

# LOS ÚLTIMOS DÍAS DEL SALTA



JUAN JOSÉ LOMBARDO

471

El vicealmirante **Juan José Lombardo** pertenece a la promoción 77 de la Escuela Naval Militar de donde egresó como guardiamarina el 1 de diciembre de 1950.

Cursó el COAS, Escuela Aplicación Armas Submarinas, Curso de Submarinos, Técnica Instrumental, Curso Comandante Submarinos New London CONN en EE.UU. de Norteamérica, Escuela Guerra Naval y Curso Superior Guerra Naval Francia.

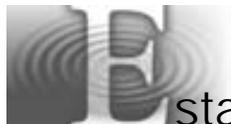
Perteneció a la Plana Mayor de varios buques de la Armada y comandante de submarinos, fue profesor de la Escuela de Guerra Naval, Jefe de Estado Mayor de la COFUETAR, Director de Políticas en el Ministerio de Defensa, comandante COFUERSUB, Agregado Naval en EE.UU. de Norteamérica, Jefe de Operaciones en el Estado Mayor General Naval, Comandante CAMAS, Comandante de la Flota de Mar y Comandante de Operaciones Navales, Comandante de la COFUERTAR 15 y en 1982 Comandante del Área Naval Atlántico Sur durante el Conflicto del Atlántico Sur.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 803 Volumen 119

Julio / diciembre de 2001

Recibido: 20 de noviembre de 2000



472

Estaba leyendo el interesante libro "Submarinos" del contraalmirante Roberto Pertusio (Instituto de Publicaciones Navales), cuando se produjo la tragedia del submarino nuclear ruso *Kursk*. Ello me trajo el recuerdo de mis experiencias en el viejo submarino ARA *Salta* y de sus últimos días. En el libro de Pertusio no se precisan las causas de su desactivación, de la que, por el tiempo transcurrido, muy pocos tendrán hoy noticias.

Poco después, caminando por las calles de Buenos Aires, me encontré con el contraalmirante Raúl A. Marino con quien he compartido varios destinos y por lo tanto tenemos muchas anécdotas y recuerdos en común. Allí me enteré de que él, con su característica minuciosidad, tenía una copia del expediente que fue la causa inmediata del fin del *Salta*. Gentilmente me lo prestó, lo que me permite hoy escribir estas líneas.

En los primeros días de 1955 fui destinado por primera vez a un submarino. Acababa de ascender a teniente de fragata y de terminar la Escuela de Aplicación. El ARA *Salta*, luego de unos cuantos años de estar en reserva era sometido a una reparación integral en los talleres de la Base Naval

de Río Santiago. Estas reparaciones incluyeron la renovación de las baterías de propulsión, con elementos fabricados en el país por la fábrica Conen. Desde esta fábrica argentina, los cientos de elementos se llevaron en barcazas desde el Dock Sud hasta Río Santiago. La tarea fue liderada por el jefe de máquinas del buque, el entonces teniente de navío maquinista Néstor Armendáriz. ¡Qué alarde de capacidad industrial argentina y de habilidades de nuestros operarios oficiales!

Las reparaciones, por su envergadura y complejidad, se fueron demorando. Estábamos a punto de zarpar hacia Mar del Plata cuando se produjo el intento revolucionario de junio de 1955. Río Santiago fue bombardeado por los aviones de la Fuerza Aérea. El *Salta* fue alcanzado por dos bombas que lo arrojaron contra el muelle y sufrió importantes averías, en particular en sus tanques de lastre de babor.

En setiembre por fin, otra vez reparados, pudimos zarpar. Íbamos por entre los malecones de salida de Río Santiago, cuando se produjo una falla en la transmisión del timón, que era eléctrica y quedamos montados sobre las piedras. Nueva entrada a dique de carena. Por fin llegamos a Mar del Plata a principios de noviembre. Allí relevamos al ARA *Santiago del Estero*, que ya no navegaría más. Realmente estaba en el fin de su vida y no tenía previstas reparaciones ni el cambio de su agotada batería principal. El *Santa Fe* hacía tiempo había sido radiado.

