

EL INTRÉPIDO ESPÍRITU DEL ALMIRANTE BROWN Y SUS SEGUIDORES

LA ARMADA Y EL CUERPO DE MARINES DE LOS EE.UU. Y LA ARGENTINA

PATRICK H. ROTH

Hoy los buques argentinos navegan con la Armada de los EE.UU. y el personal naval argentino embarca en buques de la marina estadounidense en misiones operativas. Pese a ello, pocos conocen que existe una larga historia detrás de esta relación que retrocede hasta los tempranos días de la Armada de los JUL. y la Armada Argentina. Estas líneas bosquejan algunos eventos de esa relación. La historia comienza cerca de la época en que la Argentina declaró su independencia y los Estados Unidos se recuperaban de su segunda guerra con Gran Bretaña. (1) Ésta es una historia que debería ser mejor conocida.

Pese a que el cónsul de los EE.UU. en Buenos Aires recomendó la presencia de la Armada de los EE.UU. en el Río de la Plata tan tempranamente como en 1812, nada ocurrió hasta finalizar nuestra segunda guerra con Gran Bretaña. Entonces, durante la administración Monroe, maniobras diplomáticas relacionadas al reconocimiento de la independencia de los estados latinoamericanos llevaron a despachar una comisión que tenía por fin asesorar al gobierno sobre la situación en el extremo sur de América. En 1818, la fragata USS *Congress* transportó la Comisión Sudamericana a Buenos Aires. La fragata se convirtió de ese modo en el primer buque de la Armada de los EE.UU. en visitar la Argentina. (2)

Los oficiales de la *Congress* no se involucraron en las actividades de la Comisión. Fue la piratería –o mejor dicho la actividad corsaria ilegal– de buques que llevaban patentes de corso argentinas la que provocó la interacción de la Armada de los EE.UU. Navíos que izaban las banderas de la Argentina y Venezuela estaban entre los más problemáticos corsarios que predaban el tráfico mercante estadounidense. (3) En un intento para poner fin a esta situación, el secretario de Estado John Quincy Adams ordenó al comodoro Oliver Hazard Perry, héroe de la batalla del Lago Erie, que negociara un cese de la actividad cor-



USF *Congress*.

(1) Mientras la fecha de nacimiento de la Argentina se considera por la creación del primer gobierno local en Buenos Aires, el 25 de mayo de 1810, la independencia formal de España fue declarada el 9 de julio de 1816.

(2) En el mismo año, Hipólito Bouchard, comandando la fragata argentina ARA La Argentina, capturó Monterrey, California. Monterrey formaba parte entonces del Virreinato Espa-

ñol de Méjico. Bouchard estaba realizando un crucero alrededor del mundo en contra de España. La primera visita de un buque de guerra argentino a los EE.UU. parecería ser una visita a la ciudad de Nueva Cork cumplida por el bergantín ARA Gobernador Dorrego en 1821.

(3) Corsarios que desplegaban el pabellón argentino operaron hasta en la Bahía de Chesapeake. El general escocés Gregor MacGregor capturó las islas Fernandina y Amelia, justo al

El Capitán de Navío USN (R) Patrick Roth cumplió funciones como Oficial de Superficie en Cruceros y destructores. Fue Asesor Político-Militar del Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico. Su último puesto en actividad fue de Jefe del Departamento Político Militar (Hemisferio Occidental) en la Oficina del Comandante de Operaciones Navales de la Armada de los EE.UU.

En la actualidad se desempeña como analista y asesor del Centro de Estudios Estratégicos de la Corporación CNA y se encuentra escribiendo la historia de las actividades navales de la marina norteamericana en Latinoamérica. Es miembro de la Asociación de Amigos de la Fragata ARA Libertad en Washington D.C.

