperativa debe demostrarse

2. Ponderación de los parámetros

La cuotificación implica la asignación de derechos para explotar la riqueza íctica de acuerdo con un porcentaje que proviene de ponderar diferentes factores que el Régimen Federal de Pesca prioriza en su artículo 27.

La valorización de los parámetros adquiere un gran peso, ya que los criterios que se utilicen determinarán la precedencia que el Consejo Federal Pesquero asigne a estos factores.

Dentro de este contexto, es necesario formular propuestas que reflejen en forma objetiva una distribución equitativa y justa de los recursos entre los diferentes agentes económicos que componen el sector pesquero.

que se encuentra legalmente constituida e inscrita en todos los organismos correspondientes. Dado que se debe obtener un número, se considerará el total de kilos de producto facturado por las cooperativas a cada empresa, dividiendo ese peso por la producción media de un filetero u operario en el lapso considerado. Así se obtendrá un número base de personal ocupado mediante las cooperativas. Se tomará ese número de personal base. A fin de tener en cuenta el menor riesgo y costo que significa para la empresa contratante, el número base debe multiplicarse por un coeficiente inferior a la unidad (por ej. 0.6) y se obtendrá el número final que es el que se considerará como parámetro a valorar.

- c) En el caso de cooperativas que no operen dentro de la planta propiedad de la empresa del caso, y filetee o realice otra parte del proceso productivo en una planta satélite, deberá demostrarse fehacientemente que la misma se encuentra registrada y bajo el control del SENASA en la fecha indicada.
- d) Para ingresarla a la tabla de ponderación, se sumará todo el personal nacional ocupado en la pesca y se calculará el porcentaje sobre ese total que significa la cantidad de personal nacional ocupado por la empresa o el grupo empresario. Este porcentaje será el que ingresará para la ponderación final.



2.2. Inversiones efectivamente realizadas en el país

La forma de determinarlas debe ser en base a los activos actualizados sin amortización de los balances contables, de acuerdo con la Resolución N° 377/98.

Para ingresar esta información en la tabla final, se sumarán todas las inversiones realizadas en la industria pesquera, y se calculará el porcentaje de ese total que significa el de la empresa o grupo empresario; este porcentaje entrará en la ponderación final con el coeficiente correspondiente.

2.3. Promedio de la captura legal en el período 1989 -1996

Dentro de una Ley que tiene muchos puntos grises y oscuros que pueden dar lugar a diferentes interpretaciones, en este caso pareciera en cambio que la disposición es clara: el promedio de cuánto capturó cada buque, legalmente autorizado a hacerlo, en ese período. Para ello se tomará el promedio de las capturas anuales del buque a considerar, el cual se comparará con el promedio de lo pescado por todos los buques de la flota en ese período, con lo que se obtendrá su porcentaje de la C.M.P. Con este porcen-

taje entrará a la tabla de ponderación final, con el coeficiente correspondiente.

Su aparente claridad encuentra complicaciones en cuanto se analizan las distintas características de los permisos para merluza hubbsi existentes. Así, hay buques que operaron durante esos ocho años con permiso irrestricto, hay buques que no operaron todo el período y recibieron su permiso de otro buque por transferencia, hay quienes recibieron la transferencia después de la Resolución N° 985/94 y en consecuencia ya fueron cuotificados, hay quienes tienen cuota por el Acuerdo con la Unión Europea y hay quienes ingresaron al caladero con permiso nuevo después de 1989, no teniendo historia de ese período completo.

Es necesario investigar cuidadosamente cualquier irregularidad en el otorgamiento de permisos para merluza hubbsi, teniendo en cuenta que a partir de la Resolución SAG y P N° 946/88, no se podían aprobar proyectos que incluyeran esta especie.

El Consejo Federal Pesquero deberá establecer la forma en que se determinará el parámetro establecido por la Ley en cada caso.

2.4. Promedio de toneladas de productos pesqueros elaborados

Se tomará el promedio anual de toneladas de productos pesqueros vendidos en

el mercado interno o internacional de acuerdo con lo requerido por la Resolución N° 377/98.

Se sugiere, además, complementar lo anterior con el valor de esa producción según la facturación local o de exportación.

El porcentaje de ese total que significa el de la empresa o grupo empresario ingresará con la ponderación correspondiente en la tabla final.

2.5. Sanciones

Las sanciones se considerarán por buque. Dado que la fecha de ingreso de los buques al caladero son diferentes, no puede tomarse un período histórico amplio. Se podrían tomar las sanciones aplicadas durante los últimos 3 años, teniendo en cuenta que existen numerosas infracciones que aún no han recibido sanción.

Asignar un puntaje determinado por número de sanciones:

Sin sanciones	10 puntos
Hasta 2 sanciones	6 puntos
Hasta 3 sanciones	2 puntos
Más de 3 sanciones	0 puntos

El número obtenido se relaciona con el total de puntos asignados a todos los buques de la flota, determinándose su porcentaje. Con éste se ingresa en la tabla final aplicándole su ponderación.

2.6. Coeficientes de ponderación

Los porcentajes de ponderación para cada ítem deberían ser:

Cantidad de mano de obra nacional ocupada_____	10%
Inversiones efectivamente realizadas en el país_____	10%
Promedio de toneladas de captura legal_____	70%
Promedio de toneladas de productos pesqueros elaborados _____	8%
Falta de antecedentes de sanciones _____	2%

2.7. En la tabla final se agruparán los buques por empresa o grupo empresario, ingresando para cada buque el número propio por capturas y sanciones, más los de la empresa o grupo empresario, cada uno multiplicado por su coeficiente de ponderación, la suma de cuyos resultados dará un porcentaje que es el porcentaje de la C.M.P. que le corresponde al buque.

2.8. Al establecer la Ley N° 24.922 como uno de los parámetros a considerar, la captura "legal" de cada especie en los últimos 8 años, significa que corresponde al tipo de permiso que recibió el proyecto en su momento, aprobado por la Autoridad de Aplicación. De ahí que este parámetro debe ser considerado como el de mayor peso, suponiendo que los restantes parámetros deberán tener una menor importancia.

En cuanto a la cantidad de mano de obra nacional ocupada, incrementar su porcentaje implicaría premiar la ineficiencia de las empresas más atrasadas, en detrimento de las que optaron por una tecnología de avanzada en los procesos.

Por otro lado, el exceso de mano de obra ocupada significa mayores costos, lo cual encarece los productos pesqueros no sólo para los habitantes del país sino también para colocar estos productos en los mercados internacionales, comprometiendo las exportaciones.

Solamente, con productos de buena calidad se puede exportar a países del primer mundo y esos productos no son los que actualmente se elaboran en tierra con las capturas de los buques fresqueros.

La pesca tradicional con estos buques era válida cuando solamente se exportaba a Brasil. Hoy, por su situación económica, dejó de ser uno de los mayores importadores de pescado, restringiendo al máximo sus compras.

Ahora es necesario que los fresqueros



reduzcan la duración de sus mareas y procesen especies costeras o la merluza cuando se pesca cerca de Mar del Plata,

utilizando una materia prima de no más de 5 días desde su captura, de modo que las plantas en tierra puedan obtener un producto de calidad exportable a países exigentes. Es la única forma de que cierre la ecuación económica de las plantas que trabajan en tierra con las capturas de los fresqueros.

Por otro lado, a quienes congelen sus capturas a bordo, se los debe premiar sólo cuando agreguen valor a esos productos y no cuando exporten H&G (tronco descabezado y eviscerado).

Está visto que la pesca no puede aumentar su volumen de capturas por falta de recursos ícticos. Sólo se puede aumentar el valor en dólares de la producción final.

La única forma de aumentar las exportaciones es producir en todo lo posible productos con mayor valor agregado. Para ello será necesaria la reconversión de la industria pesquera.

Respecto de las inversiones efectivamente realizadas en el país, esto ya fue considerado y tuvo su incidencia en la asignación de puntaje para la aproba-

ción de los proyectos de pesca, conforme a la Resolución SAG y P N° 182/92 (modificatoria de la Resolución SAG y P N° 245/91 que reglamenta el Decreto N° 2236/91).

Por esta razón, no resultaría razonable asignarle a las inversiones, un peso significativo para la cuotificación de la captura de un buque sobre el cual ya incidió en oportunidad de aprobarse su proyecto.

Con respecto al ordenamiento de los parámetros que figuran en el artículo 27 no se puede sostener que sigue un orden de prioridades ya que si así fuera, tendría que estar expresado en la Ley. De no ser así, se debería asignar prioridad exclusivamente a las capturas legales registradas, dado que es necesario lograr su reducción.

Por otra parte, como se verá al final del trabajo, ha sido el único parámetro que emplearon aquellos países donde se ha aplicado el sistema de cuotificación en forma exitosa.

Aplicar otro criterio puede dar lugar al absurdo de que un buque siga pescando lo mismo que capturaba antes de la cuotificación, en tanto que otro buque deba ser vendido porque la cuota que recibe es tan reducida que su actividad resulta antieconómica.

3. Reglamento de transferencia de cuotas

3.1. Las cuotas de captura serán transfe-

ribles de conformidad con las condiciones que determine el CFP, que establecerá un Derecho de Transferencia a cargo del cesionario, con relación al volumen de captura y valor de la especie que la cuota autoriza.

3.2. El sistema de transferencia de cuotas está basado en la unidad cuota - buque- empresa. Exige un estricto control por parte de la Subsecretaría de Pesca para evitar transgresiones al mismo, quien deberá informar de inmediato a sus distintas dependencias las transferencias realizadas, así como a la Prefectura Naval Argentina y al SENASA, modificando las cuotas de cada uno de ellos. Asimismo deberá informar claramente la situación del buque cedente, si puede salir a pescar o no y qué especies. El sistema informático que soporte la transferencia deberá automáticamente enviar a quienes deben conocer los movimientos, el mensaje correspondiente, el que será confirmado por formulario prenumerado que firmará el Subsecretario de Pesca o Director Nacional de Pesca. El Registro de Pesca deberá estar permanentemente actualizado en forma automática por la red informática.

3.3. No podrán transferirse cuotas de buques sancionados por faltas que impliquen la suspensión temporal del permiso de pesca.

3.4. La transferencia podrá ser parcial o total. En ambos casos podrá ser a uno o más buques. No se permitirá la transferencia de cuotas de captura de buques

pesqueros fresqueros a congeladores o factorías.

3.5. La empresa armadora deberá informar a la Dirección Nacional de Pesca acerca de cada transferencia efectuada, debiendo requerir acuse de recibo escrito.

3.6. Las transferencias entre buques de una misma empresa o de un grupo empresario no pagarán ningún arancel.

3.7. Las transferencias podrán ser definitivas o temporarias (alquiler); estas últimas deberán tener una limitación en tiempo a partir del momento de su notificación a la D.N.P.

Un buque puede transferir por ejemplo un 20 % de su captura por tener que entrar a reparaciones, ya que no tendrá tiempo material para concretar su captura.

3.8. En el sistema de cuotificación, se plantea que al existir derechos exclusivos, elimina la libre entrada a la pesquería. A pesar de esto, el ingreso de nuevos pescadores estaría restringido, pues los que desearan hacerlo, deberán comprar cuotas a armadores que tienen cuota asignada, ya que la captura no debe aumentar con el ingreso de nuevos pescadores.

4. Criterios que adoptan otros países para la asignación de cuotas transferibles

Por último, es interesante conocer los criterios que adoptan otros países donde rige el sistema de cuotas transferibles:

Islandia: el único parámetro que adoptó para la asignación de cuotas para especies demersales ha sido el promedio de capturas de los últimos 3 años, puesto en vigencia en 1984, con notable éxito económico y conservacionista.

Australia: a moluscos y crustáceos aplicó el criterio de las capturas. En cambio, en el caso del atún de aleta azul, recurso altamente migratorio, se le asignó a las capturas de los dos años precedentes una incidencia del 75% y un 25% al

capital invertido. No se incluyeron otros parámetros y se obtuvo un marcado éxito en la aplicación del sistema.

Nueva Zelanda: para la asignación de las cuotas que son divisibles, perpetuas y negociables, se tomaron las dos mejores capturas de cada armador en los 3 años previos a la implementación del programa. No se consideraron otros parámetros.

Las cuotas individuales transferibles comenzaron a regir en 1986.

Para facilitar la transferencia se creó, con el apoyo del gobierno, un moderno mercado para la compra y venta de las cuotas (una bolsa de comercio de cuotas), con lo que se reducen los costos de transacción y le permite al gobierno, mediante su participación en el mercado, manejar la pesquería sin mayores dificultades de índole administrativa. Asimismo, soluciona el problema de aquel armador que ha sobrepasado su cuota, ya que le permite comprar fácilmente otras cuotas, evitando así ser sancionado. ■

ADMINISTRACIÓN DE CONSORCIOS MANTENIMIENTO INTEGRAL DE EDIFICIOS

Ing. Civil Roberto L. Arena

Socio Cámara Argentina de Propiedad Horizontal

Hijo de Oficial de Marina

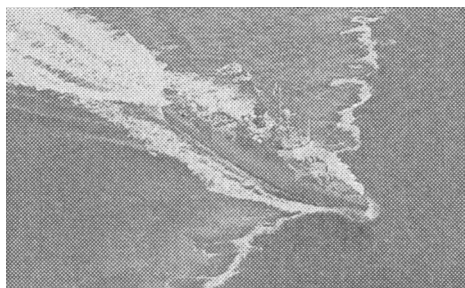
Amenábar 925 (1426) Cap. Fed.

Tel/Fax 4784-0636

NOS INTERESA SU ARTICULO

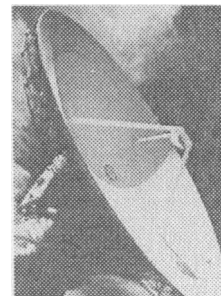
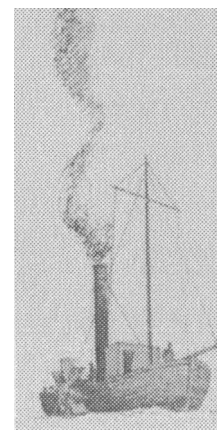
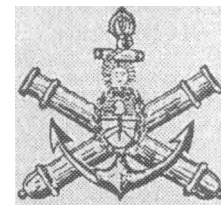
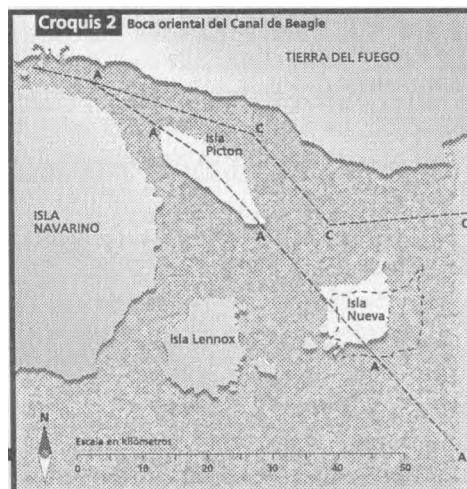
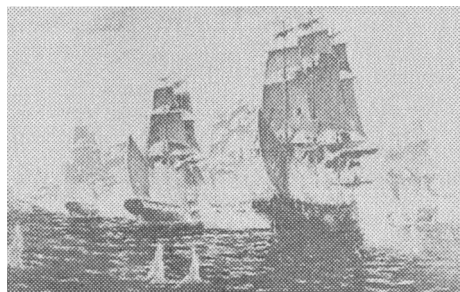
El Boletín del Centro Naval se nutre fundamentalmente de las colaboraciones que, desde siempre, los socios y amigos de estas páginas nos hacen llegar.

Pero para que la ininterrumpida serie de notas en nuestra revista mantenga su actualidad necesitamos que esas colaboraciones arriben en forma continuada... y particularmente son esperadas las de autores jóvenes a quienes deseamos ver reflejados con mayor frecuencia en estas páginas.



En ese sentido, y a modo de somera guía sugerimos algunos títulos o áreas donde pensamos que pueden adentrarse.

Ellos son: *Ciencia y Tecnología, Derecho del Mar, Estrategia, Geopolítica, Industria Naval, Intereses Marítimos, Logística, Operaciones, Táctica, etc.*



Los artículos deberán enviarse por duplicado, incluyendo el listado de la bibliografía consultada, más un pequeño resumen de no más de 50 palabras en castellano e inglés del contenido del trabajo y la biografía del autor.

En caso de disponer de disquete se solicita nos sea facilitado en calidad de préstamo, mencionando el programa en que fue realizado.





INSTITUTO TECNOLÓGICO DE BUENOS AIRES

ESCUELA DE POSGRADO

Administración de Negocios

Gestión de la Calidad

Gestión de la Calidad en Instituciones de Salud

Gestión Ambiental

Gestión en Empresas de Servicios

Administración del Mercado Eléctrico

Economía del Petróleo y del Gas Natural

Ingeniería de Reservorios

Redes de Datos

Ingeniería del Software - Modalidad Tutorial* (a distancia)

Telecomunicaciones

Gestión de las Telecomunicaciones**

Administración de la Cadena Logística

(*) Títulos en forma conjunta con la Universidad Politécnica de Madrid.

(**) Título en forma conjunta con la Universidad de San Andrés.

INFORMES

Av. Eduardo Madero 399 - (1106) Buenos Aires

Teléfono: 314-7778, Int. 283 Fax: 314-0270/1219

E-Mail: posgrado@itba.edu.ar

www.itba.edu.ar

Divagando

630

¿Por qué todo es como es? ¿Por qué las cosas no serán distintas? ¿O será que nosotros mismos condicionamos los acontecimientos para que parezcan lo que parecen?

Venimos al mundo carentes de conocimientos, al menos así parece ser. Probablemente nacemos con lo que en los animales, de cuyo reino somos parte, se llaman «instintos», por lo menos en muchos sentidos nacemos condicionados y con una incapacidad manifiesta para la vida exterior, sólo se cumplen automáticamente nuestras funciones vegetativas, gobernadas por la sección inconsciente de nuestros cerebros, la parte que hace lo que se le da la gana o lo que tiene programado. Nuestros sentidos en esos tiempos son incipientes, el tacto desarrollado, la vista el más atrasado de nuestros sentidos y, a pesar de ello, desde el primer día comenzamos a acumular experiencia, pero no se trata de experiencia libre, es una experiencia conducida, limitada; las costumbres

hacen que no tengamos libertad para adquirir los primeros conocimientos por nuestra propia cuenta como lo hacen muchos otros animalitos, nuestro aprendizaje es guiado, supervisado, enderezado según lo habitual en la comunidad donde hemos nacido. Esta falta de libertad condicionará, para bien o para mal, toda nuestra vida en comunidad y, tal vez, esa carencia de libertad sea lo que nos hace ver el mundo en la forma en que lo vemos; nos han formado para que sintamos como sentimos, no tan sólo en el aspecto moral del bien y del mal, sino también en la apariencia física que nos rodea. Sí, tal vez no podamos ser objetivos y debamos limitarnos a ver el mundo tal como lo vemos.