La Armada sólo disponía del *Salta*. Los italianos denominaron a esa clase "sotomergibile silurante (torpedero) de piccola crociera" (pequeño crucero). Realmente eran submari-

nos pequeños y yo diría que, más que submarinos, eran buques de superficie con capacidad para sumergir. Por qué digo esto, porque sus armas, además de los torpedos eran un cañón en proa de 4" y una Bofors 40 en popa. Más significativo, aunque menos importante era que la cocina, a gasoil, estaba en la libre circulación y quedaba bajo el agua cuando el buque sumergía. Esto implicaba que la inmersión era algo sólo eventual.

Compresores de aire de alta presión tenía dos. El de uso normal estaba en el compartimiento de máquinas, era llamado sobrecompresor, pues llevaba de aire desde 70 kilos a 200 kilos, aire que le proveían los compresores de inyección de los motores diesel. En el compartimiento de torpedos de proa había otro, llamado el electrocompresor, que mediante un motor eléctrico llevaba el aire ambiente directamente a 200 kilos. Era de uso eventual. Esta explicación es necesaria por lo que se verá más adelante.

Como oficial más moderno, ese año 1955, me correspondieron los cargos de jefe de navegación, comunicaciones y detall general, poco fue lo que navegamos, sólo una etapa, la última de la flota. En 1956 me salió el pase al buque escuela para el viaje de instrucción y al regreso, en 1957 fui a la Escuela de Submarinos como instructor. En 1958 me enviaron de nuevo al *Salta* pero ahora como teniente de navío y jefe de armamento.

Al comenzar el año el buque estaba nuevamente en reparaciones generales en Río Santiago. No se habían escatimado esfuerzos, habían sido aprobados y estaban en ejecución todos los trabajos solicitados por la anterior plana mayor. Hacia mediados de año llegamos a Mar del Plata y comenzamos a navegar, haciendo básicamente adiestramiento antisubmarino para los buques de la flota, la guerra antisubmarina era en ese momento la actividad de moda en la Armada. A ella se dedicaban los mayores esfuerzos.

Por ese entonces llegaban insistentes versiones sobre tra-

tativas con astilleros holandeses por la compra de submarinos. Era natural, el único sobreviviente, el *Salta*, tenía fuertes achaques, por su edad y sus pobres características iniciales. Para nuestra sorpresa, recibimos un expediente de la Dirección General del Material donde se nos ordenaba hacer una relación de las reparaciones que consideráramos necesarias para prolongar la vida del *Salta* por 10 años más. Era un requerimiento bastante insólito para un buque que acababa de salir de reparaciones generales, en las cuales se habían completado todos los trabajos requeridos.

¿Se pretendería que solicitáramos el cambio de los motores de propulsión, la renovación de toda la tubería de alta presión y así siguiendo hacer un submarino nuevo pero manteniendo las características de un buque ya obsoleto? Creo que el expediente nunca se llegó a contestar, pero quedó grabado en nuestro ánimo que la compra de los holandeses había fracasado y que tendríamos *Salta* para rato.

Se produjo el hundimiento del aviso ARA *Guaraní* en las proximidades de las heladas aguas del Beagle. Aquella pequeña unidad había sido destacada para ubicarse a medio camino a la Antártida en apoyo de un DC4 en vuelo hacia esas tierras en una misión sorpresiva y urgente de apoyo sanitario. Había un fuerte temporal. Como segundo comandante fue embarcado el teniente de navío José Eduardo Palet, mi compañero y amigo, reemplazando al titular que se encontraba con licencia en Buenos Aires. Años antes, Palet era quien me había hecho conocer a la que luego sería mi esposa.