El capitán Roth agradecerá cualquier comentario vinculado a las relaciones entre ambas Armadas. Su dirección de correo electrónico es rothp@cna.org



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 811

Mayo/agosto de 2005

Recibido: 23.11.2004

norte de la actual Estación Naval en Mayport, Florida, en junio de 1817, a fin de establecer una base corsaria en nombre de las repúblicas de la Argentina, Venezuela y Méjico. En respuesta, una fuerza naval de la Armada de los EE.UU. fue estacionada en St Mary's, Georgia. Esta fuerza exitosamente presionó a McGregor para que se retirara. Más tarde durante ese mismo año una fuerza combinada de la Armada y el Ejército de los EE.UU. forzó a su sucesor, el corsario Luis Aury, a que también se alejara.

saría por parte de las dos repúblicas. Perry llegó a Angostura (Ciudad Bolívar) en Venezuela, durante el verano de 1818, pero murió de fiebre amarilla antes de que pudiera continuar viaje a Buenos Aires.

La misión de Perry fue completada un año más tarde por el comodoro Charles Morris. Arribó con la fragata *Constellation* y el USS *John Adams*. Mientras tanto Morris residió en tierra en Buenos Aires en forma temporal, y aunque conversó con numerosos funcionarios y trató con firmeza con ellos, su visita fue finalmente insatisfactoria en cuanto a convencer a los argentinos para que cesaran la emisión de patentes de corso.

Pronto, los problemas comerciales a raíz de la guerra que en el Plata sostenían la Argentina y Brasil por el dominio sobre el Uruguay, llevaron a lo que sería una presencia permanente de la Armada de los EE.UU. en el Atlántico Sur por casi ocho décadas. Durante la década de 1820, los bloqueos brasileños y la generalizada inexistencia de respeto a ley produjeron reclamos de los intereses mercantes ante el Congreso, a fin de lograr una protección naval. En 1826, se estableció una Estación Naval permanente, conocida como Estación Brasil. Con una interrupción durante la Guerra Civil, esta estación continuó en funcionamiento hasta fines de 1904. Los depósitos y el puerto principal de la estación estaban en Río de Janeiro, pero a través de la historia, su área de operaciones primaria estaba en el Río de la Plata. (4)

El primer buque asignado a la Estación Brasil, el USS *Cyane*, arribó al Plata en las afueras de Montevideo el 1º de abril de 1826. Dirigiéndose a Buenos Aires, su comandante, el capitán de navío Jesse D. Elliot, tuvo una amplia oportunidad de ver a la Armada Argentina en acción. Le gustó lo que vio. Elliot le escribió al secretario de Marina Samuel Southard que: "... las diferencias tanto en buques como en cañones están varios cientos de veces en favor de los brasileños; pese a ello, el intrépido espíritu del Almirante Brown y sus seguidores, parecen compensar el déficit". (5)

Estos comentarios fueron hechos unas pocas semanas antes de una victoria argentina, producida a la vista del centro de Buenos Aires sobre un enemigo muy superior, y conocida como Combate de Los Pozos.

Parecen ser éstas las primeras observaciones oficiales de la Armada de los EE.UU. sobre la Marina Argentina.

Mientras Elliot aguardaba la llegada de otros navíos asignados a la nueva Estación Brasil, se entrevistó con el Almirante Brown y otros funcionarios argentinos, incluyendo al presidente Bernardino Rivadavia. Entre los asuntos discutidos con el Almirante Brown estaba un código de señales para evitar interferencias mutuas entre los aguerridos argentinos y la fuerzas navales neutrales de los EE.UU.

Una vez que la Armada de los EE.UU. estuvo en el Plata, a sus tripulantes muchos de los buques de guerra argentinos pudieron haberles parecido familiares. Los clippers de Baltimore constituían la columna vertebral de la joven Armada Argentina. El *Sarandí*, construido en aquel puerto, era el buque principal de la escuadra del Almirante Brown durante la guerra con el Brasil durante los años veinte. La fragata *Hércules*, de construcción estadounidense, era el buque insignia del Almirante Brown al comienzo de la campaña del Pacífico por la independencia de Chile. Ambos nombres se mantienen hoy en buques de guerra argentinos. El capitán Benjamín Seaver, nacido y criado en los EE.UU., era el segundo en el comando durante la Guerra de la Independencia. El capitán neoyorquino George De Kay es quizás el corsario argentino más famoso en la guerra con el Brasil. Su captura del buque de guerra brasileño *Cacique* es un clásico del combate naval en los tiempos de la vela. El padre de la Armada Argentina, Almirante Guillermo Brown, comenzó su carrera en el mar mientras vivía en los Estados Unidos, donde recibió su título como capitán de la marina mercante. (6)



Capitán de navío
Jesse D. Elliot.