Es razonable que la vida comunitaria exija un conjunto de normas y de reglas que faciliten la convivencia, un tipo de ordenamiento para que no nos molestemos mutuamente, para procurar una mayor eficiencia (del conjunto, pero muchas veces se norma y se reglamenta

Por Alapico

en exceso) más allá de los propósitos de la reglamentación. Realmente vivimos abrumados por las disposiciones de todo tipo que se van superponiendo, algunas tan vetustas que nadie recuerda su existencia, pero, créase o no, están en vigor y como rige el concepto de «nadie puede ignorar el texto de la ley» extienden esta norma a disposiciones de quinta categoría inventadas por un tinterillo de cuarta en un momento de lucidez mental. Vivimos precaviéndonos de lo que «a lo mejor está reglamentado», pero eso le ocurre a los menos; los más hacen caso omiso de toda clase de disposiciones, de cualquier categoría que ellas sean, desde la Constitución Nacional hasta los entonces denominados «edictos policiales». No obstante, aun en esos casos mayoritarios, sufrimos un amordazamiento que nos hace ver nuestro entorno de una manera particular.

Es evidente que cada uno de nosotros tiene sus propias características físicas y psicológicas y también conceptos particu-

lares sobre la ética, no obstante todos estamos sumergidos en esta maraña que altera nuestras facultades y nuestra capacidad para ver las cosas como realmente son; estamos definitivamente deformados y esta deformación tiene su comienzo en el momento de nuestro nacimiento.

Existe un principio filosófico que expresa un concepto parecido pero con otra orientación, se llama Principio Antrópico y dice algo así como: «Vemos el Universo tal como lo vemos porque somos como somos».

Claro que si bien tiene el mismo punto de partida, no apunta a ningún lado, es más bien una «verdad de Perogrullo», debemos reconocer que la especie humana tiene una gama limitada de sensaciones, el oído capta como mucho de las diez a las veinte mil vibraciones por segundo, hay otros animales que tienen mejor audición; la vista sólo capta longitudes de onda desde los tres o cuatro décimos de micrones hasta los seis o siete décimos de la misma unidad métrica, esto corresponde a un espectro de tan sólo hasta cuatro décimos de micrón. Y esto es para los que tienen muy buena vista; a las frecuencias contiguas de mayor longitud de onda las llamamos pomposamente «infrarrojas» y a las vecinas en el extremo opuesto «ultravioletas», en lugar de reconocer que somos casi ciegos y que tenemos que emplear aparatos para inferir que existen otras radiaciones; una verdadera sorpresa se llevó Becquerel

cuando encontró en su cajón una placa fotográfica animada y al no poder decir cual había sido la causa de tal deterioro lo llamó «X» y por este accidente fue recompensado con un premio Nobel.

Creo que no pueden caber sobre nuestras incapacidades sensoriales y ¿qué decir de nuestras incapacidades intelectuales? Nuestro cerebro es un enjambre prodigioso de unos diez mil millones de neuronas interconectadas, con una capacidad potencial increíble pero que hasta la actual época sólo nos hemos dado maña para hacer trabajar en una mínima proporción.

En términos generales, eso que denominamos el «yo» es nuestro cerebro; cada cerebro es un «yo», es el director de orquesta no sólo en nuestras funciones vegetativas sino también en las intelectuales como ser el conocimiento, la memoria, el razonamiento, las costumbres etc., sin embargo, aun siendo el director de orquesta está supervisado por un empresario superior productor, si no ¿cómo explicar la imposición de nuestra «voluntad» (sea ésta lo que fuere) sobre la actividad cerebral, cuanto menos parcialmente; por ejemplo cuando damos órdenes y encaminamos a nuestro cerebro a recordar algo que hemos olvidado, aunque tal vez sólo tengamos la impresión de que estamos «ordenando» al cerebro hacer algo cuando podría ser el propio cerebro el que esté dando las órdenes.

De lo que no cabe duda es de que son

funciones de un cerebro enfermo las emociones violentas, como también lo son la ira y el amor, pero paremos aquí y volvamos a nuestro tema: ¿Por qué vemos el Universo como lo vemos?

Obviemos las especulaciones sobre «cómo hemos llegado a ser como somos». Yo estoy firmemente convencido de que no descendo del mono; no niego que haya personas que más que descender siguen pareciendo monos, pero nosotros los «arios puros», sin tacha de contaminación, hemos sido creados como somos. No niego que haya mutaciones dentro de los cromosomas, pero no creo en la «casualidad», y mucho menos en la sucesión interminable de casualidades que deberían haber ido ocurriendo desde el tiempo, en que en la Tierra no existía vida de ninguna clase hasta llegar a los complejísimos organismos que son los animales superiores. A nosotros nos cabe decidir si queremos o no queremos creer tantas casualidades. Yo estoy acostumbrado a buscar la causa o las causas de cada acontecimiento; cuando converso con una persona que tiene una idea o una opinión distintas de las mías en algún aspecto de cualquier cuestión, una vez superadas las ganas instintivas de seguir discutiendo, me pongo a pensar cuál sería o podría ser, la razón o razones por las que no coincidimos en esos aspectos; casi siempre llego a la misma conclusión: «mi interlocutor está equivocado, mi opinión es la buena» y no digo que todas mis opiniones tengan suficiente fundamento, muchas de ellas derivan de «mis

prejuicios, no obstante puedo asegurar que es muy fácil convencerme con una demostración irrefutable, que «yo» considere irrefutable; desgraciadamente los argumentos que se esgrimen en tales discusiones son simples pujas sin utilidad de ninguna naturaleza.

Retomando el hilo, estaba exponiendo «mi punto de vista», opinión respetable pero no suficientemente fundada, de que todo lo que ocurre tiene su causa o sus causas. Es loable e inteligente no perder tiempo buscando sucesivas causas del por qué arrojada la bola de la ruleta en un instante dado y con determinadas dirección y velocidad, cae por fin en la cavidad de determinado número; en casos tanto o más complicados que el mencionado es bueno contentarse con el resultado o con los resultados, del Cálculo Estadístico o del Cálculo de Probabilidades, pero no porque creamos que el resultado se produce por «azar» sino porque el problema es tan complicado que debemos contentarnos con un conocimiento parcial como es lo expresado por la frase «tantas

veces entre tantas otras veces el resultado es tal», o lo que es lo mismo: «tal resultado tiene el tanto por ciento de probabilidad entre todos los resultados posibles». Lo realmente molesto era escuchar que «la probabilidad de que llueva es tanto por ciento» o como decían «tanto por ciento de probabilidad de lluvia», los únicos resultados posibles son «lloverá» o «no lloverá» sin ninguna clase de número adosado, sería mejor aunque menos científico decir «a lo mejor llueve» o «puede que llueva» (ya no se emplean más esas expresiones). Debo aclarar que en Estados Unidos de Norteamérica y en Europa Occidental es mucho más previsible la posibilidad de lluvias porque disponen de más y mejor información y las previsiones son más confiables. Por ejemplo, después de estudiar cartas del tiempo de muchos años con el propósito de determinar cuándo se producen nieblas en el río de la Plata debí renunciar al intento por no haber podido determinar el conjunto de circunstancias previas que ocasionarán la niebla con alguna seguridad.

Después de discutir con presuntos entendidos en el tema durante medio siglo, de si existe o no existe el libre albedrío en los individuos humanos he llegado a una explicación que me tranquiliza es una disyunción: «Dios sabe todo lo que va a ocurrir» pero «tengo libertad para, en ciertas situaciones, elegir el camino» pero no he podido dar suficiente fundamento a mi hipótesis -tendré que seguir intentándolo- No hay dudas sobre que soy «determinista», creo que todo ya está escrito en el Libro y ocurrirá cuando y como lo dice el Libro.

Pero ¿por qué vemos el mundo tal como lo vemos? No tal como es. Mi opinión es que, primero: nuestros sentidos son tan poco sensibles y de capacidades tan limitadas; segundo: nuestras entendederas dejan mucho que desear; tercero: estamos programados básicamente para ver todo como lo vemos; pero, por sobre todo, nos obligan a ver las cosas como lo postulan las costumbres y los usos; no nos dejan mucha libertad. ■

LA PROBLEMÁTICA DEL RÍO PILCOMAYO

CHRISTIAN MATÍAS MACHUCA

El Licenciado en Relaciones Internacionales **Christian Matías Machuca** se graduó con Diploma de Honor en la Universidad del Salvador en 1997. Fue ayudante de cátedra de la asignatura "Estrategia" en dicha Universidad.

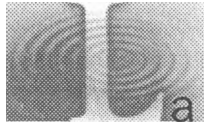
Entre los años 1995 y 1996 realizó una pasantía universitaria en la Dirección de América del Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Actualmente se desempeña como Asesor de Gabinete de la Secretaría de Coordinación y Relaciones Institucionales de la Cancillería.

633

Las opiniones expresadas en este documento son de la exclusiva responsabilidad de su autor y no reflejan necesariamente la posición del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.





La situación en la Cuenca

Inferior del Río Pilcomayo constituye una problemática que puede ser estudiada

634

desde muy diversos puntos de vista, en la búsqueda de una solución integral al desafío planteado por la naturaleza.

Dicha visión integral implica principalmente la búsqueda de una solución de fondo a **todos los aspectos del problema**, y de una solución que comprenda los intereses de **todos los actores involucrados**.

Por otra parte, significa que los gobiernos de la Argentina y del Paraguay se vieron obligados a elaborar las respuestas institucionales adecuadas (creación de una Comisión Mixta con personalidad jurídica internacional, relacionamiento con organismos financieros internacionales, etc.) para poder lograr los siguientes objetivos:

- 1- Detener, o al menos atenuar, el proceso de colmatación (rellenamiento del cauce) y los consecuentes retrocesos y cambios de curso del río.
- 2- Distribuir equitativamente los caudales de un río que parece dispuesto a burlarse permanentemente de los esfuerzos técnicos más autorizados.

La amplitud de criterio antes mencionada permite distinguir diferentes aspectos de este problema que deben ser tenidos en cuenta para comprender las negociaciones que versan sobre este tema: el problema provocado por la naturaleza, el aspecto humano y social, el aspecto económico, el aspecto cultural y el aspecto técnico.

Sólo mediante el conocimiento de estas variables se comprenderán la razón de ser y el funcionamiento de los mecanismos elegidos por las Cancillerías de los dos países para dar solución a este problema. El mismo comienza siendo de carácter netamente técnico, para convertirse en una cuestión de eminente connotación política.

Tales mecanismos de solución se analizarán desde un enfoque político diplomático, institucional y operativo. El estudio abarca fundamentalmente el período comprendido entre los años 1989-1998.

Se considerará finalmente la posibilidad de una política de desarrollo regional conjunta entre la Argentina y el Paraguay como complemento de la política de distribución equitativa de las aguas del Río Pilcomayo.

I- Problema provocado por la naturaleza: comportamiento del río Pilcomayo

En relación con las características generales del río, el Pilcomayo integra la cuenca del Río de la Plata. La extensión de su cuenca es de 180.000 kilómetros cuadrados y abarca los territorios de la Argentina, Bolivia y el Paraguay. Tiene sus

nacientes en la cordillera de los Andes en territorio boliviano, a una altura de 5700 metros sobre el nivel del mar. A 530 kilómetros de las nacientes, hasta Villamontes, el descenso del mismo llega a los 5300 metros (pendiente media de 10 metros por kilómetro).

En adelante, hasta la frontera con la Argentina, en un recorrido de 170 kilómetros desciende 134 metros por kilómetro. Ya en territorio argentino, en el punto en que el río se divide en brazos, el descenso representa 216 metros (su pendiente media es de 0,24 metros por kilómetro). Su Cuenca Inferior se sitúa en la región del Chaco paraguayo y argentino.

En lo concerniente a su comportamiento, las precipitaciones pluviales en la Cuenca Superior del Río Pilcomayo (entre diciembre y marzo) dan origen a dos procesos: una intensa erosión y grandes crecientes.

La erosión generada en la Alta Cuenca (Bolivia) trae como consecuencia el arrastre de una gran cantidad de sedimentos (90 millones de toneladas al año) que son depositados en la Cuenca Inferior, rellenando de esta manera el cauce del río.

El cauce rellenado del río («colmatado») está sobreelevado, es decir, a un nivel mayor que las llanuras aledañas, conformando un verdadero divisor de aguas y aumentando la magnitud de las crecientes.

Debido a la colmatación del cauce, éste retrocede aceleradamente: 8 a 10 kilómetros por año. El lugar donde se encuentra el cauce colmatado y sobreelevado se denomina **«taponamiento»**.

A partir de la década del cuarenta, se aceleró el retroceso del río, provocando la interrupción del escurrimiento natural del mismo en el curso medio, dividiéndose en dos brazos. Desde entonces, el tramo medio del Pilcomayo se transformó en una zona de acumulación de aguas y sedimentos, desarrollándose

se en consecuencia una zona de bañados y esteros que actualmente se extiende por más de 300 kilómetros hasta la zona cercana a la población de Pedro P. Peña (República del Paraguay), en donde se encuentra en el presente el taponamiento del río, con los respectivos canales o tomas construidos por la Argentina y el Paraguay con la finalidad de detener el retroceso.

Asimismo, el Pilcomayo se caracteriza por la gran variación de caudales que existe entre las épocas de creciente (diciembre-marzo), en las que el caudal puede llegar a los 2500 metros cúbicos por segundo (la máxima histórica es de 5000 metros cúbicos por segundo) y la época de estiaje (abril-noviembre), en las que el río puede alcanzar un caudal medio de 10 metros cúbicos por segundo (la mínima histórica es de 2,8 metros cúbicos por segundo). Tal comportamiento trae como consecuencia grandes inundaciones en verano y una enorme escasez de agua en el resto del año.

635

II- Aspecto humano y social

El comportamiento anómalo del Pilcomayo tiene un profundo impacto en las poblaciones que habitan a ambos lados del mismo, tanto del lado formoseño como del paraguayo.

En la zona occidental de la provincia de Formosa habitan alrededor de 15.000 personas, en su mayoría aborígenes que se alimentan exclusivamente merced a las aguas de dicho río. Tales poblaciones habitan la región en un notable estado de aislamiento, precariedad y pobreza.

El río Pilcomayo, a través de sus derivaciones en el bañado La Estrella, provee de agua para beber y el riego, al tiempo que alimenta a las mencionadas poblaciones por medio del recurso de la pesca.

La falta de agua en esta zona genera, como es de esperarse, permanentes protestas de las poblaciones ribereñas contra

el gobierno de la provincia de Formosa primero y contra el gobierno nacional argentino después.

A su vez, del lado paraguayo, se encuentra una gran cantidad de estancias de considerable extensión, así como una importante riqueza ganadera que florece gracias a las aguas del Pilcomayo.

Para tener una idea de la magnitud del problema, en oportunidad de la ausencia de escurrimientos que aquejó al Paraguay en el período 1992-1994, el Gobierno de aquél país denunció la pérdida de 70.000 cabezas de ganado debido a la sequía.

III- Aspecto económico: aprovechamiento de recursos naturales compartidos

636

El río Pilcomayo constituye un recurso fundamental para las economías del Chaco argentino y paraguayo. De la provisión de las aguas de este río dependen la permanencia de las actividades agrícola, ganadera, forestal, petrolera, etc.

Portal motivo, ha sido un tema de permanente conflicto entre la Argentina y el Paraguay la distribución y aprovechamiento de este recurso natural compartido. El futuro de las actividades económicas que se realizan en la región (entre las cuales la petrolera es la más nueva y con mejores perspectivas futuras) dependen del escurrimiento de las aguas del Pilcomayo.

Dicha importancia económica motivó una divergencia con respecto a los criterios a tenerse en cuenta para la distribución de los caudales. Existieron tres posturas.

Una puso el acento en la **distribución igualitaria** de las aguas, lo que significa que las mismas deberían ser compartidas en un 50% por cada país. Una segunda postura enfatizó una **distribución equitativa**, lo que implicaría una repartición

aceptable para las partes de hasta un 60-40%. Por último, una tercera posición sostuvo una **distribución ecológica**, consistente en una distribución de las aguas del río de acuerdo con las necesidades de cada país en particular. Esto podría significar otorgar más agua a aquél Estado que más lo necesita.

Finalmente, se impuso la distribución equitativa, ya que es la más práctica. La distribución igualitaria es de imposible realización, debido a las constantes modificaciones del régimen hidrológico. La distribución ecológica, por su parte, constituye tan sólo un criterio formal, dado que deja pendiente la discusión sobre cuál es la cantidad de agua necesaria para cada uno de los territorios.

Debe señalarse por otro lado que **el problema que plantea el río Pilcomayo no constituye una cuestión de límites entre la Argentina y el Paraguay**. La situación de los límites entre los dos países fue resuelta por los siguientes tratados: Tratado de Límites de 1876, el Convenio de Límites Referente al Río Pilcomayo de 1905, el Protocolo Adicional del mismo de 1907, el Tratado Complementario de Límites de 1939. el Tratado Complementario de Límites Definitivos entre la República Argentina y el Paraguay en el Río Pilcomayo de 1945, y el Protocolo Especial Anexo al mismo.

El Tratado de 1945 arriba mencionado se refiere especialmente al límite en la zona del Pilcomayo, estableciendo una serie de hitos a partir de los cuales se fijan los puntos por los que pasa el límite Internacional. En consecuencia, el límite se mantiene inalterable, más allá de los cambios de cauce o retrocesos que presenta el río.

El tema de estudio se refiere pues a la **distribución y aprovechamiento de un recurso natural compartido**. En efecto, los gobiernos de la Argentina y el Paraguay se han visto obligados a agudizar el ingenio, así como los recursos técnicos y económicos, para establecer una base racional en la distribución de un recurso por excelencia escaso.

IV- Aspecto sociológico-cultural: significación del río Pilcomayo en la sociedad paraguaya

El río Pilcomayo tiene una importantísima significación en el Paraguay. En este sentido, tiene un simbolismo similar al que las Islas Malvinas tienen para el pueblo argentino. En primer lugar se encuentra asociado a uno de los sueños colectivos de aquél país: **el desarrollo del Chaco paraguayo**.

Esta zona, ubicada en la porción occidental del país, es la de menor densidad de población, la más pobre y deprimida, la más desértica. Constituye pues para el pueblo paraguayo el **«Lejano Oeste»** a conquistar. Esta idea está asociada también a los costos en vidas humanas que este territorio trajo aparejado en el Paraguay (recordar las tremendas consecuencias de la Guerra del Chaco).

Existe pues la idea de que el desarrollo y el crecimiento económico del Paraguay se encuentran estrechamente vinculados al desarrollo del Chaco paraguayo. En este contexto el Pilcomayo constituye la fuente de vida de toda aquella región.

Existe también otro elemento sociológico a considerar: el pueblo paraguayo se caracteriza por un acendrado elemento nacionalista unido a una identificación cultural muy importante con la Argentina. Gran parte de la música, de los libros, de las revistas, de la televisión y de la radio que están al alcance de los paraguayos tienen su origen en nuestro país. Se da pues una paradoja: llevado por su nacionalismo, el pueblo paraguayo rechaza una cultura que consume permanentemente. Surge así un sentimiento antiargentino, alimentado por la natural desconfianza ante un vecino más poderoso, que se manifiesta muchas veces en el manejo de este tema por los medios masivos de comunicación y por la dirigencia de aquel país.

Tales factores han incidido e inciden tanto en la política interna paraguaya como en las sucesivas posiciones que este país ha mantenido sobre el tema en el plano internacional.