Para instruir el sumario de ese luctuoso suceso, fue designado el comandante de la Fuerza de Submarinos, el capitán de navío César Goría. Viajó a Ushuaia para realizar su tarea. En Mar del Plata poco sabíamos de las causas y pormenores del accidente. Las comunicaciones y medios de información eran mucho más precarios que los de hoy. Pocos días después Goría llegaba de regreso. Arribó a últimas horas de la tarde. Yo estaba de guardia en el submarino.

Cuando nos enteramos de la entrada del comandante acompañé al oficial de guardia de Base para saludarlo y de paso pedirle información y comentarios sobre el accidente. Nos hizo un sucinto relato de lo que había investigado y terminó sus palabras diciendo que, cualesquiera hubiesen sido las circunstancias, la responsabilidad sobre la suerte del buque era del comandante del mismo. Ya fuera que las condiciones del tiempo fueran demasiado rigurosas para el tipo de buque o que el estado de su material fuera deficiente, era el comandante de la unidad quién debía asumir la responsabilidad de salir o no al mar abierto.

Quedé impactado por esas palabras. Una cosa es la teoría que uno pueda estudiar en los libros o leer en los reglamentos y otra la de enfrentarse con la realidad de una tragedia como ésta. Volví a mi camarote y comencé a reflexionar. Yo era jefe de armamento. De ese cargo dependían todos los sistemas de salvamento, el aire de alta presión, vital en un submarino, también el sistema de oxígeno.

Pese a las reparaciones integrales a las que el submarino había sido sometido, en el transcurso del poco tiempo que llevábamos operando, se habían producido varias e importantes averías. Por citar algunas recuerdo un incendio en un tablero eléctrico, que afortunadamente no estaba adosado al casco resistente. El fuego fue tan intenso que perforó el mamparo del que estaba colgado y que también era resistente por ser divisorio de compartimientos. En lo que hace a mi cargo, en dos ocasiones reventaron tubos de oxígeno, que milagrosamente no causaron incendio ni heridos. Cada vez que se usaba el aire de alta presión, toda la tubería vibraba como si fuera a estallar. Éramos concientes del peligro que esto implicaba y de la fatiga del material que se estaba produciendo.

La avería más espectacular fue en el electrocompresor. El cabo de guardia en torpedos de proa llamó para informar que la cámara de refrigeración del equipo rebalsaba. Fui hasta el compartimiento, le ordené que verificara si las vál-

vulas de mar estaban bien cerradas. Lo estaban ya que el equipo no estaba en funcionamiento. Le dije que las abriera un poco y las volviera a cerrar. Era posible que alguna basura impidiera un correcto asiento. Cuando hizo esto, la válvula de admisión se le quedó en la mano, se desprendió el casco y comenzó a entrar el agua a raudales. Cerramos la porta estanca, aislando así el compartimiento, dimos aire a presión y controlamos la inundación. El agua nos llegaba a la rodilla.

Pero además de jefe de cargo yo era jefe de división. Tenía un numeroso grupo de suboficiales y cabos bajo mi responsabilidad. En los submarinos la relación con los subordinados es particularmente estrecha por las características del buque y por ser personal muy estable al que se conoce desde la Escuela de Submarinos. Después de las palabras del capitán Goría, me pregunté si yo estaba cumpliendo cabalmente con mi responsabilidad hacia mis subordinados. Decidí que no.

Esa misma noche mecanografié una nota, dirigida al comandante del submarino, exponiendo los hechos hasta aquí expresados y dando mi opinión de que el submarino ya no era apto para ir a inmersión. Decía que esta circunstancia debía ser conocida por la superioridad para que se adoptara una decisión al respecto. No quería que si llegaba el momento de una tragedia se dijera que era mi culpa al no haber informado y dado mi opinión. Dije también que, si la decisión superior era que el buque siguiera operando pedía expresamente seguir en el mismo.