(4)

Las otras estaciones distantes de los EE.UU. en el siglo XIX eran: el Mediterráneo (establecida en 1801); la Indias Occidentales (1821 - 1841), la India Occidental/Asiática (1835) y África (1843 - 1861).

(5)

Elliot al secretario de Marina Southard. 5 de mayo de 1826. "Reporte anual de la Secretaría de Marina" 1826, p. 46. El Almirante Brown es William "Guillermo" Brown, el padre de la Armada Argentina.

(6)

Brown llegó a los EE.UU. en edad temprana y firmó en buques mercantes que operaban desde Philadelphia y Baltimore.

La independencia de Uruguay, en 1828, orquestada por Gran Bretaña, terminó con la guerra de la Argentina con el Brasil, pero la Armada de EE.UU. no se retiró. El escuadrón estadounidense continuó con su presencia en el Atlántico Sudoccidental. Esto, en corto tiempo, produjo una diferencia diplomática de larga data con la Argentina, como también oportunidades para que los comandantes del escuadrón ejercieran sus habilidades diplomáticas. El 1° de enero de 1826 el capitán Silas Duncan, al mando del USS *Lexington*, desembarcó una partida armada de infantes de marina en las islas Malvinas/Falklands y expulsó a la población argentina. Los pobladores, bajo Louis Vernet, habían estado poniendo en prisión a balleneros y foqueros estadounidenses. (7)

Las acciones del *Lexington* llevaron a la ruptura de relaciones diplomáticas normales entre Estados Unidos y la Argentina. El comodoro del Escuadrón Brasil, George Rogers, intentó evitar que esto ocurriera, pero murió en la Argentina en mayo de 1832. La muerte de Rogers, probablemente, contribuyó a una completa ruptura de relaciones diplomáticas, dado que era él quien llevaba adelante el debate para restablecerlas. (8)

Siguiendo a la muerte de Rogers, los EE.UU. no tuvieron representación diplomática en la Argentina por los próximos doce años (1832-1844). Durante este período, el Escuadrón Brasil completó el vacío en el rol diplomático del país. El capitán de fragata Isaac McKeever se instaló en tierra y por un largo período representó a los EE.UU. A pedido de comerciantes locales, ordenó la primera intervención en la Argentina, desembarcando un grupo de infantes de marina y marineros del *Lexington* en Buenos Aires a finales de octubre de 1833, para proteger el consulado y los intereses comerciales estadounidenses.

El comodoro John Nicolson, infructuosamente intentó mediar sobre el bloqueo francés de Buenos Aires durante 1839. Por proceder muy activamente en sus esfuerzos de mediación, fue observado por el secretario de Marina James Paulding, por interferencia y conducta impropia siendo neutral. El secretario Paulding no conocía ni la mitad de la historia. Simultáneamente mientras mediaba, ¡el comodoro Nicolson estuvo teniendo problemas para contener a sus comandantes de confrontar violentamente con los franceses! Reconociendo el rol diplomático del Escuadrón Brasil, el líder de Buenos Aires Manuel Rosas, en 1842, señaló su deseo de establecer relaciones diplomáticas formales con los EE.UU. a través de él.

Durante la década de 1840 y comienzos de la de 1850, diversas facciones uruguayas, respaldadas por otras facciones argentinas, se enfrentaban por el control de ese país. En setiembre de 1844, el capitán Phillip Voorhes, al mando del USS *Congress* que se encontraba monitoreando los acontecimientos en Montevideo, Uruguay, acabó capturando el escuadrón de Buenos Aires que bloqueaba ese puerto. Este escuadrón, bajo el mando del comodoro Juan Fitton, estaba ejecutando esa acción cuando la goleta uruguaya *Sancala*, probablemente trabajando para el escuadrón argentino, disparó sobre unos pescadores que habían buscado refugio en un buque mercante de los EE.UU.