V- Aspecto técnico: alternativas de solución posibles

Antes de abordar las soluciones técnicas que se han propuesto para este problema, corresponde realizar una breve evaluación de las políticas implementadas hasta el momento.

- a) Inacción: una de las políticas que predominó durante muchísimos años fue la política de no realizar ningún tipo de obras en el río Pilcomayo. Esta política se debió fundamentalmente al desconocimiento, en un principio, del proceso de colmatación del río, y, después, a la inexistencia de relaciones bilaterales óptimas durante un largo período entre la Argentina y el Paraguay que permitiesen actuar en forma conjunta. La existencia de dicha política tuvo como consecuencia la aceleración del proceso de taponamiento y el posterior retroceso del río. Como consecuencia de esto último, se produjo una zona de bañados y esteros en la región.
- b) Políticas unilaterales: muchas veces, como consecuencia del taponamiento, desvío y retroceso del río, la Argentina y el Paraguay tomaron medidas de manera totalmente unilateral con el fin de poder canalizar parte de las aguas. Esto condujo a lo que se denominó la *«guerra de los canales»*, consistente en una carrera desesperada por construir tomas que asegurasen la provisión de agua para cada país, sin importar si esto perjudicaba o no al vecino. La construcción de un canal por parte de un país era contrapesada por el otro con la construcción de otro canal de un ancho y una pendiente más significativas con el propósito de captar una mayor proporción de las aguas, y generalmente ubicado aguas arriba del canal vecino para canalizar primero las mismas. Esta situación caótica no hizo más que profundizar la gravedad del problema, debido a que el curso del río se hizo más errático todavía y el retroceso se acentuó. A su vez, las aguas iban en su mayor parte de un país a otro de manera totalmente irregular según la arbitrariedad de los canales construidos.

c) **Construcción consensuada de canales:** a partir de 1991, la Argentina y el Paraguay consensuaron las obras a realizar en el río Pilcomayo para evitar la colmatación y consecuente retroceso del río y para garantizar el ingreso equitativo de caudales en ambas márgenes en el período de estiaje. Estas obras consistían en la construcción de dos tomas enfrentadas a ambos lados del río de manera que los sedimentos se depositasen en los territorios circundantes y no en el cauce principal. Con tal procedimiento se buscó derivar el material sólido hacia zonas bajas, atenuando el relleno del cauce principal. Sin embargo, en julio de 1993, se pudo verificar que la mayor parte del caudal del río fluía hacia la Argentina a través de la toma efectuada en su margen, y que no había escurrimiento por la toma paraguaya. Este funcionamiento parcial e inadecuado se debió aparentemente a fallas técnicas en la construcción del canal paraguayo. Finalmente, y ante las continuas protestas de las autoridades del Paraguay, la Argentina consintió realizar un cierre parcial de su canal, a condición de que el Paraguay construyera correctamente el suyo.

Ahora bien, con el objeto de poder corregir el comportamiento atípico del río Pilcomayo, se han considerado tres **alternativas de solución** o respuestas técnicas posibles: en el corto plazo, el método de colmatación controlada, en el mediano plazo, el proyecto sistema de control, y, en el largo plazo, el sistema de represa única en la Alta Cuenca de Bolivia.

1- Corto plazo: método de colmatación controlada: el método de colmatación controlada, más conocido como «Proyecto Pantalón», tiene como objetivo detener o atenuar el retroceso del río. El objeto básico radica en forzar la deposición de los sedimentos fuera del cauce utilizando la fuerza del agua.

Esto se consigue mediante la apertura de sendos canales enfrentados, en las inmediaciones de la zona de taponamiento,

para permitir el ingreso de las aguas con velocidad suficiente para arrastrar consigo los sedimentos y depositarlos en las grandes extensiones de las llanuras aledañas.

Este método fue el adoptado por la Argentina y el Paraguay, a partir de 1991, para atenuar el retroceso del río en la Cuenca Inferior.

2- Mediano plazo: sistema interceptor: el sistema interceptor, también llamado sistema de control, consiste en el cierre mediante la ejecución de un terraplén transversal al curso ya colmatado del río de unos treinta kilómetros de longitud, que cumplirá la función de coleccionar las aguas desbordadas en cada territorio para luego distribuir las equitativamente a través de sistemas de vertederos.

La obra generará dos embalses, uno en cada territorio que se conectarán mediante la apertura de canales hidroequilibrantes, atravesando el cauce ya colmatado. El espejo de agua ocupará una zona natural deprimida en ambas márgenes de alrededor de cinco kilómetros de ancho y se extenderá por aproximadamente quince kilómetros.

El sistema de control se localizará en las cercanías de lo que fuera la localidad argentina de San Andrés, en inmediaciones de Palmar Largo (Argentina) y la estancia Buenos Aires (Paraguay), cuarenta y seis kilómetros aguas abajo de las tomas abiertas por ambos países.

El objetivo de la obra es principalmente el reparto equitativo de los recursos hídricos de la región, y, en forma secundaria, la detención o atenuación del proceso de colmatación del río.

Sin embargo, según el diario "El Día" de Asunción, de fecha 1 de octubre de 1998, los representantes de las empresas vinculadas a las obras en el Pilcomayo fueron convocados el día 30 de septiembre de aquel año a la oficina de la Comisión Nacional del Pilcomayo. El propósito de dicha reunión fue comunicarles la suspensión de la apertura de sobres que

contenían las ofertas de las firmas interesadas en trabajar en la construcción del sistema de control.

Asimismo, el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones del Paraguay informó que se dejaban sin efecto los plazos establecidos y que no había fecha para la reanudación del proceso de adjudicación del contrato. El motivo para la suspensión de referencia fue, según dicho funcionario, la decisión del Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata (FONPLATA) de no financiar la obra hasta tanto recibiere informes complementarios para determinar los efectos que tendría la obra sobre el medio ambiente, y algunos detalles técnicos que aparentemente no serían lo suficientemente claros.

3- Largo plazo: sistema de represa única en la Alta Cuenca boliviana: esta alternativa de solución, evaluada en el seno de la Comisión Trinacional del Río Pilcomayo, consiste en la construcción en la Alta Cuenca del río de un embalse que permita la regulación completa del mismo. Dicha solución permitiría lograr la distribución equitativa de las aguas del río entre la Argentina y el Paraguay, evitar el retroceso del mismo y, finalmente, lograr que éste vuelva a tener un cauce único. Esta alternativa de solución fue la propuesta por un estudio realizado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Organización de Estados Americanos (OEA) en 1977. El costo total de todas estas obras fue indicado en 1072 millones de dólares en aquel año.

VI- Aspecto político diplomático

Como se ha podido apreciar, se presenta **un problema planteado por la naturaleza que a poco de andar se convierte en una cuestión política.** En tal sentido, este tema debe enmarcarse dentro de los lineamientos generales de la política exterior argentina con respecto a la región y conjugarse con los cambios de la política exterior paraguaya.

En efecto, uno de los objetivos principales de la política exterior de nuestro país en América del Sur, en especial con los países que integran el Mercosur, está dado por la profundización del proceso de integración actualmente en marcha, contribuyendo a crear mecanismos jurídico-políticos o técnicos bi o multinacionales adecuados para la solución de problemas comunes a los países del área. En tal sentido, la solución de tales problemas (en especial de los que resultan sensibles para algunos de los países del Mercosur) tiende a allanar el camino de la integración.

A su vez, debe remarcarse el cambio experimentado por la política exterior paraguaya que, de una permanente práctica pendular de acercamiento a la Argentina o al Brasil, pasó a una decidida política de apertura económica y de integración con los demás países de la región. Dicho cambio permitió en parte el inicio de negociaciones bilaterales en 1989 para la búsqueda de una solución consensuada al problema del taponamiento y retroceso del río Pilcomayo.

El cambio no alteró, sin embargo, los objetivos tradicionales de la política exterior del país vecino, a saber: a) la búsqueda de una salida al mar, b) el aprovechamiento de los recursos hídricos compartidos, c) el impulso de proyectos binacionales para el desarrollo del Chaco paraguayo, etc.

Los puntos b y c hacen a la temática del río Pilcomayo, razón por la cual esta cuestión constituye uno de los principales puntos de la agenda bilateral argentino-paraguaya.

Por tales motivos la solución al desafío planteado por el río Pilcomayo involucra las negociaciones con el Paraguay, en un punto de gran sensibilidad de la agenda bilateral. Debe recordarse que cualquier decisión a adoptarse en relación con el Pilcomayo, al ser éste un río internacional, debe contar con el consenso de los gobiernos de los dos países ribereños en la Cuenca Inferior. **Sin tal consenso, no hay intervención posible.**

A continuación se realiza una evolución histórica de la

problemática del río que ayudará a comprender su incidencia en la relación bilateral entre la Argentina y el Paraguay.

- 1) **Estado Latente (década de 1940/50):** se intensifica el problema del retroceso del río como consecuencia de la enorme cantidad de sedimentos que arrastra el mismo desde su Cuenca Superior, los cuales se acumulan de manera constante en la Baja Cuenca.

Si bien en este período tanto el gobierno argentino como el paraguayo conocían la situación, las relaciones bilaterales no estaban lo suficientemente maduras como para coordinar acciones conjuntas con el fin de solucionar el problema. Por ejemplo, durante las administraciones de Raúl Alfonsín, en la Argentina, y del general Alfredo Stroessner, en el Paraguay, no existieron relaciones formales con el gobierno paraguayo. El presidente Alfonsín se negó sistemáticamente a mantener relaciones con aquellos gobiernos que no respetaran el sistema democrático y los derechos humanos.

640

- 2) **Estado de desarrollo (1989- principios de 1992):** se combinan dos procesos, uno técnico y otro político. Desde el punto de vista técnico, se torna alarmante el retroceso del río, el cual amenaza desaparecer de la frontera argentino-paraguaya.

Desde el punto de vista político, se da una recomposición de las relaciones bilaterales a partir de la caída de Stroessner, la cual permite iniciar conversaciones para encontrar una solución consensuada al problema del taponamiento y consecuente retroceso del río.

Surge asimismo el llamado «Proyecto Pantalón», consistente en la apertura de dos canales en ambos márgenes del río con el propósito de asegurar una distribución equitativa de las aguas entre la Argentina y el Paraguay, atenuando su retroceso. Se lo consensúa y se lo ejecuta. Sin embargo, mientras la toma argentina funcionó perfectamente, la paraguaya no produjo los resultados esperados.

- 3) **Estado Activo/Efectivo (principios de 1992-noviembre de 1996):** es la etapa de los desequilibrios, y, por lo tanto, la más conflictiva. A principios de 1992 toda el agua escurre hacia el territorio argentino. Oficialmente el Paraguay manifestó que el canal construido en la margen argentina fue hecho en forma inconsulta y con premeditación para derivar aguas al territorio nacional y, por lo tanto, exigió el cierre del canal argentino.

La Argentina accedió al cierre parcial de su canal con la condición de que el Paraguay subsanase los errores técnicos del canal propio mediante la construcción de otra toma. Este cierre parcial junto con el período de crecientes (con el consecuente arrastre de sedimentos) taponó totalmente el canal argentino, por lo que a partir de diciembre de 1994 el agua comienza a escurrir hacia el Paraguay en un 95% aproximadamente hasta noviembre de 1996.

Por otra parte, en 1993 se suscribió entre los gobiernos de la República Argentina y de la República del Paraguay, un Memorandum de Entendimiento por el cual se convino constituir la **Comisión Binacional Administradora de la Cuenca Inferior del Río Pilcomayo**. En cumplimiento de dicho Memorandum, el 5 de agosto de 1994 se suscribió el Acuerdo por Canje de Notas que adopta el texto del Estatuto de la mencionada Comisión Binacional.

La constitución de la Comisión de referencia tuvo por finalidad contar con una entidad binacional que, a través del manejo de un presupuesto propio o la administración de recursos recibidos en préstamo de organismos internacionales, se ocupara de efectuar por sí o por terceros los trabajos y obras necesarios para detener el proceso de colectación y consecuente retroceso del río.

La estructura de la Comisión Binacional Administradora del Río Pilcomayo está compuesta por un Delegado por cada país, más los asesores que cada gobierno estime conveniente. Según el Estatuto de la Comisión, ésta gozará de Pero

nalidad jurídica internacional para el cumplimiento de sus objetivos.

En cuanto a la vinculación de la Delegación argentina con la Cancillería, por Ley de Ministerios los Organismos Internacionales dependen del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. La Comisión Binacional tiene el status de Organismo Internacional. En tal sentido, la competencia del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina en el tema abarca la negociación de este asunto con el Paraguay y la coordinación de las tareas de los organismos competentes de nuestro país.

- 4) Estado Declinante (noviembre de 1996-abril de 1997):** comienza con la equidad progresiva en la distribución de caudales como consecuencia de la coordinación de trabajos en las dos márgenes del río (en el seno de la Comisión Binacional Administradora creada en 1993), lo que constituyó la ejecución de un nuevo Proyecto Pantalón.
- 5) Estado de Quietud (abril de 1997-1998):** ambas tomas funcionan correctamente. Se continúan los trabajos de mantenimiento durante todo 1997 y 1998.

VII-Aspecto institucional

La relación entre el gobierno nacional y el gobierno de la provincia de Formosa constituye un tema en sí mismo, debido a que el gobierno de dicha provincia ha mantenido permanentemente una posición crítica con respecto al trabajo que ha realizado la Cancillería en particular y el gobierno nacional en general.

Entre las críticas que la provincia de Formosa ha realizado se pueden mencionar la indiferencia respecto de las sequías producto de la falta de escurrimientos hacia territorio argentino en el período 1995-96, y la posición débil en las negociaciones con el Paraguay.

Cabe destacar al respecto que las negociaciones entre el gobierno nacional y el gobierno formoseño resultan a veces tan complejas como las negociaciones con el gobierno paraguay.

VIII- Aspecto operativo

La zona en la cual se encuentra el río Pilcomayo en la frontera entre la Argentina y el Paraguay se caracteriza por ser una zona totalmente aislada, es decir, una zona en la cual no existe la infraestructura necesaria (caminos, estaciones de servicio, aeropuertos, etc.) para acceder al lugar y realizar las obras requeridas. Por ende, cualquier trabajo que se realice en la región se encarece debido a la necesidad de tener que construir campamentos permanentes.

Asimismo, **todas las soluciones que se toman en la Cuenca Inferior del río son provisorias:** ya sea el Proyecto Pantalón, el Sistema Interceptor, etc., no otorgan una solución definitiva al problema, sino sólo paliativos.

Al mismo tiempo, los conocimientos que se tienen del río son netamente empíricos, es decir, conocimientos que se han obtenido a través de la experiencia directa con los problemas una vez que éstos surgieron. No existe por ende un cuerpo teórico que permita ser utilizado para solucionar dichos problemas.

Finalmente, debido al comportamiento anómalo del río, ya explicado, resulta imposible asegurar en un 90-100% su comportamiento en el futuro inmediato.

A pesar de estas dificultades, la Delegación argentina en la Comisión Binacional se encuentra actualmente en mejores condiciones que en épocas pasadas.

En primer lugar, cuenta con una infraestructura organizada para intervenir inmediatamente en la zona (equipos, campa-

mento permanente, etc.), a través de empresas contratadas a tal efecto. En segundo lugar, por primera vez cuenta, a partir de 1997, con un presupuesto propio por lo que podrá gozar de mayor ejecutividad y eficiencia. Finalmente, el avance del proceso de integración contribuyó a disminuir la conflictividad que este tema tenía en 1993 ó 1994.

IX- Conclusión: hacia una política de desarrollo regional como complemento: de la distribución equitativa de las aguas a la distribución equitativa del desarrollo

Se ha analizado pues la problemática de un río que tiende a desaparecer y los esfuerzos de dos gobiernos destinados a evitar que esto suceda.

642 Mediante la creación de la Comisión Binacional Administradora de la Cuenca Inferior del Río Pilcomayo se consensuó un mecanismo institucional para el tratamiento bilateral de **todos los temas** vinculados con el mismo, generándose así una **respuesta institucional** adecuada. A su vez, las sucesivas negociaciones que tuvieron lugar en el seno de la misma dieron lugar a una serie de principios (como el de distribución equitativa, la cooperación, el consenso, etc.) que ya son parte de la **normativa en la materia**.

Además, ambos países fueron perfeccionando la infraestructura técnica al servicio de la solución del problema. Como se dijo anteriormente, la Argentina ya cuenta con una maquinaria preparada para intervenir en la zona cuando sea necesario. Se generó así la **solución técnica**.

Asimismo, se negoció con organismos internacionales de crédito, como FONPLATA, y se obtuvo la cooperación de la Unión Europea, generándose canales que permitieron y permitirán en el futuro la utilización de la **cooperación internacional**.

Pero las soluciones políticas, institucionales y técnicas a

consensuar entre la Argentina y el Paraguay no pueden limitarse a convenir solamente los caudales a repartir o las obras a ejecutar. Como pudo observarse a lo largo del presente trabajo, las caprichosas veleidades del Pilcomayo, además de constituir una cuestión de aprovechamiento de recursos compartidos, encierran una profunda problemática social derivada de la **ausencia de una política de desarrollo para las regiones menos favorecidas de ambos países**.

Desafortunadamente, tanto ya Argentina como el Paraguay, dos países con profundos desequilibrios internos en lo referido a los niveles socio económicos y demográficos de sus diferentes regiones, se han mostrado incapaces de articular políticas internas destinadas a promover el **desarrollo equitativo** de las mismas. Por supuesto, tampoco se han sentado hasta la fecha a **consensuar bilateralmente** políticas en estos temas.

La Comisión Binacional Administradora, constituida en septiembre de 1993, tuvo por finalidad, como ya se mencionó en este trabajo, crear una entidad binacional que se ocupara de efectuar por sí o por terceros los trabajos y obras necesarios para detener el proceso de colmatación y consecuente retroceso del río Pilcomayo (entre ellos los vinculados con el sistema interceptor). En el año 1995, la creación de la Comisión Trinacional tuvo un objetivo más amplio: **el desarrollo regional**.

La Comisión Binacional se instituyó pues como el mecanismo destinado a cubrir "**la emergencia**" provocada por el retroceso del río y el desequilibrio en la captación de caudales, un foro en el que la Argentina y el Paraguay discutieran los problemas que involucraban sólo a la Cuenca Inferior. La Comisión Trinacional, como su misma designación lo indica, encarnaba en cambio los grandes objetivos del "**desarrollo**" regional. Se entendía que, a mediano plazo, la Comisión Binacional sería absorbida por la Trinacional, una vez que el Paraguay y la Argentina encontraran una solución al problema de la distribución equitativa de recursos hídricos.

Sin embargo, a pesar de todos los logros político institucionales y técnicos arriba señalados, la concreción del proyecto del sistema de control sufrió retrasos: los dos países de la Cuenca Inferior continúan haciendo esfuerzos para evitar el retroceso del río y para poder contar con caudales equivalentes en sus respectivos territorios. Como consecuencia de todo esto, la esperada absorción no se produjo y la discusión de la temática del desarrollo regional de la Cuenca Inferior quedó postergada. Regiones enteras del Chaco paraguayo y del Chaco argentino continúan debatiéndose en la pobreza y la escasez de agua, con el inevitable costo social para los dos países y el costo político para la relación bilateral.