Enterado al día siguiente, el jefe de máquinas y control de averías, de lo que yo había hecho, hizo una presentación similar. Cuando estos oficios llegaron al comandante, como lo habíamos presentado, se indignó, nos dijo que pretendíamos arruinarle su año de comando y otras expresiones fuertes. El Comandante convocó a Consejo de Oficiales, pese a que estábamos amarrados en puerto. Toda la plana mayor votó por parar el buque, el comandante votó en disi-

dencia. A este consejo, el Comandante del submarino había citado a otros oficiales. Creo recordar que concurrieron los oficiales que aún prestaban servicio en el *Santiago del Estero*, que ya no tenía Comandante, y el Jefe de Servicio de Electricidad de la Fuerza. Ellos apoyaron nuestra posición pero no se los hizo votar. El voto que se requirió fue por sí o por no, si se debía parar al buque. Del resto de lo que se habló nada se hizo constar en el acta. Más tarde, el Comandante hizo un oficio al Comandante de la Fuerza, exponiendo los hechos y dando su opinión. De resultas de esto, la superioridad resolvió que el submarino podría hacer inmersión una etapa más, pero sin tener buques sobre él. No hubo más ejercicios antisubmarinos. El *Salta* hizo algunas inmersiones más, custodiado por el buque de salvamento y así cumplió con el sueño de su Comandante, de batir el récord de horas en inmersión, al hacer un total de algo más de 154 horas en ese año. Poco después el *Salta* pasaba a reserva.

En 1960 llegaban al país los dos primeros submarinos americanos tipo Flota, el S 11 y el S 12 que, para no innovar, se llamaron una vez más *Santa Fe* y *Santiago del Estero*.

Aún hoy, más de 40 años después y con muchos grados más en mi extensa carrera naval, me sorprende con agrado al releer lo que siendo un joven teniente de navío decidí hacer y escribir, aun sabiendo la reacción que provocaría en mi entonces comandante. La función primordial de un oficial, es la ejercer en forma absoluta su responsabilidad, en particular cuando ésta repercute sobre sus subordinados. Considero más importante la función de Jefe de División que la de Jefe de Cargo, lo que no siempre es apreciado así.

#### **Oficio del entonces teniente de navío Lombardo al Comando del submarino ARA *Salta* del 23 de octubre de 1958.**

Informo al señor Comandante que como consecuencia del luctuoso suceso del remolcador ARA *Guaraní*, que me ha

hecho recapacitar serenamente en mis obligaciones como jefe de cargo y de división del buque a su mando y tomando en consideración los antecedentes que obran sobre las condiciones de seguridad del buque y las sucesivas averías ocurridas en el presente año, considero que no se reúnen las condiciones mínimas de seguridad para que el mismo opere en inmersión.

A fin de que se interprete exactamente el porqué de la oportunidad de esta presentación quiero aclarar este punto.

Si bien las condiciones de seguridad del buque son por todos los oficiales submarinistas más o menos conocidas y se encuentran además detalladas en varios oficios y expedientes, ello no ha impedido que el buque siga operando y se hayan ido produciendo los sucesivos relevos por pases sin que se planteara este hecho, interpreto que como consecuencia del deseo de mantener el arma activa y como reflejo de la seguridad de cada uno en su propia capacidad. En forma similar a la propia seguridad que lleva a un joven padre a descuidar la seguridad de su familia para el desgraciado caso de su desaparición y a quien un accidente hace reaccionar de modo de aclarar sus intereses, tomar seguros, etc., produciendo todo ello no por temor a un nuevo accidente que no tiene razón de producirse, sino en cambio, por su deseo de cumplir con su responsabilidad moral para sus descendientes, es que elevo el presente oficio.