Voorhees se preparó para la batalla y capturó el escuadrón argentino completo. Cuando acabó reposando el polvo, ¡él había capturado los buques de guerra argentinos *25 de Mayo*, *9 de Julio* y el *Republicano* junto al comodoro Fitton! Los argentinos fueron rápidamente liberados y Voorhees fue sometido a corte marcial por su accionar, pero este incidente oscureció las relaciones. De cualquier manera, las consecuencias negativas del desenlace del incidente no duraron mucho porque el gobierno argentino de Juan Manuel de Rosas entendió que la Armada de los EE.UU. proveía un contrapeso vital a los intereses europeos y brasileños.

La década de 1850 fue un período particularmente turbulento en la historia argentina. Infantes de marina y marineros del USS *Jamestown* y del USS *Congress* fueron desembarcados en Buenos Aires cuando el gobierno de Rosas cayó ante las fuerzas confederadas del general Urquiza. La partida de desembarco, junto a otras partidas de buques británi-

(7)
El *Lexington* transportó a los pobladores a Montevideo. De interés: veinticinco años más tarde el capitán de fragata William Lynch emplazó bajo los cañones del USS *German Town* a los británicos que ocupaban las Malvinas/Falklands a liberar a capitanes de balleneros que se encontraban encarcelados.

(8)
El resultado de esta acción de la Marina de los EE.UU. en 1832, por supuesto, ha afectado las relaciones entre los EE.UU. y la Argentina de varias maneras hasta el presente.



Baltimore clipper *Sarandí*.

(9)

Este desembarco produjo las únicas bajas ocurridas en relación con las operaciones en tierra por parte la Armada de los EE.UU. El 4 de febrero una pequeña partida de infantes de marina y marineros que protegían actividades comerciales fueron atacadas con disparos por una banda de 20 a 30 jinetes. Devolvieron el fuego matando a cuatro saqueadores.

cos, franceses y suecos, ayudó a la policía local en proteger a la ciudad de los actos de pillaje que cometía la caballería del derrotado ejército de Rosas.⁽⁹⁾ Al año siguiente una pequeña fuerza fue desembarcada durante el mes de abril para proteger el consulado. El USS *Dolphin* y el USS *Perry* desembarcaron una fuerza de infantes de marina y marineros en noviembre de 1859 a fin de proteger la aduana, cuando tropas confederadas amenazaban la ciudad. Los comentarios de la época indicaron que esos desembarcos fueron largamente bienvenidos.

Una “cuasi” guerra entre los EE.UU. y Paraguay también involucró a la Argentina. Corrientes, unas 500 millas aguas arriba del mar, se convirtió en el sitio de la mayor operación militar conducida por los EE.UU. en suelo sudamericano. Una fuerza de tareas de 19 buques fue despachada en 1859 para persuadir al dictador paraguayo Francisco López en proveer compensaciones por haber hecho fuego sobre el USS *Water Witch* cuatro años antes, como también por infracciones comerciales. Con el permiso del gobierno argentino de la Confederación, el cuerpo principal de la fuerza de tareas hizo de Corrientes su base de operaciones, mientras el oficial almirante William Shubrick y el comisionado especial James Balwin continuaron aguas arriba para negociar con López.

Mientras esperaban el desenlace de estas exitosas negociaciones, los infantes de marina y marineros estadounidenses, junto a su artillería, se ejercitaron extensamente en campos de las afueras de la ciudad. Todo no parecía guerra. La flota norteamericana se tomó el tiempo para ofrecer un gran baile de gala a bordo del guardacostas *Harrit Lane* y los ciudadanos de Corrientes fueron los anfitriones de un baile de retribución. El comandante a cargo de la flota Charles Steedman, observó sobre el segundo evento que él personalmente “nunca había sido testigo de un baile conducido con mejor gusto”.⁽¹⁰⁾

(10)

Amos Mason, Ed. “Memoir and Correspondence of Charles Steedman, Rear Admiral, United States Navy”. Impresión privada Cambridge, MA. Riverside Press, 1912.