Para ser verdaderamente integral la política para la Cuenca Inferior del río Pilcomayo debería contemplar también la temática del desarrollo regional. El Proyecto Pilcomayo debería pues articularse con otros proyectos de integración física como el puente Pozo Hondo-Misión La Paz entre la Argentina y el Paraguay, la ruta 86 (en la Argentina), la ruta Transchaco (entre el Paraguay y Bolivia).

También debería promoverse la vinculación de los Departamentos de Estado de Desarrollo en ambos países a fin de consensuar políticas de desarrollo en la región. Se podrían explorar inclusive las posibilidades de creación de Polos Productivos de Desarrollo en esa región en el marco del Acuerdo Bilateral que existe en la materia.

Igualmente, resultaría conveniente fomentar el contacto entre todas las partes competentes en materia de Desarrollo Indígena en la Argentina y en el Paraguay (en julio de 1999, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos criticó en términos muy duros la situación de los aborígenes en el Paraguay), a efectos de explorar las posibilidades de cooperación en la materia.

Como ya se dijo, la solución definitiva se encuentra en la Cuenca Superior y, por el momento, parece lejana. El Proyecto de sistema de control se concretará en un futuro más cercano. Mientras tanto, la promoción del desarrollo en la zona podría ser un complemento ideal del trabajo ejecutado por los ingenieros y podría ser capitalizado políticamente en la relación bilateral, restando conflictividad a un tema que, en razón de la naturaleza, de la limitación de recursos, de los intereses que involucra en ambos países, etc., ha adquirido en otros momentos una sensibilidad considerable.

Se ha avanzado mucho desde 1989, pero resta completar el trabajo hasta ahora realizado pasando de la etapa de la mera distribución equitativa de caudales a otra que contemple además la distribución equitativa del desarrollo regional.

La experiencia indica que muchas veces la cooperación es una buena herramienta para abordar temas complejos. Quizás este caso sea un ejemplo más de ello.

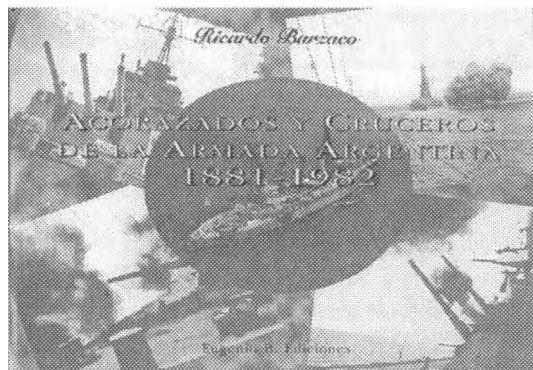
BIBLIOGRAFÍA

Tratados

- Acuerdo por Canje de Notas del 5 de agosto de 1994 que adopta el texto del Estatuto de la Comisión Binacional Administradora de la Cuenca Inferior del Río Pilcomayo.
- Acuerdo Constitutivo de la Comisión Trinacional para el Desarrollo de la Cuenca del Río Pilcomayo, firmado en La Paz, 9 de febrero de 1995.
- Convenio de Límites referente al Río Pilcomayo, firmado en Buenos Aires el 11 de septiembre de 1905, aprobado por el Gobierno Argentino el 11 de septiembre de 1905.
- Memorándum de entendimiento entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República del Paraguay sobre las correcciones de urgencia en la zona del desvío del Río Pilcomayo y el proyecto y construcción de un sistema interceptor para una distribución equitativa de las aguas, firmado en Asunción el 14 de septiembre de 1993.
- Protocolo Adicional del Convenio de Límites referente al Río Pilcomayo del 11 de setiembre de 1905, firmado en Buenos Aires el 1 de febrero de 1907, aprobado por el Gobierno Argentino el 1 de febrero de 1907.
- Protocolo especial anexo al Tratado Complementario de Límites Definitivos entre las Repúblicas Argentina y del Paraguay en el Río Pilcomayo, firmado en Buenos Aires el 1 de junio de 1945, en vigencia desde el 16 de agosto de 1945.
- Tratado de Límites, firmado en Buenos Aires el 3 de febrero de 1876, en vigencia desde el 13 de septiembre de 1876.
- Tratado Complementario de Límites, firmado en Buenos Aires el 5 de julio de 1939, en vigencia desde el 10 de noviembre de 1939.
- Tratado Complementario de Límites Definitivos entre la República Argentina y la del Paraguay en el Río Pilcomayo, firmado en Buenos Aires el 1 de junio de 1945, en vigencia desde el 16 de agosto de 1945.

Trabajos / Artículos periodísticos

- *Argentina promete no realizar acción unilateral en Pilcomayo*, en *Diario Asunción*, Asunción, 20 de junio de 1996.
- Cardozo, Efraim; *Breve historia del Paraguay*, El Lector, Asunción, 1994.
- Centro de Estudios Internacionales (CEI), *Estudios argentinos para la integración del Mercosur*, Buenos Aires, 1993.
- *En Formosa mienten al decir que no hay agua en el bañado La Estrella*, en *Diario La Mañana*, Asunción, 28 de junio de 1996.
- González Vera, Roque, *Di Tella descartó apertura de un nuevo canal en el Pilcomayo*, en *Diario ABC*, Asunción, 20 de junio de 1996.
- *Insfrán criticó a la Cancillería*, en *Diario Ámbito Financiero*, Buenos Aires, 2 de diciembre de 1996.
- *Las obras en el río Pilcomayo*, en *Diario La Nación*, Buenos Aires, 12 de noviembre de 1996.



Ricardo Burzaco:

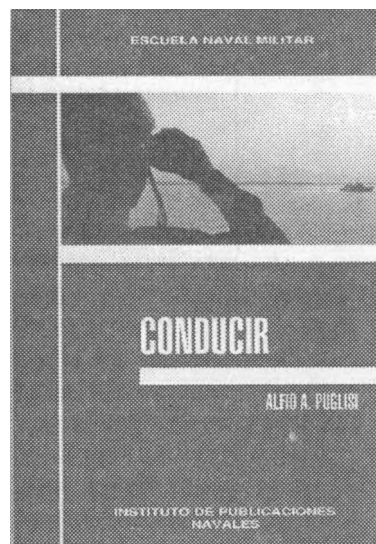
Acorazados y cruceros de la Armada Argentina 1881-1982
(Eugenio B. Ediciones, Buenos Aires, 1997; 190 páginas).
ISBN 987-9764-0-8

Este hermoso libro es casi totalmente gráfico, con fotografías de época y reproducciones pictóricas de nuestras antiguas grandes naves, y un texto que ocupa poco más de una docena de páginas. Una edición muy cuidada, de alta calidad, lamentablemente desmejorada por exceso de erratas.

Es reconfortante ver como se trasluce en cada página el amor por los buques de la Armada, su armamento y sus aeronaves, aunque la historia de cada una aparezca en forma muy sucinta. Salvo el crucero ARA *General Belgrano*, a cuyos muertos se dedica el libro.

“Como fino muestrario en vitrina de cristal, estos diecinueve eslabones de nuestra historia naval han sido testigos, en

resguardo de nuestra Soberanía, de las tensiones regionales, de las proyecciones hacia el Atlántico Sur de las dos Grandes Guerras y de la Guerra Fría. Finalmente y como triste broche, de los vestigios del colonialismo a las puertas del siglo XXI.”



Alfio A. Puglisi:

Conducir
(Instituto de
Publicaciones Navales,
Buenos Aires, 1999;
261 páginas).
ISBN 950-899-018-X

Científico de la comunicación humana, su prolongada experiencia como pedagogo e investigador le ha permitido al doctor Puglisi brindarnos esta obra completa, instructiva y amena, lo cual es mucho decir en el tema. Basándose en nutrida bibliografía, ha sabido extender y profundizar la materia

de sus interesantes artículos, publicados y premiados por el *Boletín del Centro Naval*, en una obra que no se limita a su calidad de texto de conducción para la Escuela Naval Militar.

Además del excelente tratamiento de los tópicos generales

— grupos, conflicto, motivación, cambio — se prodiga en sus páginas con citas inteligentes, tests y artículos afines, todo ilustrado con material atinente y oportunos toques de humor. Algunas escasas erratas no llegan a afectar la óptima edición del IPN.

Dice el autor:

"El nuevo modelo curricular se orienta hacia la Conducción y

Administración y se aleja de la ingeniería. La nueva Ley de Defensa exige un título universitario, está a la altura de la época. Por eso esta publicación. Éste es un manual de conducción, no un manual de management. Conducir es comunicar."

Tampoco olvida el marco ético y democrático en que debe ejercerse la tarea del líder. En suma, una obra apropiada para la época y para sus lectores. ■

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL



La sexta publicación
centenaria del mundo
que se ocupa
preferentemente
de temas navales

1848	MORSKOII SBORNIK	Rusia
1866	REVUE MARITIME	Francia
1868	RIVISTA MARITTIMA	Italia
1870	ANAI DO CLUBE MILITAR NAVAL	Portugal
1873	U.S. NAVAL INSTITUTE PROCEEDINGS	Estados Unidos
1882	BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL	República Argentina

CORONA NAVAL CIMERA EN LOS ESCUDOS NAVALES

JORGE LUIS TOSCANO

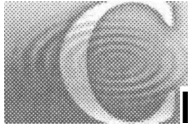
El teniente de navío contador Jorge Luis Toscano egresó de la Escuela Naval Militar en 1953 como guardiamarina contador (Promoción 41 de Intendencia)

647

Prestó servicios en: Base Aeronaval Punta Indio, Base Naval Río Santiago, Hospital Naval Buenos Aires, Arsenal Naval Buenos Aires, BDT ARA *Cabo San Bartolomé*, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Electrónica Naval, Portaaviones ARA *Independencia*, Escuela de Mecánica de la Armada. Se desempeñó como teniente de navío contador Retirado en Servicio, hasta su Retiro Efectivo en la Fuerza Aeronaval N° 3, en 1966.



648



Publio Cornelio Tiberio Claudio Cego (Apio), patricio romano (siglo IV-III A.C.) creó la Corona Naval que era concedida a los que practicaban hechos de valor en combates o acciones navales. Fue un gran se-

ñor de renombrada cultura, al mismo tiempo escritor, orador y jurista, dos veces Cónsul, después dictador y censor desde el año 312 al 308 A.C. Tomó medidas favorables a la plebe, teniendo en cuenta para determinar el censo, la fortuna mobiliaria y no más, apenas, la fortuna en bienes raíces.

Admitió a los hijos de los esclavos que pasaron a ser libres, en la lista de los senadores. Construyó el primer acueducto de Roma y el camino que llevó su nombre, la Vía Apia, de Roma a Capua.

La Corona Naval como es conocida actualmente se remonta por lo menos al año 1746.

Está constituida por una diadema de oro ornamentada de piedras, con cuatro popas de galeón (1) y cuatro velas redondas blancas, siendo visibles en el diseño apenas una popa, dos velas y dos medias popas.

Adoptada por la Marina Británica, no es peculiar de la Marina de Guerra, fue también incorporada a los escudos autorizados de la Marina Mercante.

Los escudos navales con la Corona Naval comenzaron a usarse cuando los mascarones de proa no se utilizaron más, al final del siglo XIX.

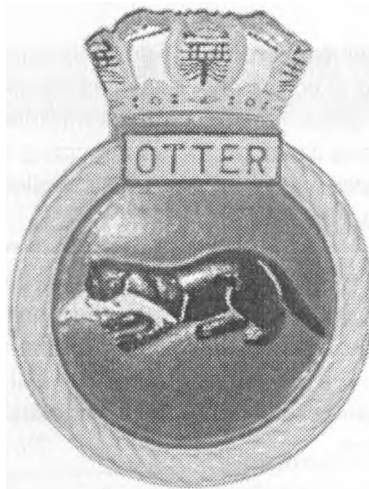
El crucero HMS *Barfleur*, botado en 1892, fue el último barco de la Marina de Guerra Británica que tuvo mascarón de proa.

Los escudos navales no fueron oficializados hasta después de la Primera Guerra Mundial, cuando las siguientes configuraciones distintivas fueron adoptadas para una fácil identificación de los navios.

(1) Galeón: Navio de vela, mercante o de guerra, de unas 800 toneladas de 3 a 5 mástiles. En general, navio de los siglos XVI y XVII, especialmente adaptado para largas travesías.



Armada de la República Argentina,
Escuela de Guerra Naval.



HMCS (Her Majesty's Canadian Ship)
Otter.

795



HMCS (Her Majesty's Canadian Ship)
Mohawk.



Armada del Brasil, Ministro de Marina. Armada del Brasil,



escuela *Brasil*. USS



(United States Ship) *George Philip*.

649

Círculo: Navío de Primera Línea.
Pentágono: Cruceros.
Blasón: Para Destruyores.
Losange: Para navíos auxiliares o de pequeño porte.

La moldura circular, fué adoptada por todos los navíos de la Marina de Guerra Británica en agosto de 1940. Fué una medida originada en el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Como otras tradiciones navales inglesas (2) ésta fué incorporada a Marinas de diversos países del mundo, como la Argentina, el Brasil, Chile y Venezuela, entre otros. En la Armada Argentina pocas unidades usan la Corona Naval en los escudos, y donde se encuentra no siempre sigue el diseño original y en algunos casos la Corona Naval está desvirtuada con otros elementos.

Gran Bretaña y el Commonwealth, cumplen todos los requisitos señalados anteriormente.

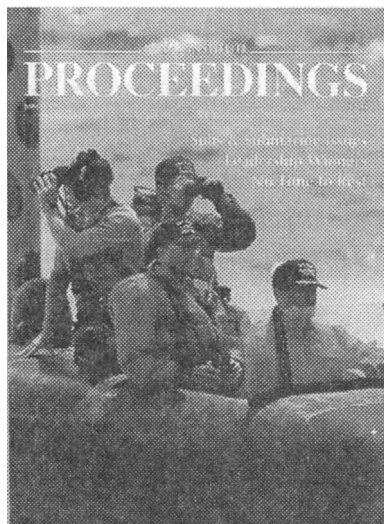
La Marina de Estados Unidos no sigue la tradición del uso de la Corona Naval en los escudos de sus Unidades.

Adoptó para todas un escudo oval, bordeado por un cabo hecho con tres cordones trenzados (calabrote) dentro del cual se coloca el nombre de la Unidad, su escudo de armas, su lema y las siglas y número que corresponden a la nave.

Tampoco han incorporado a sus uniformes otras tradiciones navales inglesas, como la coca o las tres listas en los cuellos de los marineros, que eran usadas para proteger la ropa de sustancias grasosas con que los marineros untaban la trenza de su cabellera.

El uso de la trenza desapareció, pero el cuello permaneció como parte característica del uniforme. El color azul es adoptado por casi todas las marinas del mundo. Las tres listas fueron usadas por primera vez en los funerales del almirante Nelson para conmemorar sus tres grandes victorias: Aboukir, San Vicente y Trafalgar.

- (2) Coca ejecutiva: Los galones de los Oficiales son tiras doradas en sus mangas. La más alta del puño es terminada por una vuelta. Introducida en 1864 para los Oficiales del Cuerpo General únicamente, fue extendida para los otros cuerpos -Contadores, Ingenieros, Sanidad, etc.-, en 1918.



PROCEEDINGS -

Junio 1996 -

“No hay tiempo para descansar” por el capitán de fragata (U.S.N.) Gerald D. Roncolato (Reedición ampliada).

Este artículo fue publicado en el N° 784 de este Boletín; sin embargo, en la edición de diciembre de PROCEEDINGS de 1998, se pidió su reedición, lo que fue hecho. Como ya nos habíamos olvidado de él, y nos parece muy actual y oportuno,

transcribiremos algunos párrafos.

El artículo se inicia con un pensamiento del autor, que dice: “La paz no es tiempo para descanso de los hombres y mujeres de la Marina de EE.UU., porque debemos seguir cultivando guerreros en nuestro cuerpo de oficiales. Nunca deberíamos nuevamente olvidar la lección de historia: “Téngase cuidado de una cultura pacífica”.

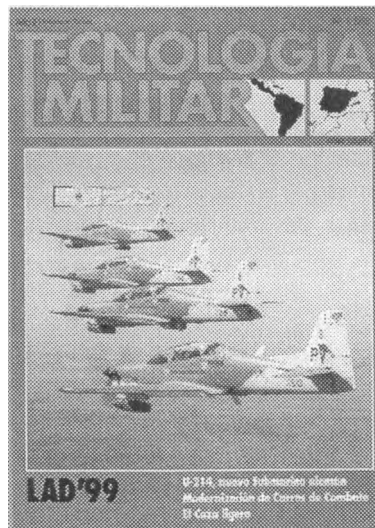
Como nos ha ocurrido a nosotros, la marina norteamericana ha experimentado “la cultura pacífica”, que nos ha costado remontar cuando las crisis se adelantaban a las previsiones. Ahora, la naturaleza volátil del sistema internacional actual y la realidad de comprobar que, los cambios en el Congreso,

acarrear cambios de posturas políticas que obliga a nuevos “casos”, que deberían preverse. La única seguridad es no repetir errores pasados, los guerreros y sus armas, si existen, deben estar en servicio y no ser un número de inventario.

“Nosotros somos guerreros; los otros pueden ser gerentes o burócratas”; las cualidades de nuestra profesión deben estar ahí, disponibles y equipadas para justamente evitar llegar a la crisis por estar listas a operar.

V.J.R.

651



TECNOLOGÍA MILITAR - N° 1 -1999 -

«Las Fuerzas Armadas y la política de defensa de Brasil y Argentina», vicealmirante (R) Armando Amorin Ferreira Vidigal.

En un extenso artículo al que subtitula “Análisis político-militar de una región clave de Iberoamérica”, el autor desmenuza una serie de importantes factores que ha afectado, y en alguna medida

aún persiste, las relaciones entre ambos países a lo largo de este siglo.

Desde el punto de vista existencial reconoce la existencia de una suerte de disputa por la hegemonía regional que, a fuer de desconocer consideraciones de orden estratégico, impulsaron o encauzaron la definición de las pautas políticas para la defensa en ambos países.

Considera el almirante que el fin de la Guerra Fría y los cambios ocurridos luego de ello en el mosaico estratégico mundial dieron por tierra con aquella hipótesis de guerra entre nuestros países, hipótesis que durante décadas mantuvo vigencia a nivel de las FF.AA. como así también en vastos sectores del quehacer político y económico.

Los procesos de democratización ocurridos en América del Sur también aparecen en este completo trabajo como uno de los contribuyentes al replanteo lógico de la situación estratégica.

652

Como es sabido, estos procesos llevaron lenta pero inexorablemente a que las FF.AA. fueran desprendiéndose de roles, a veces autoadjudicados, otros impuestos por la situación y en casos para ocupar vacíos dejados por las dirigencias políticas.

La influencia de la regionalización y de la globalización, representada en la Unión Europea por un lado, trajo como una de sus respuestas en América del Sur la aparición, no espontánea, del Mercosur.

Decimos no espontánea dado que esta organización constituye o plasma imperativos de orden estratégico, económico y político de los países allí agrupados que desde tiempo atrás se vislumbraban como indispensables de componer.