El desgraciado accidente del *Guaraní* ha hecho que recapacite sobre mi responsabilidad como jefe de cargo para con la Marina y mi Comando haciéndoles saber exactamente mi impresión sobre el estado del material y asimismo mi responsabilidad como Jefe de División, en lo que respecta al cuidado que se me ha confiado del personal a mis órdenes. Deseo quedar liberado de la extraordinaria carga moral que significaría desde el más allá sentirme responsable de no haber planteado oportunamente este problema, cuando cada uno de mis subordinados caídos y sus respectivas fami-

lias me hicieran el cargo sobre no haber informado de la realidad de la situación.

Baso la consideración sobre la peligrosidad excesiva de la operación del buque, en lo que al cargo armamento se refiere, en las siguientes averías ocurridas, que sin que hayan determinado accidentes de magnitud, son índice de las condiciones generales del cargo que pueden determinar otras averías más graves.

La válvula de admisión de agua de mar del electrocompresor fue encontrada con su vástago completamente cristalizado a tal punto que con la uña se rompían sus filamentos. Cambiado el vástago se rompió la caja de la válvula, sin que hasta ese momento nada hiciese preveer esta avería y por fin cambiada la caja, también debió cambiarse el tubo de comunicación con el mar por idéntica razón.

476

Recientemente, el último día de navegación, el vástago de uno de los botellones de oxígeno se rompió y se sopló dicho tubo. Construido el vástago al colocarlo y abrir los otros botellones del grupo pasó idéntico percance con otro botellón.

Los grupos de oxígeno no mantienen su presión pese a que se rechazó el trabajo dos veces consecutivas en las últimas reparaciones, éste debió ser aceptado como se encuentra actualmente por imposibilidad de mejorar sus condiciones sin efectuar un cambio total del sistema. El grupo de proa se encuentra con 35 kilos de presión pese a haberse mantenido permanentemente con todas sus válvulas cerradas excepto durante las 100 horas que llevamos de inmersión y habérsele efectuado una recarga parcial a mediados de la última etapa.

El electrocompresor, no obstante haberse pedido su recorrido total en las últimas reparaciones, no pudo ser llevado a cumplir con sus especificaciones. Actualmente, a la presión de 200 kilos, si bien llega no comprime ningún volumen

apreciable y a presiones menores tiene mucha menor capacidad que la prevista.

La planta de aire de alta presión, fue sometida durante el año pasado a una prueba hidráulica de 300 kilos y durante las últimas reparaciones a una neumática de 200. No obstante ello y por ser dichas pruebas estáticas no me ofrecen una garantía de que ante un esfuerzo dinámico resistan, hecha esta consideración en comparación con las otras tuberías del buque que como se ha manifestado anteriormente y no obstante haber pasado las pruebas a que fueron sometidas, en el trabajo real se han averiado. Para poder tener confianza en esta planta, fundamental para la seguridad del buque, se deberían hacer análisis metalográficos de sus distintas partes que no tengo constancias de que se hayan efectuado nunca.

Todo lo expuesto no debe interpretarse como pedido de relevo, sino como mi leal apreciación de las posibilidades del buque en lo que particularmente a mi cargo se refiere.

Dejo constancia de que si se decide, no obstante lo expuesto, continuar con el buque en actividad, es mi deseo continuar en el mismo.

El hecho de elevar la presente recién cuando ya se han cumplido la mayor parte de las actividades del presente año naval, tiene además su razón de ser. Más cómoda y menos decidida sería mi actitud de silenciar mi conciencia cuando faltan escasos días de navegación para terminar mi ciclo normal a bordo. Con ello no haría sin embargo, más que transmitir esta responsabilidad a quien me suceda, quien necesitará seguramente otro hecho similar al que ha producido esta reacción, para que se le evidencie la realidad actual, particularmente importante es este hecho ante la noticia de que se prevean las reparaciones del buque para fines del año venidero, con lo que supongo que se piensa prolongar la vida de éste como mínimo dos años más.

La presente ha sido mecanografiada personalmente y se le da carácter "Confidencial" a fin de prevenir su lectura por personal subalterno a quien pudiera perjudicar moralmente.