No todo en la Armada de los EE.UU. involucró la protección del comercio. La marina promovió activamente las expediciones científicas y el comercio mismo. La Argentina fue el sitio de exploraciones científicas navales. La exploración del Río de la Plata y ríos interiores por parte del teniente Thomas Jefferson Page desde 1853 a 1855 y durante 1859 y 1860 ya fueron indirectamente aludidas en los párrafos precedentes. Un número de años antes, en 1839, la Expedición Exploradora de los EE.UU. del teniente Charles Wilkes, investigó la boca del Río Negro en la Patagonia argentina, la Tierra del Fuego, las islas Shetlands y las cercanías de la Península Palmer. Durante la última parte del siglo, el USS *Brooklyn* y el Observatorio Naval establecieron una estación en Santa Cruz, para observar el tránsito de Venus en el verano austral de 1833/34. El USS *Brooklyn* y la corbeta argentina ARA *Uruguay*, ahora un buque museo en Buenos Aires, apoyaron la expedición del Observatorio Naval.

La Armada de los EE.UU. dedicó muchos años a conducir investigaciones detalladas del estuario del Plata –una actividad precursora necesaria para el establecimiento de Buenos Aires como una gran ciudad portuaria–. Alfred Thayer Mahan empuñó la mayoría de su tiempo como comandante del USS *Wasp*, durante la década de 1870, investigando los accesos a Buenos Aires y Montevideo.⁽¹¹⁾ Durante 1884, el personal del Observatorio Naval, a bordo del USS *Nipsic*, determinó la longitud exacta de los puertos argentinos. Thomas Jefferson Page, quien comandó las expediciones exploradoras de los ríos en la década de 1850, se radicó en la Argentina y contribuyó al desarrollo de esa Armada. Page era sureño; durante la Guerra Civil, comandó el CSS *Stonewall*. Al terminar la guerra, inmigró a la Argentina y el ex presidente Urquiza le cedió una estancia.

(11)

Mahan y su familia residían en Montevideo.

Page, en su autobiografía, señala haber ayudado a desarrollar la Armada Argentina moderna. Cualquiera haya sido su grado de influencia, él le dejó a la marina argentina su eterno legado: su hijo, el comodoro John Page, y su nieto, contraalmirante Franklin Nelson Page, fueron ambos oficiales superiores de la Armada Argentina. Los descendientes de Page están aún hoy vinculados a la marina.

Hacia el fin del siglo XIX, Buenos Aires se desarrolló como una moderna ciudad. Los bu-

ques del Escuadrón del Atlántico Sur ⁽¹²⁾ eran carenados allí y la ciudad se convirtió en un refugio favorito. Un pequeño número de infantes de marina del USS *Tallaposa* fueron puestos en tierra para proteger el consulado y la residencia del ministro de los EE.UU., durante el motín naval argentino de julio de 1890. El *Tallaposa* no ocupó todo su tiempo desembarcando infantes de marina: los Trovadores del *Tallaposa* –un grupo de actores del buque– entretenía regularmente a la ciudad. Las recaudaciones de sus presentaciones eran donadas para obras de caridad.

Buenos Aires puede haber sido demasiado bueno como puerto para los marineros estadounidenses. El USS *Montgomery* y el *Wilmington* debieron recibir órdenes de dejar el puerto en 1899, debido al alto índice de desertión. El problema era el resultado de la prosperidad argentina durante el “boom de la exportación de carne”, la alta paga en los buques mercantes y las pobres condiciones de los buques de la Armada de los EE.UU. Enfrentando tasas de desertión incapacitantes, el comandante del escuadrón, contraalmirante W. S. Schley, eliminó a la Argentina como lugar de licencia por un tiempo. El presidente Roca fue el primer visitante del buque insignia del Alte. Schley, el USS *Chicago*, cuando la prohibición fue levantada. El USS *Wilmington* fue puesto en dique seco en Buenos Aires en 1900, para reemplazar el eje de la hélice de babor.