Y tras esos imperativos aparece lo social que ante un mundo de alta tecnificación, también conocido como de revolución tecnológica, no deja de conmover los cimientos de toda la estructura política y de las relaciones internacionales.

La aparición de las organizaciones no gubernamentales (ONG) constituye otro ingrediente en el proceso de decisión que conlleva la determinación de políticas para la defensa habida cuenta de la fuerza que ejercen en los gobiernos este tipo de organizaciones.

Ya en el final, el almirante Vidigal dedica su pensamiento estratégico a las relaciones de EE.UU. y nuestros dos países.

Para ello parte de la simplista idea del país del Norte de que no existiendo amenazas extensas para nuestros países, es necesario repensar el rol de las FF.AA. de los mismos y emplearlas en tareas que contribuyan a la seguridad interna como ser la lucha contra el tráfico de drogas, protección del medio ambiente, infraestructura, etc.

Funciones que el autor afirma rotundamente que no les corresponden a las FF.AA.

Sostiene, con justeza, que las relaciones entre Estados son relaciones de poder y como tal deben ser orientadas a la defensa de sus intereses nacionales.

No es pragmático considerar en forma absoluta que no existen enemigos extensos a quienes las difusas formas que hoy pueden adoptar hagan perder la objetividad.

Afirma el autor, y se concuerda plenamente, que en el mundo real, la capacidad militar ha sido, es y será un factor decisivo en las relaciones estables entre Estados. No preconiza con ello una carrera armamentista ni mucho menos.

Es un aserto real y teñido de pragmatismo.

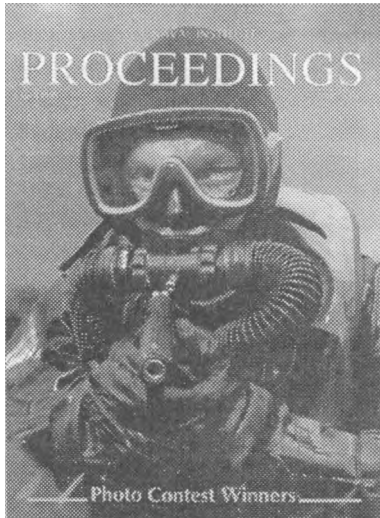
No debemos delegar en otro la defensa de nuestros intereses por más fuerte y amistoso que ese otro parezca. Hacerlo es Inaceptable desde el punto de vista soberano.

Un artículo que esclarece y reitera principios estratégicos

fundamentales. Opinable sin duda, pero si genera inquietudes razonables es que ha llegado.

Máxime que en la definición de las políticas de defensa nunca ha sido saludable la prisa.

R.A.R.



**PROCEEDINGS -
Abril 1999 -**

“Porqué dejaré la Armada” por el teniente de navio (U.S.N.)

M. C. Butler.

“Yo no deseo dejar la Navy pero lo haré”. Así comienza su carta este teniente de navio, seleccionado para ser Jefe de Departamento en una Escuela. Creo que sus reflexiones nos pueden ayudar, porque son expresadas con sinceridad

emocionante, muy típica de un oficial joven y porque sirven para tener en cuenta y cambiar lo que deba cambiarse, en cualquier Armada.

Comienza enunciando sus últimas falencias, de menor a mayor: el pago que se recibe, con respecto a las exigencias del servicio; falta de conducción y confianza en los superiores; una falta de consideración entre lo que reclama el servicio naval y lo que cada ser humano debe dedicar a la Navy.

Pero la razón más importante y que lo compelió definitivamente es que su profesión ya no lo “divertía”, es decir, no lo atraía más, y había perdido el entusiasmo viendo como sus supe-

riores no tomaban en serio el hecho de que la Armada se estuviera rompiendo.

“Diversión” para él, era lo más interesante, las expectativas de los eventos, armar las acciones y gozar con los éxitos, o con la palabra en forma de alicientes o consejos.

“Tuve un buen Comandante, que me enseñó lo que es ser guerrero, persistente y luchar por la eficiencia por sólo el honor y satisfacción”.

Nunca se volvió a repetir, ciertos comandantes, aún más antiguos, sólo mostraron un interés desmedido por el ascenso y ocultar los inconvenientes, temerosos de decirle al Comodoro las reales capacidades de sus buques.

El artículo debería ser leído en todos los niveles de conducción. Las últimas palabras, de esta reducida selección dicen: “Yo no pienso que el comando es lo que desean los oficiales antiguos; el comando en el mar es visto como una ruta peligrosa necesaria para el ascenso”

V.J.R.

653



**GEOPOLÍTICA -
Nº 66/1999 -**

«Los conflictos internacionales globalizados en la posguerra fría», por el general (RE) Heriberto J. Auel.

Este artículo debe ser recomendado para que se busque en su lectura un conflicto que el autor presiente para la Argentina, en este mar de conflictos en que vive el Mundo.

Resumo su análisis, ata-

cando la situación imperante posguerra fría: cuando se creía arribada la paz, han surgido más guerras que antes.

El fenómeno es explicable; una sola gran potencia (con el brazo armado que logre organizar) puede resolver hasta dos conflictos de potencias regionales, pero no puede intervenir, o hacerlo sólo excepcionalmente, en los conflictos dentro de los Estados. Esa es la razón de por qué existen tantos conflictos internos no solucionados y la causa por la que EE.UU. requiere refuerzos y apoyos, sobre todo políticos cuando desea participar.

Para Auel las mayores probabilidades de guerra, se dan en los marcos internos de los Estados. Las causas pueden ser diversas, pero siempre habrá alguien financiando a los rebeldes, sea el narcotráfico, Consejos Religiosos, o alguien del mundo globalizado que tiene algún interés oculto.

654

Lo extenso del artículo, me hace resumir, diciendo que él ve "palomas" en ciertas democracias débiles, que se previenen de la palabra "seguridad", imponiéndose al sentido común, bajo el nombre de un "pragmatismo lúcido".

Auel ve al narcoterrorismo o los sin tierra, o lo que sea, operando militarmente, bien equipados luchando con las tropas del Ministerio del Interior y esa situación lo precipita a ejemplificar los peligros y amenazas cercanas.

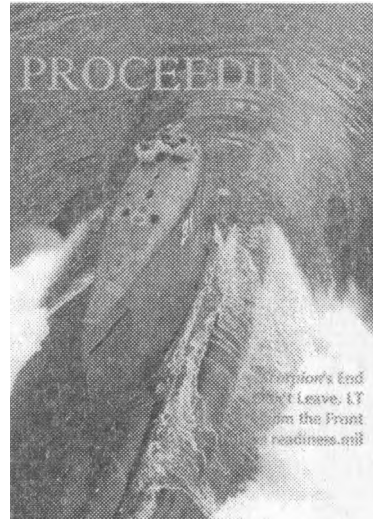
En resumen dice: "Las Fuerzas Armadas, deberán apoyar al cerebro y el sistema nervioso central de una nueva estructura conjunta y combinada, y las Aduanas.

V.J.R.

* **PROCEEDINGS - Junio 1999 -**

Notas Profesionales:

"La Escuela Naval mejora la Instrucción en navegación"
por el vicealmirante USN John R. Ryan.



El autor, que actualmente se desempeña como Director de la Escuela Naval de los EE.UU. de Norteamérica, comenta que los currículos académicos correspondientes a la materia Navegación han sido modificados a fin de que los futuros oficiales aprendan en forma más eficiente los métodos de cálculo astronómico.

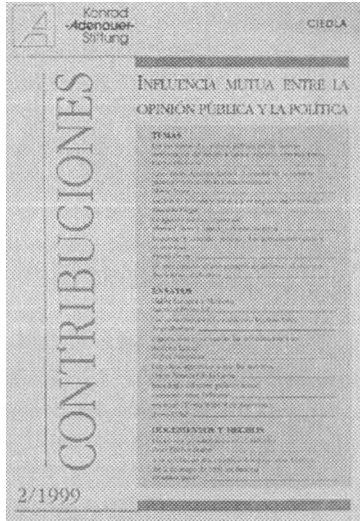
Al parecer el informe de un Comité convocado al efecto puso en evidencia un exceso de teoría en detrimento de la utilización práctica, circunstancia que habría sido abonada por la opinión de comandantes de unidades operativas.

Sin dejar de lado las nuevas tecnologías y mejoras en los equipos, los cadetes han de recibir intensa instrucción en aspectos tales como ploteo geográfico de rumbos y posiciones, navegación por estima, programas de observación astronómica, uso del clásico sextante y conocimiento y empleo del Almanaque Náutico en todas sus capacidades.

Asevera el almirante Ryan que es responsabilidad de su Escuela preparar a sus alumnos en forma tal que cuando se incorporen al servicio a bordo posean un conocimiento acabado del tradicional arte de navegar.

De lo expuesto se podría deducir, sin margen de error, que en alguna medida las autoridades de Annapolis han optado por volver a las fuentes...

R.A.R.



**CONTRIBUCIONES -
Nº 2/99-**

**(Fundación Konrad -
Adenauer) -**

«Unión Europea
y Mercosur - Estabilidad y
Fragilidad»,
por Hartmunt Hentschel.

El artículo aporta reflexio-
nes interesantes, sobre el
Mercosur y sus falencias.
En él se opina que nuestro
temperamento latino y
personalista nos perjudica
en su armado, comparándo-
lo con el conservador y pro-

gresivo de la instrumentación de la semejante Unión Europea.

El autor detalla los problemas, no sé si con el fin de corregirnos o criticarnos. Les toca a los lectores sobre todo aquellos que deberían leerlo, decidir y sacarle el provecho que puede estar implícito.

En el Mercosur se han dado pasos muy avanzados, pero, con el actuar impulsivo y sin consulta y análisis pueden ser perjudiciales. Nos consuela la descripción de la experiencia de fracasos iniciales en la Unión Europa, pero donde nos ayuda es cuando reconoce que el equilibrio potencial de los miembros era más parejo.

V.J.R.

JANE'S DEFENCE WEEKLY -

Vol. 32 - Nº 2- Julio 1999 -

«Primeras pruebas de vuelo en el *Charles de Gaulle*»,
Jac Lewis, corresponsal en París.

Han tenido lugar las primeras pruebas efectivas de vuelo en el portaaviones *Charles de Gaulle* es la noticia que aparece en Europa.



Según la misma, a partir del 6 de julio y utilizando dos tipos de aeronaves, Super Etendard y Rafale (prototipo), la Armada de Francia inició las pruebas operativas de vuelo las que, inicialmente programadas para fines de abril o comienzos de mayo, hubieron de ser demoradas debido a los problemas de máquinas que experimentó el buque en el inicio de sus pruebas de mar.

Concurrentemente con esta noticia, ha podido saberse que los técnicos franceses han llegado a la conclusión de que se haría necesario prolongar la cubierta de vuelo unos cuatro metros a fin de que el buque pueda operar aeronaves Hawkeye E-2C recientemente adquiridas.

Las pruebas de vuelo han de continuar durante un lapso de cuatro a cinco semanas y con ambos tipos de aeronaves aun cuando está decidido que al entrar en servicio activo en el año 2000 la dotación de aviones del buque se ha de componer exclusivamente Super Etendard.

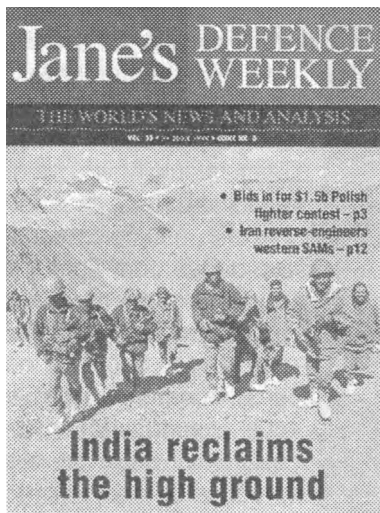
R.A.R.

JANE'S DEFENCE WEEKLY -

Vol. 32 - Nº 3 - Julio 1999 -

«Radares de vigilancia aerotransportados», Craig Hoyle.

El análisis que el autor provee muestra palpablemente el interés de diversos países desarrollados puesto en los sistemas de vigilancia aerotransportados, los que consideraran un aporte fundamental para las operaciones militares de todo tipo.



Posiblemente a esta alta clasificación haya contribuido, en su medida, el éxito logrado por los países de la OTAN en las recientes operaciones llevadas a cabo en la ex Yugoslavia. Debe recordarse que estos sistemas proveyeron crucial información sobre blancos terrestres y aéreos, Información ésta que contribuyó en alto grado a lograr su destrucción.

656 En el artículo se mencionan con detalles los tipos de radares y equipos de contramedidas electrónicas en uso y producción por distintos países.

En este sentido debemos destacar que el Ministerio de Defensa de Grecia ha firmado contrato por un valor de U\$S 475 millones de dólares por cuatro equipos Ericsson Erieye montados en aeronaves Embraer 145, luego de seleccionar esta combinación sueco-brasileña a fines del año pasado.

El primer equipo de esta serie entrará en servicio en el año 2002.

R.A.R.

JANE'S DEFENCE WEEKLY -

Vol. 32 - N2 4 - 28 de julio 1999 -

«El *Durance* hacia la Argentina para modernización»,
J. A. C. Lewis.

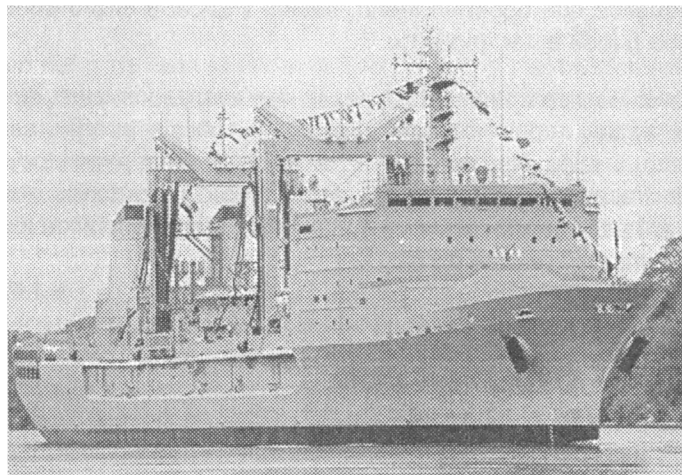
El autor, corresponsal de la revista en Europa, comenta que el buque logístico *Durance* de la Armada de Francia fue transferido a la Armada Argentina el 12 de julio. Su apostadero será la Base Naval de Puerto Belgrano.



Este buque, con 19 años de servicio, fue pasado a situación de reserva por los franceses y estaba planificada su modernización antes de la transferencia, a través de la Dirección de Construcciones Navales del país galo.

Como corolario de las negociaciones entre las Armadas, expresa el corresponsal, la de nuestro país decidió efectuar esos trabajos programados en los talleres locales.

Agrega que cuatro buques gemelos al *Durance* se encuentran en servicio activo en Francia.



Cabe hacer notar que nuestra Armada ha rebautizado al buque con el nombre *Patagonia*.

R.A.R.



**PROCEEDINGS -
Julio 1999 -**

“La amenaza creciente de la moderna piratería”
por Thomas B. Hunter.

Si bien los tratados relativos al estado jurídico en el mar contemplan desde tiempo atrás la figura de piratería y, por consiguiente, quedan definidas las contramedidas para con ella, llama la atención la gravedad que asume hoy día este flagelo.

Como se puede advertir a través de la lectura de este artículo, el mal está presente en la mayoría de los espacios marítimos y no se limita al ataque a grandes buques como superpetroleros o transportes de contenedores sino que, por el contrario, la mayoría de las víctimas son unidades de mediano porte transportadoras de carga mixta y hasta embarcaciones deportivas.

Lo que en un inicio estaba circunscripto a remotos mares como el de la China, Malasia y zonas adyacentes se ha ido expandiendo de forma tal que las aguas que rodean África ya están consideradas como peligrosas.

Prueba de ello es que esta actividad ilícita ya se ha extendido hacia aguas sudamericanas a punto tal que el Brasil figura en los listados de los aseguradores marítimos como uno de los países más afectados por esta moderna piratería.

¡Y se debe llamar la atención precisamente a la expresión de moderna piratería! Estos delincuentes actúan pertrechados con armamento sofisticado que incluye todo tipo de armas automáticas, lanzadores de misiles, una completísima gama de equipamiento electrónico, medidas de camouflagage y hasta buques de sostén logístico.

Generalmente actúan en forma individual, es decir, no organizados aunque este aspecto no debe ser considerado como incompetencia. Por el contrario las estadísticas actuales muestran que las víctimas, lejos de ser blancos de oportunidad, caen debido al estudio de las rutas de navegación, información extraída precisamente por infiltración en las organizaciones que las procesan con fines de seguros, fletes, horarios, etc.

Como es de asumir, además de las millonarias pérdidas en cargas, fletes y seguros, está presente la otra amenaza que se deriva de esta actividad, y es la amenaza ecológica.

¡Pensemos las consecuencias de vertimientos de petróleo y derivados o de productos químicos o nucleares que pueden provocar estos ataques ya sea en forma accidental, visto el poderoso armamento que utilizan, o directamente provocado en forma directa como represalia o exigencia!

Contrarrestar esta creciente amenaza no es tarea simple dados sus escenarios, actores y creciente potencialidad. Pero es evidente que además de una legislación adecuada es imprescindible una preparación y disposición de las fuerzas navales organizadas para actuar en prevención y acción contra este flagelo que nacido cientos de años atrás, lamentablemente ha reflotado.

R.A.R.

Recomendaciones para autores noveles

Los artículos producidos por autores jóvenes son los predilectos del **BCN** desde hace muchos años. Todo el personal de la Redacción está dispuesto a prestar cualquier ayuda que sea menester. Ésta puede ser requerida por carta, personal o telefónicamente.

Además, sugerimos atender a las siguientes recomendaciones:

Perseverancia: escribir un buen artículo no es fácil. Hasta que se adquiere el oficio (después también) hay mucho que tachar o borrar, arrojar al canasto y reescribir.

Saber de qué se trata: un buen artículo sólo se logra cuando se conoce la materia que se aborda. Conocer implica más que haber leído sobre o estudiado el tema. Se requiere, también y necesariamente, reflexión.

Investigación bibliográfica: la calificación de artículo requiere que el trabajo se apoye en una investigación bibliográfica. Cuando carece de ella la consideramos "nota profesional". Sugerimos entonces a los escritores noveles que comiencen por remitirnos una nota o una ficha bibliográfica, para culminar con el artículo pleno.

Desarrollo: la regla de oro es cumplir las tres etapas de cualquier discurso: introducción, desarrollo y conclusión.

La **Introducción** debe llamar la atención del lector sobre el asunto que será tratado, señalando sus límites (reales o fijados expresamente) y los vínculos que tiene con otras cuestiones. Es también el lugar adecuado para reseñar sus antecedentes o manifestaciones.

En el **Desarrollo** debe analizarse el problema o cuestión desde distintos puntos de vista, procurando descubrir su estructura y las leyes a que obedece y analizar su evolución en función del tiempo u otra variable o causa.

El **Epílogo o Conclusión** debe contener las opiniones del autor, que pueden ser soluciones, proposiciones o, simplemente, críticas.