Juan José Lombardo  
Teniente de navío  
Jefe de Armamento

---

### **Síntesis del oficio que poco después elevó el Jefe de Máquinas y Central de Averías del *Salta***

En estos días de luto para la institución por la desaparición del buque de salvamento A.R.A. *Guaraní*, como Jefe de Control de Averías del buque a su mando me siento en la obligación de recordarle que el submarino A.R.A. *Salta* debe considerarse como una unidad única a los efectos de la estanqueidad y que en caso de producirse una vía de agua no hay medios suficientes para achicarla.

El Director General de Material Naval, elevó un oficio al Comandante en Jefe de la Flota de Mar, dice en el párrafo final: "El submarino A.R.A. *Salta* no cumple las condiciones de estanqueidad interna que aseguren la posibilidad mínima de supervivencia de su personal y del material en caso de un siniestro".

En el primer párrafo de fojas 2 (dos) dice textualmente: "las pruebas que se han efectuado y que dieron resultado satisfactorio no contemplan condiciones internas del material que en este tipo de buque hay que tener en consideración de una manera más decisiva para la estimación del resultado final de la prueba, que en un buque de superficie".

A fojas 2 (dos) se estima también que el buque constituye un único compartimiento estanco y que "se considera que el submarino A.R.A. *Salta* ha llegado a su límite de utilización imponiéndose su renovación".

Las unidades de los paneles de Timones Horizontales a pesar de su comportamiento eficiente en las pruebas de rutina se han trabado repetidas veces a plano profundo, en las navegaciones del corriente año.

De trabarse los planos de proa o popa en posiciones determinadas no es remota la posibilidad de tocar el fondo con impulso que puede ser grande o ser embestido por un buque cuando los mismos trabajan haciendo ataques antisubmarinos sobre el sumergible.

En estos casos pueden producirse vías de agua considerables con trágicas consecuencias para la tripulación y secundariamente para la nave.

Siendo la situación actual un resultado de deficiencias en un departamento a mi cargo, me siento absolutamente responsable de la supervivencia del personal en caso de un siniestro y la posibilidad de ser relevado de tal responsabilidad no me quitará la permanente angustia sobre la probable desgracia que puede ocurrir al personal cuya conducción la Institución me ha encomendado.

Por lo expuesto, solicito gestione ante la superioridad las medidas necesarias para dotar al buque de su correspondiente estanqueidad compartimental, eficiencia de su sistema de achique y todo el sistema de control de timones antes de navegar nuevamente a plano profundo.

### **Síntesis del oficio del Comandante del ARA *Salta* al Comandante de la Fuerza**

Dos oficiales de mi Plana Mayor han elevado los oficios que acompaño.

A posteriori de la recepción de esas notas citadas, con fecha 24 de octubre se celebró un Consejo de Oficiales (Art. 188 inc. 7 R.G.S.N.) de la cual queda archivada en el buque

el acta correspondiente; en la que se discutieron y evaluaron todos los puntos citados en las antedichas notas que corren agregadas, quedando como saldo final en definitiva por unanimidad de los SSOO de la Plana Mayor de este buque la opinión de que el submarino A.R.A. *Salta* debe pararse de inmediato excepto el suscripto, cuya opinión no coincide con las anteriores y cuyas razones paso a fundamentar.

Que si bien considero correctas las apreciaciones y además confirmo que todas las averías, deficiencias, desgastes y fatigas del material o mecanismos expresadas en las notas son reales y han sucedido o se han constatado durante mi Comando, son persistentes y provenientes la mayoría de ellas de sucesivos Comandos anteriores. Estimo por apreciación personal puramente subjetiva, que la simultaneidad de las notas, su raíz, su fin y hasta su mismo tono denotan una psicosis colectiva, afectiva en grado sumo con el accidente ya citado en las mismas (se refiere al naufragio del *Guarani*) y su palpitante actualidad. Con referencia al accidente, no abro juicio de ninguna índole sobre el luctuoso hecho; pero mi convicción personal me indica que éstos suceden cuando los buques de la Marina de Guerra cumplen a conciencia con sus funciones específicas operativas, en principio y para sintetizar, cuando navegan.

Que reconozco, como submarinista y como capacitado en Salvamento y Buceo, que las condiciones de seguridad del buque están por debajo del nivel deseable; pero los escalones jerárquicos, se encuentran en completo conocimiento de todo lo dicho en notas cabeza como hay constancia de ello en los expedientes que citan dichas notas.

Que estimo que únicamente la imperiosa necesidad de mantener el adiestramiento "antisubmarino", que considero de vital importancia en nuestra Marina de Guerra, ha sido la causa exclusiva que ha justificado hasta la fecha que el submarino A.R.A. *Salta* haya continuado en servicio.

Que después de casi tres años cumpliendo comando en el

grado, más de dos de ellos en buques de Salvamento A.R.A. *Diaguíta* y *Charrúa*, no puedo variar mi concepto de responsabilidad ni modificar la misma pues entiendo que se es o no responsable sin admitir límites intermedios en ella.

Que acepté toda la responsabilidad del Comando al asumirlo y que el balance general estimo que como consecuencia del adiestramiento y superación del factor humano en la maniobra y conducción del buque, ha sido favorable en oposición a los desgastes sufridos a partir de las reparaciones últimas en el mes de Julio del corriente año; por lo expuesto no hay juicio que mi responsabilidad actualmente me obligue a modificar, dado que si ello hiciera, sería aceptar implícitamente, que al comandar el buque en sus anteriores inmersiones he sido un irresponsable, concepto que involucra en sus alcances a los comandantes que me precedieron.

Que el buque ha navegado 550 millas en inmersión a plano profundo, 25 a 30 metros, por intervalo de 153 horas 34 minutos, hago constar que en sus más de 25 años de vida activa solamente durante el año 1957 se registró más tiempo en inmersiones con 154 horas, tiempo muy superior a los registrados desde su llegada al país. Que hasta la fecha se han efectuado dos soplos totales y de urgencia, el 7 de julio y el 29 de agosto, ambos durante operaciones de balanceo, sin buques de superficie sobre el submarino. Que el 3 de octubre considero se llegó a una emergencia muy seria, sin llegar al sopló total, pese a que estaban efectuando ataques 4 fragatas sobre el submarino, que esta última emergencia fue exclusivamente achacable al error del personal y no a falla del material o mecanismo alguno.

Que en virtud de todo lo expuesto, mi opinión personal es seguir una de las dos alternativas por el orden de importancia correlativo:

1º) Finalizar las actividades asignadas para este año, navegando a plano profundo cuando sea estrictamente



(sic) necesario, luego parar el buque para su reparación total.

- 2º) Navegar únicamente a profundidad de periscopio, es decir sin buques de superficie sobre el submarino, con el objeto de poder adiestrar, aunque fuera parcialmente, a los buques o fuerzas que lo necesiten.
- 3º) Que mediante comisión pericial se determine el alcance de las deficiencias acotadas en las notas agregadas y su evaluación comparativa con respecto a los dos últimos años de navegación del S 3 y su posterior evolución.

Que como última consideración especial estimo, que de-

be encararse en forma definitiva y radical el problema submarino; ya que se corre serio riesgo de continuar indefinidamente con la navegación a plano profundo. Avalando esto último, la precariedad de medios del submarino y su falta de seguridad hasta trascendido los ámbitos de la Marina de Guerra, de acuerdo con comentarios periodísticos y radiales y el conocimiento total de las deficiencias del Arma por parte de miembros del Honorable Congreso Nacional.

Sintetizando mi opinión personal respecto del S 3: finalizada la última etapa de operaciones del corriente año, parar definitivamente al S 3. Reparar totalmente al S 3 o renovarlo. F. E. J.