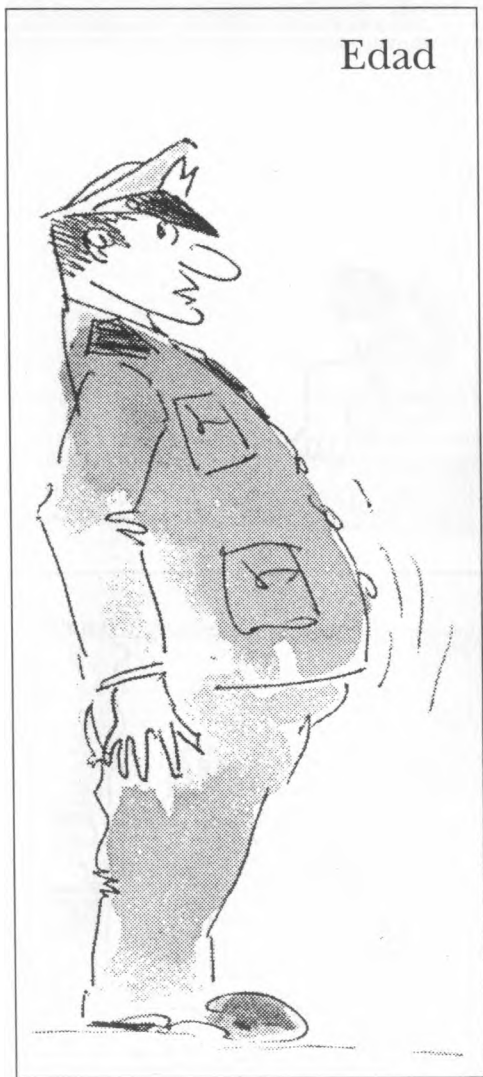
Los artículos, que deben incluir el listado de bibliografía consultada, deben ser enviados por **duplicado** con la **biodata** del autor más un **pequeño resumen en castellano e inglés** del contenido del trabajo.

En caso de disponer de disquete se solicita nos sea facilitado en calidad de préstamo a fin de acelerar la tramitación del trabajo. ■

HUMOR PROPIO

Por TUK

Edad



Nudito



659

Estaba escrito



Vigia
aire



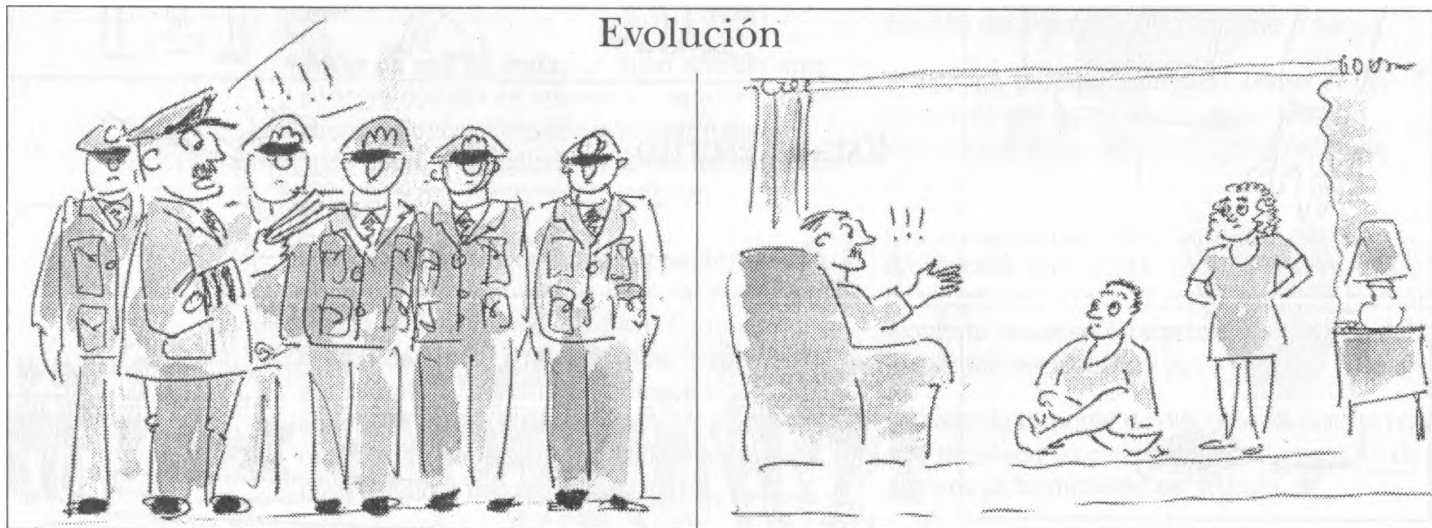
Proverbios
marineros

Rosa la sera,
bon tempo ti espera.



660

Evolución



ASUNTOS INTERNOS



- Del Libro de Actas de la Comisión Directiva
- Obituario



BOLETÍN DEL CENTRO AVAL

Número 795 Volumen 117

Julio, agosto y setiembre de 1999

CENTRO NAVAL

HORARIO DE SERVICIOS

La sede estará habilitada de lunes a viernes de 1000 a 2100;
sábado y domingo permanecerá cerrada.

Ajedrez: Lunes a viernes hasta las 2100.
Clases: Martes y jueves de 1800 a 2000.

Baños: Lunes a viernes de 1300 a 2000.

Bar: Lunes a viernes de 1000 a 2100.

Biblioteca: Lunes a viernes de 1000 a 1800.

Bridge: Sala para Socios: Lunes a viernes de 1400 a 2030.
Torneos parejas: Martes de 1600 a 2000.
Torneos equipos: Jueves de 1600 a 2000.
Clases: Martes de 1415 a 1515.

Comedor: Lunes a viernes de 1200 a 1500.
Por la noche permanecerá cerrado.

Consultorio médico: Lunes, miércoles y viernes de 1700 a 2000.

Consultorio odontológico: Lunes, miércoles y jueves de 1500 a 1800. Martes y viernes de 1000 a 1300.

Panteones: Lunes a viernes de 0730 a 1200 y de 1430 a 1700.
Domingo y feriados de 0800 a 1200.

Peluquería: Lunes a viernes de 1300 a 2000.

Podólogo: Martes y viernes de 1500 a 1900.

Sastrería: Lunes a viernes de 1000 a 2000.

Sauna: Martes y jueves de 1400 a 1900.

Secretaría: Lunes a viernes de 1300 a 2000.

Tesorería: Lunes a viernes de 1400 a 1830.

DISCIPLINAS DEPORTIVAS:

Esgrima: (Delegación Olivos):
Miércoles de 1900 a 2000 y sábado de 1400 a 1800.

Gimnasia: Lunes, miércoles y viernes de 1800 a 1845.

Karate: Casa Central: Martes y jueves de 1800 a 1900.
Deleg. Olivos: Sábado de 1430 a 1630.

Tiro: Lunes a jueves de 1400 a 1930.

Anexo Centro Naval

La resen/a de alojamiento puede efectuarse en cualquier momento a los números:
4322-5143, 5311 y 5393.

Bar: Lunes a sábado de 1800 a 2400.
Domingo de 1000 a 1300.

Comedor: De 1200 a 1500 y de 2000 a 2300.

Del Libro de Actas de la Comisión Directiva

Desde el 11 de mayo hasta el 18 de agosto de 1999

BAJAS

Por fallecimiento: CCCPME Joaquín E. Masferrer, TNCDNA Helio N. Bravo, CCCDNA Osvaldo E. Pizzagalli, general de brigada Fernando F. J. Elizondo, CLCPIN Augusto M. Andreu, CFCDNA José C. Barbaccia, CNCDNA Recaredo E. Vázquez, CCCDNA Alejandro C. Hormanstorfer (Resolución JEMGA 23/98), CFCPCO Norman C. Intraguglielmo, CNCDNA Mario A. Durrieu, TFCDNA Jorge F. Tapper, CFCPCO Juan N. Peri, CFCDNA Jorge A. Sgavetti, CNCPME Rubens Cremaschi, TFCP Delfo Case, CLCDNA José A. Álvarez, TFCDNA Pablo G. Aguila, CNCDNA Juan B. Torti, CLCDNA Iván Bárcena Feijoo, TNCDNA Osvaldo B. Mascardi, CNCDNA Félix R. Bartolomé, TFCDNA Hipólito A. Fleitas, CLCDNA Oscar R. Solari, CNCPME Leopoldo R. Bottaro Cantaluppi, TNCDNA Carlos R. Carella y CFCDNA Carlos H. Wallace.

Por Renuncia:

Socios Activos: TFCDNA Marcelo O. Caso, TNCDNA Sergio G. Martino, TNCDNA Fabián A. Yametti, TNCPAU Mario R. R. Bobbett, TFCDNA Pablo A. Feijoo, GUCDNA Gustavo E. Sagreras, TNCDNA Gabriel Galeazzi, CFCPIM Ernesto J. Pérez, TNCDIM Guillermo P. Ríos, CCCPIN Guillermo J. Arias, coronel Carlos J. Franke, TNCPE Ricardo R. Huespe, GUCDNA Roberto A. Gestoso, TNCDEJ Carlos A. Petriv, GUCDNA Sergio E. Navarro, CFCDEJ Francisco R. Soto, CFCPIN Francisco Claro, TNCPCO Javier A. Piendibene, TFCDNA Marcelo P. Mendieta, TFCDNA Miguel A. C. Perrotti, CFCDNA Pedro R. Rivas, TCCDNA Héctor R. Orellana y GUCDNA Claudio A. Otero.

Socios Adherentes: Comodoro Rogelio M. Moría, ingeniero Juan P. Sanavivi, doctor Guillermo Brown y Señor Mariano J. Morales.

Por Aplicación del Artículo 31 - Inciso 4° del Estatuto: TCCPCO Eduardo P. S. Ortiz, TNCPCO Horacio P. Cibeira, TN Leonidas J. Olivera, CCCDNA Daniel E. Manen, CCCPME Juan E. Rufino y CCCDNA Jorge del Valle Arduh.

Por separación como socio Art. 31:

- (inc. 4° Estatuto): Señor Jorge H. Garabentos.

- (inc. 4° y 5° del Estatuto): CCCPBQ Alfredo E. Salguero.

Por haber dejado de pertenecer a la Armada Argentina: Ex TNCPES Luis D. Patiño, TNCPME Alvaro J. Resio, TCCDNA Alejandro M. Fasciszawshi Zeballos, TFCPIN Federico M. Castro Dassen, TNCDNA Sergio G. Ratto, TNCDNA Gabriel J. Malagrino, TNCPIN Jorge O. Coria, TFCPME Dionisio J. Iznardo, TNCPAU Carlos L. Riera, TFCDNA Germán Zumpano, TCCDNA Silvio E. Gutiérrez, TCCPCO Nicolás Pugliese, TNCDNA Jorge L. Scherer y TCCDNA Darío López Rojas.

ALTAS

Ingresaron como socios Activos: TFCPME Horacio P. Redel, TFCPME Carlos F. Marchetti y TFCPAU Alejandro D. Villaverde.

Ingresaron como socios Adherentes: Licenciado Guillermo E. Jacoby, doctor Francisco A. Piluso, doctor Mario A. Agüero Lavigne, doctor Diego S. Prinkler, señor Luis M. Somaschini, señor Roberto Benavente y doctor Gonzalo J. Delia.

Ingresó como Invitado Concurrente:

Delegación Mar del Plata: Señor Eduardo H. Juanes.

Delegación Olivos: Señor Abelardo Banini y señor Aníbal H. Guterman.

Confirmados como socios Adherentes - Art. 17 inc. 4º del Estatuto: Licenciado Guillermo E. Jacoby, doctor Mario A. Agüero Lavigne, doctor Diego S. Pinkler, señor Jorge A. Pecci Saavedra, señor Néstor F. Sobrero,

Reingresó como Socio Activo (Art. 15º del Estatuto): TCCPCO Edgardo D. Peñaloza.

Reconocimiento de socios Vitalicios: CNCDNA Enrique A. Depetris, CCCPCO Walter G. Peirano, TFCDNA Héctor A. Romero, CCCDIM Luis C. V. Resio, CNCDNA Carlos E. Rucci, TFCDNA Hugo E. Castro, CNCDIM Luis J. E. Etcheves, TN Alfredo M. Eustaquio, CFCDNA Aníbal L. Rey, TFCDNA Julio S. Arona, CFCDNA Abelardo A. Canay, CNCPIN Rolando E. Nawratil, CFCDNA Carlos A. Vélez, CNCDNA Jorge A. Acuña, CNCPOD Osvaldo R. Altieri, CNCPME Leopoldo R. Bottaro Cantaluppi, TCCDNA Jorge S. Calandra, CNCDEJ Juan I. Chumbita, CLCDEJ Hugo R. A. Depedri, CFCDNA Rosendo E. Leiva, señor Carlos Monneret de Villars, TNCDEJ Norberto A. San Miguel, CNCDNA Jorge A. Irigoín, CNCDIM Gustavo A. Mauvecín, CNCDNA Hugo O. Di Rocco, CNCDIM Eduardo Pérez Millán, CFCPOD Francisco E. Belda y CFCDNA Hugo A. Frontroth.

Subcomisión Instituto de Publicaciones Navales

Presidente: CL Roberto L. Pertusio
 Vicepresidente: CL Eugenio L. Bézzola
 Delegados: CN Alejandro J. Tierno
 CN Marcelo R. Bóveda
 Vocales: CL Juan Manuel Jiménez Baliani
 CN Benjamín Cosentino
 CN Boris Iván Marienhof
 CN Guillermo J. Montenegro
 CNIN Néstor A. Domínguez
 CN Jorge M. Czar
 CL Julio A. Degrange
 CN Alberto D. Dabini

Comités:

Boletín del Centro Naval

Director: VL Rodolfo A. Remotti (Adscripto)

Consejo Editorial y Jurado

Presidente: VL Carlos L. Alfonso (Adscripto)

Vocales: CN César H. Del Pozzi (Adscripto)

CN Eduardo L. Alimonda (Adscripto)

CN Alberto D. Dabini (Adscripto)

CNIM Carlos A. Comadira (Adscripto)

CF Lorenzo O. Lugo (Adscripto)

Delegaciones

Delegación Tigre

Jefe: CN José M. Caglioli

Subjefe: CN Oscar O. Gigirey

Incorporación al Consejo Editorial Boletín Centro Naval

El Vicepresidente 2º, da lectura a la nota del Presidente del Consejo Editorial, proponiendo la designación del capitán de navío Aud. Héctor I. Escola para integrar dicho Consejo en reemplazo del capitán de navío Chaluleu quien recientemente renunciara.

Puesta a votación esta propuesta, resultó aprobada por unanimidad.

Incorporar adscriptos al Comité de Biblioteca

Fueron incorporados al mismo el capitán de fragata Daniel E. Estigarribia y el Socio Adherente, Edgardo O. Carnevale como Vocales Adscriptos.

Reglamentación.

Derecho a voto de los miembros de la H.C.D. en asambleas

El Vicepresidente 2º, se refiere al artículo 42 del Estatuto del Centro Naval, en cuyo último párrafo se especifica que los miembros de la H.C.D. y de la Comisión Fiscalizadora no podrán votar cuando se traten asuntos relacionados con su gestión. Su exposición está destinada a clarificar qué se entiende por «asuntos relacionados con su gestión», en primer lugar se refiere a que está claro que durante una Asamblea Ordinaria la H.C.D. **no puede votar** cuando se trate de un tema presupuestario o su accionar como gobierno del Club.

En cuanto se refiere a modificaciones del Estatuto, la H.C.D. **puede votar** puesto que el hecho de presentar una moción no es un acto de gobierno. Siempre el acto de gobierno será de la Asamblea cuando apruebe o no la moción presentada.

De la misma manera, un socio que presenta una moción puede votarla.

Luego se refirió al Orden del Día, diciendo que deben respetarse los temas que contiene, pero que la moción presentada por la H.C.D., no es más que una de las posibles mociones; de esta manera cualquier socio podrá presentar en la Asamblea otra moción, siempre que se refiera al tema previsto en el Orden del Día.

Aclaró finalmente que estos dos puntos tratados fueron consultados con el Asesor Letrado del Centro Naval.

Comité de informática - adquisición de equipamiento para Secretaría (Server)

Expuso el miembro del Comité de Informática señor Edgardo O. Carnevale diciendo que la incorporación de Server al sistema fue consensuada entre los usuarios del equipamiento y el Comité de Informática, con un presupuesto aprobado el año pasado de pesos mil trescientos (\$1.300.-).

El objetivo es mantener actualizada y copiada la Base de Datos del sector Socios, Panteones y Personal y a disposición permanente durante los horarios de trabajo de Secretaría.

Se adquiere un sistema integral de gestión para la Delegación de Olivos, a efectos de salvar la precaria e insegura prestación del actual, así como poder ir integrando digitalmente a la misma el resto de los sistemas existentes y futuros en otras áreas.

Reitera que en el marco de la creación del Comité (Acta 14/98) toda compra, contrato o modificación que se requieran en los Sistemas de la Sede Central y Delegaciones, debe ser realizado con conocimiento y aprobación previos del Comité de Informática.

Delegación Tigre. Consideración alquiler tinglado

Expusieron sobre este tema el Jefe de la Delegación Tigre y el Subjefe, refiriéndose con carácter informativo a una propuesta de convenio recibida en esa Delegación para un proyecto de instalación de un taller naval por la empresa «House-Boats» Floating S.R.L. (e.f) destinado a la construcción de un prototipo de catamarán autopropulsado, con vivienda, para su posterior comercialización. **665**

Mediante ese convenio de carácter transitorio (período de 7 meses) la Delegación Tigre cedería un sector posterior y a la intemperie del tinglado para depósito de lanchas (guardería náutica), a efectos de que, mediante su techado, se construya dentro del mismo la embarcación referida.

Como contraprestación a esa cesión temporaria, la empresa constructora se comprometería a construir el techado completo y permanente con desagües incluidos, cerrando el predio con mamparas removibles que lo independicen de las actuales instalaciones de las canchas de tenis y guardería náutica, mejorando además las instalaciones sanitarias ubicadas en ese sector.

Esas tareas acarrear las siguientes ventajas para la Delegación: viabilidad de mejorar el sector que ahora tiene muy mala presenta-

ción, obtener una área con posibilidades futuras en el sector saneado. El costo de esas mejoras se estima en \$5.370.-, que quedarán a beneficio de la Delegación Tigre al vencimiento del convenio. También la empresa constructora abonará los consumos de energía eléctrica motivados por su actividad.

Se exhibe croquis con detalles de ubicación y construcción.

A continuación se establece un intercambio de opiniones entre los miembros de la H.C.D., en el cual se analizan los aspectos favorables y negativos de este proyecto, concluyéndose que será conveniente profundizar la presentación en cuanto a los siguientes aspectos: respaldo legal de la figura contractual - responsabilidad civil y comercial que le compete al Centro Naval - posibilidad de objeción por algún astillero de la zona - el hecho de que la empresa constructora se encuentra en formación.

666 Después de la discusión, el Presidente solicitó a los expositores seguir adelante y buscar una figura legal de manera que el Centro Naval no se vea involucrado en un conflicto laboral, sugiriendo una futura presentación, después de la reunión de todos los elementos legales para un análisis posterior más profundo.

Actualización del cuerpo de normas del Boletín del Centro Naval

El Presidente del Comité de Reglamentación, informa que, habiéndose recibido del Boletín del Centro Naval la actualización de las Normas Generales del Boletín y el Cuerpo de Normas del Consejo Editorial, propone su aprobación para ser incorporadas al Régimen de los Servicios actualmente en proceso de revisión y actualización.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Normas generales

Art. 1.- El Boletín del Centro Naval se constituye con los alcances de un comité interno permanente dependiente de la Subcomisión

de Estudios y Publicaciones de la Comisión Directiva, con las finalidades, atribuciones y funcionamiento generales previstos en el Estatuto y en el Reglamento General del Centro Naval, y las particularidades detalladas en las presentes normas.

Art. 2.- Las finalidades del Boletín del Centro Naval serán las siguientes:

- a) Publicar periódicamente una revista titulada "Boletín del Centro Naval", que será el órgano de difusión de las actividades del Centro Naval y de las producciones intelectuales de sus socios, así como de los estudios efectuados en el país y en el extranjero sobre problemas que interesen a la Armada.
- b) Fomentar el estudio de los problemas profesionales navales y estimular convenientemente el interés de los socios del Centro Naval y del público en general hacia las cosas del mar.
- c) Contribuir a la formación de la conciencia marítima nacional, a la divulgación de las tradiciones navales, a la difusión de las manifestaciones científicas, náuticas y literarias y al conocimiento de las actividades afines desarrolladas dentro del país y en el extranjero.
- d) Propender en el país y en el extranjero al acrecentamiento del prestigio del Centro Naval y de la Armada.
- e) Promover la vinculación amistosa y el intercambio de ediciones con instituciones afines al Centro Naval, nacionales y extranjeras.
- f) Publicar trabajos a solicitud de la Armada, de instituciones científicas y culturales y de otras entidades civiles afines al Centro Naval y a aquélla.
- g) Difundir la revista entre los asociados del Centro Naval, dentro del ámbito de la Armada, de las instituciones del país y del extranjero, promoviendo los intercambios que sean convenientes a los propios fines.

Art. 3.- El Boletín del Centro Naval estará dirigido por un Director cuya designación será efectuada por la Comisión Directiva del Centro Naval, debiendo ser socio Activo o Vitalicio de la Institución,

Art. 4.- Será responsabilidad del Director:

- a) Alcanzar las finalidades establecidas en el Artículo 2 de las presentes normas.
- b) Resolver todas las cuestiones que conduzcan a la concreción de dichas finalidades.
- c) Evaluar y seleccionar los artículos que serán publicados en la revista, y autorizar las correspondientes publicaciones. Las colaboraciones recibidas para su publicación en la revista serán previamente evaluadas por el Consejo Editorial del Centro Naval, que producirá su propia opinión para información del Director.
- d) Desarrollar y mantener relaciones con organismos oficiales, asociaciones civiles y sociedades comerciales del país y del exterior que produzcan ediciones y promover, según convenga, el canje de ejemplares y la impresión de ediciones dentro de la organización editorial del Boletín.
- e) Solicitar informaciones, realizar encuestas, recoger opiniones, efectuar consultas y realizar concursos con el objeto de publicar trabajos que sean de interés para los lectores y que sirvan para satisfacer las necesidades en el orden profesional, científico y cultural o como eventual material de consulta.
- f) Informar a la Comisión Directiva del Centro Naval el programa anual previsto para las actividades del Boletín con su correspondiente presupuesto, así como del desarrollo del mismo según lo disponga especialmente la Comisión.
- g) Confeccionar la Memoria Anual contribuyente a la del Centro Naval.

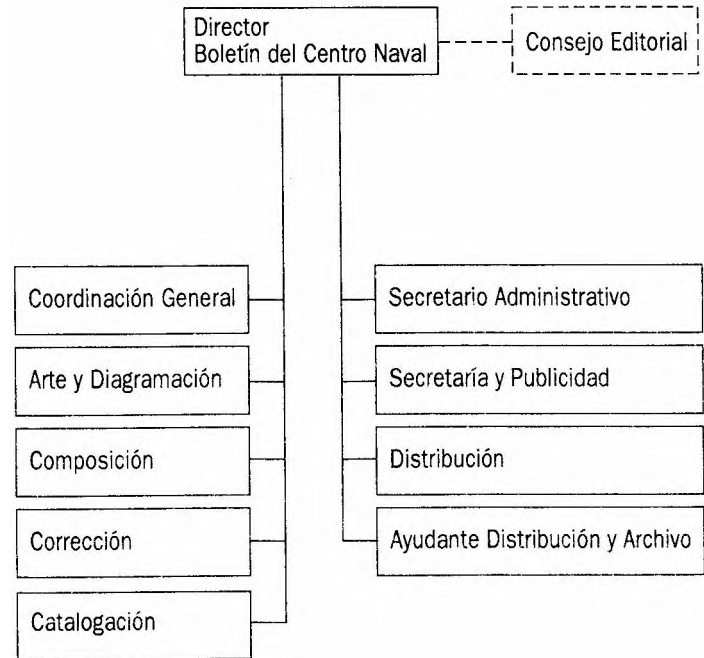
Art. 5.- El Director del Boletín actuará como mandatario y represen-

tante del Centro Naval, controlando la gestión editorial y administrativa en nombre y representación del mismo, de conformidad con las presentes normas.

Art. 6.- El Boletín del Centro Naval tendrá una cuenta en la Tesorería del Centro Naval, la que surgirá de los ingresos y egresos que produzcan sus operaciones editoriales y comerciales. La referida cuenta se denominará "Cuenta del Boletín del Centro Naval" y será auditada por la Comisión Fiscalizadora del Centro Naval, dentro de la orgánica general establecida.

Art. 7.- El Boletín podrá incluir en sus ediciones los avisos publicitarios que guarden relación con el carácter de la revista y que, en su medida, contribuyan a solventar los gastos que implica su edición.

Orgánica del Boletín del Centro Naval



Consejo Editorial

Cuerpo de Normas

Art. 1.- El Consejo Editorial del Centro Naval se constituye con los alcances de un comité interno permanente dependiente de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones, con las finalidades, atribuciones y funcionamiento generales previstos en el Estatuto y Reglamento General del Centro Naval, y las particulares detalladas en las presentes normas.

Art. 2.- Las finalidades del Consejo Editorial serán las siguientes:

- a) Evaluar las colaboraciones recibidas en el Boletín del Centro Naval para su publicación en la revista, a fin de producir una opinión final a presentar a su Director sobre la aceptabilidad de la misma para su publicación, con las observaciones que considere necesarias para un mejor asesoramiento.
- b) Encuadrar las colaboraciones recibidas según las distintas áreas temáticas correspondientes a los premios instituidos por el Centro Naval, para su posterior evaluación por parte del Jurado de Premios.
- c) Evaluar según requerimientos del Director del Boletín, temas específicos de la actividad editorial de la revista.

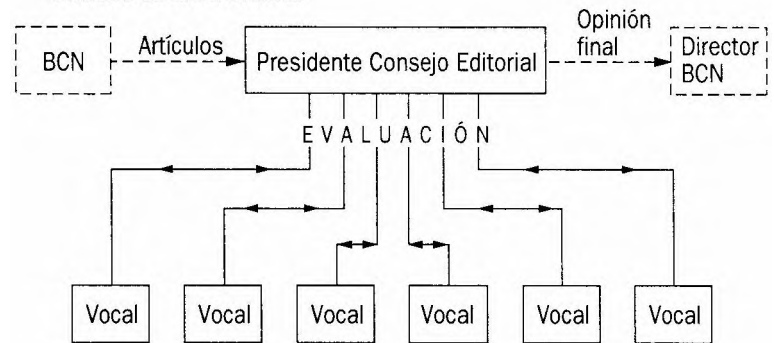
Art. 3.- El Consejo Editorial estará integrado por un Presidente y hasta seis Vocales, dependiendo orgánicamente del Presidente de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones. La relación del Presidente del Consejo Editorial con el Director del Boletín es funcional en cuanto a las tareas de evaluación y asesoramiento editorial se refiere.

Art. 4.- El Presidente del Consejo será designado por la Comisión Directiva, debiendo ser un integrante de la misma. Los Vocales serán asimismo designados por la Comisión Directiva, debiendo ser socios Activos o Vitalicios de la Institución. Los Vocales permanecerán dos años en sus funciones, pudiendo ser confirmados por la Comisión Directiva por nuevos períodos consecutivos. La renovación de los Vocales deberá asegurar el necesario cubrimiento de los miembros del Consejo.

Art. 5.- Las actividades del Consejo Editorial serán organizadas y reguladas por su Presidente para el mejor cumplimiento de las finalidades detalladas en el Artículo 2.

Art. 6.- Los informes de evaluación final de los trabajos presentados serán provistos al Director del Boletín en forma escrita, con la opinión final del Presidente del Consejo y las opiniones parciales de sus Vocales. En aquellos casos en que el Director del Boletín requiera especialmente, las evaluaciones podrán ser tratadas en conjunto.

Circuito de los artículos



668

Renuncia vocales titulares de la Comisión Directiva y designación reemplazantes

El Secretario da lectura a sendas notas presentadas por los CNCDNA Marcelo R. Bóveda y CFCDNA Pedro R. Rivas, como Vocales Titulares de la Comisión Directiva. Puestas a consideración de la H.C.D., ambas renuncias fueron aceptadas por unanimidad. Se procedió a continuación, a la designación de dos Vocales Suplentes. Para cubrir esas vacantes se designó por elección por mayoría al capitán de fragata auditor Carlos A. Corbelle y al capitán de navío Alejandro M. García Sanabria.

Modificaciones en conformación Subcomisiones

El Vicepresidente 1º dió a conocer la nueva conformación de las Subcomisiones y Comité después de las renuncias y relevos efectuados en la Comisión Directiva.

- Subcomisión de Planeamiento y Comité probable evolución del Centro Naval.

Se excluye al capitán de navio Marcelo R. Bóveda, renunciante.

- Subcomisión del Interior.

Se excluye al capitán de navio Emilio A. Barros.

- Comité de Disciplina Ingreso y Reingreso de Socios.

Se excluye al capitán de navio Marcelo R. Bóveda, renunciante.

- Comité de Informática.

Se incorpora el capitán de navio I.M. Juan M. Sosa en lugar del capitán de navio Emilio A. Barros.

- Delegación Olivos.

Se excluye al capitán de fragata Pedro R. Rivas por renuncia. Queda vacante el cargo de Comodoro, en forma temporaria.

- Comité de Reglamentación

Se excluye al capitán de navio Marcelo R. Bóveda por renuncia. Y se incorpora el capitán de fragata auditor Carlos A. Corbelle.

- Comité de Biblioteca

Se incorpora el capitán de navio I.M. Juan M. Sosa como Presidente en lugar del capitán de navio Emilio A. Barros.

- Instituto de Publicaciones Navales

Se excluye al capitán de navio Marcelo R. Bóveda por renuncia.

Dejar sin efecto las separaciones como socios: Socio Activo (dado de baja con fecha 23/06/98 - Acta N° 12/98) TFCDNA Raúl G. Macias; Socio Adherente (dado de baja con fecha 07/0799 - Acta N° 11/99) señor Jorge H. Garabentos.

Delegación Tigre - Dejar sin efecto propuesta de House-Boats Floating S.R.L. (e.f.)

Informó el Jefe de la Delegación Tigre, que la empresa citada anuló su ofrecimiento porque no podía esperar quince (15) días más, con lo cual queda definitivamente cancelada la propuesta.

El Vicepresidente 2-, expresó que el hecho concreto es que la causa de la pérdida de esta oferta ha sido la demora de la Comisión Directiva en tomar una decisión.

El Tesorero, dejó constancia de que cuando el Jefe de la Delegación Tigre manifestó que la empresa que pretendía alquilar el espacio para edificar un galpón a efectos de construir un catamarán desistía de la operación porque no aceptaba el plazo que solicitaba la Comisión Directiva, de más de diez (10) días, la habilitación para tal tarea no le había sido acordada, por lo cual no se podría haber concretado el convenio.

Facilidades para socios del Centro Naval en Ushuaia

A través del Secretario, se procede a dar lectura a un Informativo producido por el Comandante del Área Naval Austral, cuyo texto se transcribe a continuación:

Informativo

Facilidades para socios

En el marco del desarrollo de la Delegación Ushuaia, el Comandante del Área Naval Austral ha puesto a disposición de los socios del Centro Naval, una casa para alojamiento de los mismos, cuando visiten Ushuaia .

Esta casa, tipo finlandesa, muy confortable y acogedora, está totalmente equipada y amoblada; consta de cuatro (4) ambientes pequeños, con cuatro (4) camas en cuquetas dobles y una cama de dos plazas; posee heladera, mini-bar y amplios placards.

Su costo es de treinta pesos (\$30,00) diarios.

La reserva podrá efectuarse en la Secretaría del Comando del Área Naval Austral:

- Por teléfono (DDN): **02901-422126/7 extensión 9242** (en horas de oficina).
- **Por red de la Armada:4317-2000 extensión 9242** (en horas de oficina).
- Por fax (DDN): **02901-431098**
- Por correo: **Secretaría del Comando del Área Naval Austral. San Martín y Yaganes (CP: 9410) Ushuaia - Tierra del Fuego. ■**

* WE ASK FOR EXCHANGE * ON DEMANDE L'ECHANGE *

* PEDIMOS CANJE * MAN BITTET UM AUSTAUSCH

SI RICHIEDE LO SCAMBIO * PEDE-SE PERMUTA *

EL BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

mantiene reciprocidad de canje
con las siguientes publicaciones afines

Anais Do Clube Militar Naval - Portugal
Armed Forces - Sudáfrica
Armed Forces Staff Co. - EE.UU.
C.E.P.A.L.
Centro Naval del Perú
Chambre Sind. Const. Navies - Francia
Círculo de Aeronáutica - República Argentina
Centro Estudio Relaciones Internacionales -
República Argentina
Naval Historical Center - EE.UU.
Desembarco - República Argentina
Editorial Bureau Veritas - Francia
Escuela de Guerra Naval del Perú
Escuela de Guerra Naval - República
Argentina
Escuela de Submarinos del Perú
Centro de Estudios Estratégicos - Brasil
Geosur - Uruguay
Industrial College of the A. Forces - EE.UU.
Instituto Argentino del Petróleo - República
Argentina

Interamerican Defence College - EE.UU.
Jane's Defence Weekly - Inglaterra
Military Review - EE.UU.
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto -
República Argentina
National War College - EE.UU.
Naval Academy - EE.UU.
Naval Postgraduate School - EE.UU.
Naval War College - EE.UU.
Revista de Publicaciones Navales - República
Argentina
Revista Colección - República Argentina
Revista de Marina de Chile
Revista de Marina - España
Revista Guardacostas - República Argentina
Revista Marítima - Italia
Revista Marítima - Brasil
Revista Militar - República Argentina
Servicio Cultural e Informativo de los EE.UU.
Sociedad Científica Argentina - República Argentina
U. S. Naval Inst. Proceedings - EE.UU.



Obituario

Teniente de fragata Delfo Case	(26-12-96) 672
Capitán de navio Pedro José Fernández	(9-5-99) 672
Capitán de corbeta Joaquín Emilio Masferrer	(18-5-99) 672
Teniente de navio Helio Nicasio Bravo	(6-6-99) 673
Capitán de corbeta Oswaldo Emilio Pizzagalli	(6-6-99) 673
Contraalmirante Agustín Martín Andreu	(17-6-99) 673
Capitán de fragata Juan Carlos A. Barbaccia	(17-6-99) 674
Capitán de navio Recaredo Ernesto Vázquez	(20-6-99) 674
Capitán de fragata Norman C. Intraguglielmo	(1-7-99) 674
Capitán de navio Martín Andrés Durrieu	(3-7-99) 675
Teniente de fragata Jorge Federico Tapper	(4-7-99) 675
Capitán de fragata Juan Nicolás Peri	(11-7-99) 675
Capitán de fragata Jorge Alberto Sgavetti	(15-7-99) 676
Capitán de navio Rubens Cremaschi	(20-7-99) 676
Contraalmirante Jorge Ángel Álvarez	(21-7-99) 676
Capitán de navio Juan Bernardo Torti	(23-7-99) 677
Capitán de navio Félix Rodolfo Bartolomé	(25-7-99) 677
Teniente de navio Oswaldo Bartolomé Mascardi	(25-7-99) 677
Teniente de fragata Hipólito Argentino Fleitas	(7-8-99) 678
Capitán de navio Leopoldo R. R. Bottaro Cantaluppi	(9-8-99) 678
Contraalmirante Oscar Ricardo Solari	(9-8-99) 678
Teniente de navio Carlos Raúl Carella	(12-8-99) 679
Capitán de fragata Carlos Heriberto Wallace	(13-8-99) 679



DELFO CASE

672

Nació el 5 de noviembre de 1915, ingresó a la Armada el 15 de junio de 1933 y egresó como guardiamarina complementario el 31 de diciembre de 1953; ascendió a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1973.

Prestó servicios en: Escuela Naval Militar, Base Aeronaval Comandante Espora y Dirección General del Personal Naval.

Falleció el 26 de diciembre de 1996.



PEDRO JOSÉ FERNÁNDEZ

Nació en Buenos Aires el 18 de mayo de 1917, ingresó a la Armada el 23 de agosto de 1957 y egresó como teniente de fragata capellán el 23 de noviembre de 1957; ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1989.

Prestó servicios en: Obra Social Naval, Flota de Mar, Hogar Naval Stella Maris, Grupo Naval Antártico, Escuela de Marinería, fragata *Libertad*, Fuerza Aeronaval N° 2, Escuela de Mecánica de la Armada, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección de Armamento del Personal Naval, Hospital Naval Buenos Aires, Escuela Naval Militar, Capellanía General de la Armada, Comando de Operaciones Navales, Área Naval Puerto Belgrano y Dirección de Bienestar de la Armada.

Pasó a retiro el 1 de setiembre de 1994.

Falleció el 9 de mayo de 1999.



JOAQUÍN EMILIO MASFERRER

Nació en Santiago del Estero el 12 de agosto de 1926, Ingresó a la Armada como teniente de fragata médico el 1 de julio de 1956; ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1966.

Prestó servicios en: Isla Martín García, buque tanque *Punta Ninfas*, rompehielos *General San Martín*, transporte *Bahía Aguirre*, Hospital Naval Puerto Belgrano, Hospital Naval Río Santiago, Arsenal de Artillería Zarate, Agrupación Naval del Plata, Centro de Concentración Río Santiago, Dirección General del Personal Naval, Escuadra de Mar, Liceo Naval Almirante Brown y Dirección de Bienestar de la Armada.

Pasó a retiro el 1 de marzo de 1972.

Falleció el 18 de mayo de 1999.



HELIO NICASIO BRAVO

Nació en Adolfo Alsina (Provincia de Buenos Aires) el 24 de setiembre de 1919, Ingresó a la Armada el 2 de enero de 1936 y egresó como ingeniero maquinista de 3a. el 21 de diciembre de 1939 (Promoción 66); ascendió a teniente de navio ingeniero aeronáutico el 31 de diciembre de 1945.

Prestó servicios en: cruceros *La Argentina* y *Almirante Brown*, Dirección General del Personal Naval, Base Naval Puerto Belgrano, Escuela de Aviación Naval, Base de Aviación Punta Indio y Escuela de Mecánica de la Armada.

Pasó a retiro el 14 de enero de 1950.

Falleció el 6 de junio de 1999.



OSVALDO EMILIO PIZZAGALLI

Nació en Morón (Provincia de Buenos Aires) el 2 de junio de 1931, ingresó a la Armada el 20 de enero de 1947 y egresó como guardiamarina el 5 de diciembre de 1952 (Promoción 79); ascendió a capitán de corbeta el 31 de diciembre de 1917.

Prestó servicios en: transporte *Bahía Thetis*, guardacostas *Pueyrredón*, balizador *Alférez Mackinlay*, torpederos *La Plata*, *La Rioja* y *Tucumán*, rompehielos *General San Martín*, crucero *General Belgrano*, Escuela de Aplicación de Oficiales, buque taller *Ingeniero Iribas*, Centro de Concentración Buenos Aires, destructores *Misiones*, *Entre Ríos*, *San Luis* y *Rosales*, Estado Mayor de la Flota de Mar, Escuela de Mecánica de la Armada, patrullero *Murature*, Escuela Antisubmarina, Escuela de Guerra Naval, Centro de Formación Río Santiago, Dirección de Instrucción Naval y Dirección General del Personal Naval.

Pasó a retiro el 1 de marzo de 1971.

Falleció el 6 de junio de 1999.



AGUSTÍN MARTÍN ANDREU

Nació en Santa Fe el 7 de enero de 1920, ingresó a la Armada el 8 de agosto de 1936 y egresó como guardiamarina el 1 de noviembre de 1940 (Promoción 67); ascendió a contraalmirante ingeniero el 31 de diciembre de 1967.

Prestó servicios en: crucero *La Argentina*, acorazado *Moreno*, Dirección General del Personal, portaaviones *Independencia*, Curso de Aplicación de Oficiales, rastreadores *Bathurst* y *Fournier*, guardacostas *Pueyrredón*, Servicio de Comunicaciones Navales, Dirección General del Personal Naval, Grupo de Tareas Antartico, Fuerza de Tareas Antartica, Comisión Naval en EE.UU. y Dirección de Electrónica Naval.

Pasó a retiro el 1 de enero de 1970.

Falleció el 17 de junio de 1999.



JUAN CARLOS ANTONIO BARBACCIA

674

Nació en Concordia (Provincia de Entre Ríos) el 22 de agosto de 1926, ingresó a la Armada el 26 de enero de 1944 y egresó como guardiamarina el 16 de noviembre de 1948 (Promoción 75); ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1965.

Prestó servicios en: cruceros *La Argentina*, *9 de Julio* y *General Belgrano*, Escuela de Aviación Naval, transporte *Chaco*, buque tanque *Punta Loyola*, torpedero *Garay*, fragatas *Presidente Sarmiento*, *Santísima Trinidad* y *Hércules*, Base Aeronaval Comandante Espora, Escuela de Aplicación de Oficiales, Escuela de Guerra Naval, Estado Mayor General Naval, aviso *Sanarivón*, Estado Mayor Flota de Mary Servicio de Inteligencia Naval.

Pasó a retiro el 1 de marzo de 1970.

Falleció el 17 de junio de 1999.



RECAREDO ERNESTO VÁZQUEZ

Nació en San Nicolás (Provincia de Buenos Aires) el 25 de febrero de 1921, ingresó a la Armada el 2 de enero de 1936 y egresó como guardiamarina el 21 de diciembre de 1939 (Promoción 66); ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1958.

Prestó servicios en: cruceros *La Argentina* y *25 de Mayo*, rastreadores *Bouchard* y *Seaver*, cañonera *Rosario*, acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, transporte *Patagonia*, torpedero *Tucumán*, Comisión Naval en Europa, Comando de Operaciones Navales, corbeta *República*, Estado Mayor General Naval, Base de Submarinos Mar del Plata, Flota de Mar, fragata *Hércules* y Agregaduría Naval a la Embajada en la República del Perú.

Pasó a retiro el 1 de noviembre de 1959.

Falleció el 20 de junio de 1999.



NORMAN C. INTRAGUGLIELMO

Nació en Bahía Blanca el 12 de mayo de 1917, ingresó a la Armada el 7 de febrero de 1940 y egresó como auxiliar contador el 1 de agosto de 1940; ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1950.

Prestó servicios en: acorazado *Rivadavia*, Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Río Santiago, buque oceanográfico *Madryn*, cañonera *Independencia*, Dirección General del Personal Naval, Regimiento A. A. Escuela, Isla Martín García, Dirección General de Transportes Navales, Fuerza de Torpederos y Fragatas, Dirección General Administrativa, crucero *La Argentina*, Dirección General de Navegación e Hidrografía, Comisión Naval en EE.UU., Astilleros y Fábricas del Estado y Dirección General de Administración Naval.

Pasó a retiro el 1 de setiembre de 1963.

Falleció el 1 de julio de 1999.



MARIO ANDRÉS DURRIEU

Nació en Villa María (Provincia de Córdoba) el 10 de diciembre de 1917, ingresó a la Armada el 1 de marzo de 1934 y egresó como guardiamarina el 31 de diciembre de 1937 (Promoción 64); ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: fragata *Presidente Sarmiento*, cruceros *Almirante Brown*, *La Argentina* y *General Belgrano*, buque oceanográfico *Bahía Blanca*, balizador *Alférez Mackinlay*, Escuela de Aplicación para Oficiales, destructores *San Juan* y *San Luis*, guardacostas *Pueyrredón*, Escuela Naval Militar, Isla Martín García, Escuadrilla de Lanchas Torpederas, transporte *Bahía Buen Suceso*, Fuerza de Acorazados y Cruceros, Estado Mayor General Naval, Dirección General del Personal Naval, Subsecretaría de Marina y Agregaduría Naval en la Embajada de Brasil.

Pasó a retiro el 7 de octubre de 1959

Falleció el 3 de julio de 1999.



JORGE FEDERICO TAPPER

Nació en San Rafael (Provincia de Mendoza) el 18 de mayo de 1930, ingresó a la Armada el 26 de diciembre de 1947 y egresó como guardiamarina el 5 de diciembre de 1952 (Promoción 79); ascendió a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1957.

Prestó servicios en: guardacostas *Pueyrredón*, transporte *Bahía Thetis*, Flota de Mar, rastreadores *Robinson* y *Granville*, Dirección General del Personal Naval, Curso de Aplicación de Oficiales, Escuela Naval Militar, Servicio de Inteligencia Naval y Grupo Fluvial.

Pasó a retiro el 1 de mayo de 1960.

Falleció el 4 de julio de 1999.



JUAN NICOLÁS PERI

Nació en Buenos Aires el 31 de octubre de 1900, ingresó a la Armada el 16 de abril de 1923 y egresó como contador de 3a. el 1 de setiembre de 1926; ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1957.

Prestó servicios en: acorazado *Moreno*, transportes *1 de Mayo*, *América*, *Chaco* y *Vicente Fidel López*, Base Naval Puerto Belgrano, cañoneras *Rosario* e *Independencia*, crucero acorazado *Belgrano*, buque oceanográfico *Bahía Blanca*, torpedero *Tucumán*, Dirección General Administrativa, Primera Región Naval, Arsenal Naval Buenos Aires, Tercera Región Naval, Segunda Escuadrilla de Exploración, Base Naval Puerto Belgrano, Dirección General del Material Naval, Grupo de Submarinos, Servicio de Comunicaciones Navales, crucero *25 de Mayo*, Taller de Marina Dársena Norte, Base Aviación Punta Indio, Isla Martín García y SADOS.

Pasó a retiro el 25 de enero de 1947.

Falleció el 11 de julio de 1999.

**JORGE ALBERTO SGAVETTI**

676

Nació en Lomas de Zamora (Provincia de Buenos Aires) el 20 de marzo de 1924, ingresó a la Armada el 19 de enero de 1942 y egresó como guardiamarina el 31 de diciembre de 1946 (Promoción 73); ascendió a capitán de fragata el 30 de diciembre de 1966.

Prestó servicios en: guardacostas *Pueyrredón*, crucero *La Argentina*, Escuela de Aviación Naval, Escuadra de Aviación Naval N° 2, Comisión Naval en EE.UU., Base Aeronaval Comandante Espora, Dirección General del Personal Naval, Escuadra Aeronaval N° 1, Estación Aeronaval Río Gallegos, Escuadra Aérea N° 2, Escuela de Guerra Naval, Segunda Escuadrilla de Exploración, Base Aeronaval Puerto Belgrano, Fuerza Aeronaval N° 2, Comando de Aviación Naval, Escuadra Aérea N° 4, portaaviones *Independencia* y Base Aeronaval Punta Indio.

Pasó a retiro el 1 de noviembre de 1969.

Falleció el 15 de julio de 1999.

**RUBENS CREMASCHI**

Nació en Buenos Aires el 10 de junio de 1934, ingresó a la Armada como teniente de fragata médico el 31 de diciembre de 1964; ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1989.

Prestó servicios en: Dirección General del Personal Naval, Hospital Naval Puerto Belgrano, buque oceanográfico *Comodoro Laserre*, Hospital Naval Buenos Aires, Centro de Concentración Buenos Aires, Base Aeronaval Ezeiza, Base Aeronaval Punta Indio, crucero *General Belgrano*, Hospital Naval Ushuaia, Dirección de Bienestar de la Armada, Hospital Naval Río Santiago, Dirección de Sanidad Naval, Comisión Administrativa Ley 20.124 y Dirección General del Personal Naval.

Pasó a retiro el 1 de setiembre de 1995.

Falleció el 20 de julio de 1999.

**JOSE ANGEL ALVAREZ**

Nació en San Martín (Provincia de Buenos Aires) el 15 de diciembre de 1924, ingresó a la Armada el 17 de enero de 1941 y egresó como guardiamarina el 1 de julio de 1945 (Promoción 72); ascendió a contraalmirante el 31 de diciembre de 1971.

Prestó servicios en: guardacostas *Pueyrredón*, Escuela Naval Militar, cruceros *La Argentina*, *Almirante Brown*, *25 de Mayo*, *General Belgrano* y *9 de Julio*, torpedero *La Rioja*, transportes *Pampa* y *Bahía Thetis*, buque tanque *Punta Cigüeña*, BDT N° 1, Dirección General de Navegación e Hidrografía, Destacamento Naval Melchior, Fuerza Naval de Instrucción, Escuadrilla de Lanchas Torpederas, buque oceanográfico *Capitán Cánepa*, Fuerza Aeronaval N° 2, Comisión Naval en EE.UU., Servicio de Hidrografía Naval, Escuela de Guerra Naval, destructor *Buenos Aires*, fragatas *Heroína* y *Santísima Trinidad*, rompehielos *General San Martín* y Agregaduría Naval en EE.UU.

Pasó a retiro el 1 de marzo de 1974.

Falleció el 21 de julio de 1999.



JUAN BERNARDO TORTI

Nació en Buenos Aires el 11 de setiembre de 1921, ingresó a la Armada el 22 de enero de 1940 y egresó como guardiamarina el 1 de julio de 1944 (Promoción 71); ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1964.

Prestó servicios en: guardacostas *Pueyrredón*, torpederos *La Rioja* y *Garay*, cruceros *Almirante Brown*, *General Belgrano* y *La Argentina*, rastreadores *Py* y *Granville*, División Submarinos, portaaviones *Independencia*, submarinos *Santiago del Estero*, *Santa Fe* y *Salta*, remolcador *Guaraní*, transporte *Bahía Thetis*, acorazado *Moreno*, Estado Mayor de la Flota de Mar, Escuela Naval Militar, Estado Mayor General Naval, destructor *San Luis*, Estado Mayor General Naval, Base Naval Mar del Plata, buque tanque *Punta Médanos*, Agregaduría Naval en la República de Brasil y Servicio de Hidrografía Naval.

Pasó a retiro el 1 de febrero de 1971.

Falleció el 23 de julio de 1999.



FÉLIX RODOLFO BARTOLOMÉ

Nació en Buenos Aires el 21 de noviembre de 1934, ingresó a la Armada el 18 de enero de 1951 y egresó como guardiamarina el 30 de octubre de 1956 (Promoción 83); ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1981.

Prestó servicios en: transporte *Bahía Thetis*, cruceros *Almirante Brown*, *25 de Mayo*, *9 de Julio* y *General Belgrano*, Servicio de Hidrografía Naval, Escuela de Submarinos, buque taller *Ingeniero Gadda*, Escuela de Aplicación de Oficiales, Centro Concentración Buenos Aires, Base Naval Puerto Belgrano, submarino *Santiago del Estero*, destructor *Entre Ríos*, fragata *Libertad*, Escuela de Submarinos, Dirección General del Personal Naval, Escuela de Guerra Naval, Comisión Naval en Europa y Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales.

Pasó a retiro el 1 de marzo de 1987.

Falleció el 25 de julio de 1999.



OSVALDO BARTOLOME MASCARDI

Nació en Buenos Aires el 14 de diciembre de 1924, ingresó a la Armada el 27 de enero de 1943 y egresó como guardiamarina el 27 de noviembre de 1947 (Promoción 74); ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: guardacostas *Pueyrredón*, cruceros *La Argentina*, *Almirante Brown* y *9 de Julio*, Dirección de Comunicaciones Navales, Dirección del Personal Naval, fragata *Presidente Sarmiento*, Escuela Naval Militar, Subsecretaría de Marina, remolcador *Ona*, Escuela de Mecánica de la Armada y Flota Fluvial.

Pasó a retiro el 28 de agosto de 1959.

Falleció el 25 de julio de 1999.



HIPÓLITO ARGENTINO FLEITAS

678

Nació en Goya (Provincia de Corrientes) el 29 de julio de 1925, ingresó a la Armada el 26 de enero de 1944 y egresó como guardiamarina el 16 de noviembre de 1948 (Promoción 75); ascendió a teniente de fragata el 31 de diciembre de 1956.

Prestó servicios en: crucero *La Argentina*, Escuela de Aviación Naval, buque tanque *Punta Cigüeña*, fragata *Trinidad*, destructor *Entre Ríos*, Dirección General del Personal Naval, transportes *Bahía Thetis* y *Les Eclaireurs*, Escuela Naval Militar, Base Naval Río Santiago, Juzgado de Instrucción N° 3 y Base Naval Ushuaia.

Pasó a retiro el 31 de enero de 1954.

Falleció el 7 de agosto de 1999.



LEOPOLDO R. R. BOTTARO CANTALUPPI

Nació en Buenos Aires el 27 de mayo de 1928, ingresó y egresó de la Armada como teniente de fragata médico el 26 de noviembre de 1954; ascendió a capitán de navío el 31 de diciembre de 1976.

Prestó servicios en: Hospital Naval Río Santiago, transporte *Bahía Aguirre*, balizador *Ushuaia*, Base Naval Puerto Belgrano, rompehielos *General San Martín*, fragata *Presidente Sarmiento*, Fuerza Naval del Plata, Base Aeronaval Punta Indio, Hospital Naval Buenos Aires, Arsenal Naval Azopardo, portaaviones *Independencia*, Dirección General del Personal Naval, destructor *Rosales*, Escuela de Guerra Naval, Hospital Naval Ushuaia y Dirección de Sanidad Naval.

Falleció el 9 de agosto de 1999.



OSCAR RICARDO SOLARI

Nació en Junín (Provincia de Buenos Aires) el 5 de setiembre de 1908, ingresó a la Armada el 25 de julio de 1923 y egresó como guardiamarina el 27 de noviembre de 1930 (Promoción 58); ascendió a contraalmirante el 8 de octubre de 1973.

Prestó servicios en: fragata *Presidente Sarmiento*, acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, buque tanque *Ministro Escurra*, Escuela de Aplicación de Oficiales, torpederos *Jujuy*, *La Rioja* y *Santa Cruz*, cruceros *Almirante Brown*, *25 de Mayo* y *9 de Julio*, guardacostas *Pueyrredón*, rastreador *Thorne*, Escuela de Mecánica de la Armada, fragata *Sarandí*, Escuela de Guerra Naval, Dirección General del Material Naval, Estado Mayor de la Zona Naval Marítima, Fuerza Aeronaval de la Zona Naval Marítima y Dirección General del Personal Naval.

Pasó a retiro el 18 de octubre de 1955.

Falleció el 9 de agosto de 1999.



CARLOS RAUL CARELLA

Nació en Río Negro el 28 de noviembre de 1947, ingresó a la Armada el 2 de febrero de 1967 y egresó como guardiamarina el 25 de noviembre de 1970 (Promoción 99); ascendió a teniente de navío el 31 de diciembre de 1978.

Prestó servicios en: fragata *Libertad*, Escuela de Aviación Naval, Agrupación Aeronaval de Propósitos Generales, Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Rescate, Servicio de Inteligencia Naval, Base Aeronaval Ezeiza, Jefatura de Inteligencia Naval, Escuela de Oficiales de la Armada, Base Aeronaval Comandante Espora y Dirección General del Personal Naval.

Pasó a retiro el 1 de setiembre de 1981.

Falleció el 12 de agosto de 1999.



CARLOS HERIBERTO WALLACE

Nació en Buenos Aires el 20 de diciembre de 1922, ingresó a la Armada el 8 de febrero de 1940 y egresó como guardiamarina el 1 de julio de 1944 (Promoción 71); ascendió a capitán de fragata el 31 de diciembre de 1959.

Prestó servicios en: guardacostas *Pueyrredón*, Escuela de Aviación Naval, Escuadra Aérea N° 3, Comando de la Aviación Naval, Base Aeronaval Puerto Belgrano, Escuadrilla Aeronaval de Patrulleros N° 2, Estado Mayor General Naval, Fuerza Aeronaval Zona del Plata, Comisión Naval en EE.UU, Escuela de Guerra Naval, Escuadrilla de Exploración de la E.A. N° 2, Base Aeronaval Comandante Espora y Dirección General del Personal Naval.

Pasó a retiro el 1 de mayo de 1961.

Falleció el 13 de agosto de 1999.



Consejo Editorial:

Presidente Vicealmirante Carlos L. Alfonso

Vocales Capitán de navio Eduardo L. Alimonda
Capitán de navio Julio Daniel Chaluleu
Capitán de navio Alberto D. Dabini

Capitán de fragata Lorenzo O. Lugo
Capitán de navio César H. del Pozzi
Capitán de navio IM Carlos A. Comadira.

Diagramado, compuesto
y armado en la redacción
del **BOLETÍN**

DEL CENTRO NAVAL
Florida 826, 1er Piso,
(1005) Buenos Aires,
República Argentina.

Secretario administrativo Jesús Martínez.

Secretaría y publicidad Patricia S. Stefanazzi.

Distribución Rolando Guzmán.

Coordinación general Jorge Mario Colombo.

Arte y diagramación Guillermo Pablo Messina.

Composición Norma Beatriz González.

Corrección María Helena Bucca.

Revisión, *ad honorem* Carlos Augusto Coulomb.

IMPRESO Y
ENCUADERNADO
en **TIARA** Industria Gráfica
Lobos 2209,
(1712) Castelar,
Pcia. de Buenos Aires,
República Argentina.