La Argentina ha sido un participante regular en las revistas navales auspiciadas por la Armada de los EE.UU. La participación argentina comenzó con la primera revista naval en la ciudad de Nueva York, en celebración de la Exposición Colombiana en 1893. Muchos de los buques desplegados, incluyendo todos los pertenecientes al Escuadrón del Atlántico Sur de los EE.UU., excepto la cañonera USS *Yantic*, fueron enviados a Nueva York para ese evento. ⁽¹³⁾

En Hampton Roads, donde la flota de la exposición se reunió, y en la ciudad de Nueva York, donde se condujo la revista, el crucero ARA *9 de Julio* representó a la Argentina. Los marineros argentinos marcharon a través de la ciudad como parte de la Segunda División de la flota de la exposición. Los participantes se maravillaron ante la velocidad del *9 de Julio* –era quizás entonces el buque de guerra más rápido en el mundo.

Unos años más tarde la fragata escuela ARA *Presidente Sarmiento* participó en la revista naval conducida en coincidencia del tricentenario de Jamestown, en 1907, y las celebraciones Hudson-Fulton, en Nueva York en 1909. Un año después, el presidente Taft visitó la *Presidente Sarmiento* cuando el buque amarró en el Astillero Naval en Washington DC. Durante la celebración Hudson-Fulton, la Armada Argentina fue testigo del vuelo de Wilber Wright en la nueva aeronave de los hermanos Wright. En Hampton Roads, en 1907, la *Sarmiento* participó en la reunión del grupo de buques de la Armada de los EE.UU. que se convertiría en la Gran Flota Blanca y navegaría alrededor del mundo.

Solamente el escuadrón de destructores torpederos visitó Buenos Aires durante el viaje de la Gran Flota Blanca alrededor de Sudamérica en 1907/8. Aunque esto sólo se produjo luego de una agitación diplomática, ocasionada por la embarazosa situación de que ninguna detención estaba originalmente prevista. Los acorazados no efectuaron la visita, pero eso no detuvo a la Armada Argentina en rendir honores a su presencia. El contraalmirante Hipólito Oliva llevó su buque insignia, el ARA *San Martín*, y el escuadrón de cruceros argentinos al mar y se encontró con los dieciséis acorazados de la Armada de los EE.UU. Ambas marinas se rindieron honores e intercambiaron formalmente saludos en el mar. Los comandantes estadounidenses notaron el esquema de pintado de baja visibilidad de la Armada Argentina. El contraalmirante Sperry recomendó al secretario de Marina Metcalf la adopción del esquema de pintado argentino. El profesionalismo y las maniobras de la Armada Argentina fueron alabados por los participantes estadounidenses.



Plana mayor del *Tallaposa*.

⁽¹²⁾
El escuadrón Brasil fue redesignado como el Escuadrón del Atlántico Sur cuando fue reconstituido en 1865.

⁽¹³⁾
El *Yantic* permaneció en el Plata visitando puertos argentinos y uruguayos.



La Gran Flota Blanca.

(14)

El presidente Wilson visitó el Moreno cuando el buque fondeó frente a Anápolis en 1915, luego de su entrada en servicio. Un fascinante modelo a escala de estos buques está en exhibición en el Museo Naval de la Armada Argentina en el Tigre, Pcia. de Buenos Aires.

(15)

Buenos Aires ha sido siempre un puerto de relativo poco calado. Aun hoy, las restricciones de dragado impiden que algunas clases de buques de guerra estadounidenses lo visiten. Desde el final del siglo XIX los principales puertos de la flota argentina han sido Puerto Belgrano y Mar del Plata.

(16)

Dos ejemplos son a finales de 1913, la visita del crucero explorador USS Birmingham al puerto de La Plata en conexión con el traslado de la Comisión de la Exposición Panamá-Pacífico y el crucero acorazado USS Tennessee, haciendo carbón en Puerto Belgrano en 1916, mientras apoyaba la visita del secretario del Tesoro McAdoo. Durante este último evento, el comandante del Tennessee, capitán de navío Edward Beach, recibió una visita de uno de los otros nietos de Page, el capitán de navío Powhatan Page, ARA.

(17)

Caperton y una División de Cruceros de la Flota del Pacífico operaron desde Brasil durante 1917-1918. Sus esfuerzos ayudaron a llevar a Brasil a la guerra como una potencia aliada e indujeron a Uruguay a unirse a esa causa.

(18)

El teniente de navío Simón Fitz y los tenientes de corbeta Ceferino Pouchan y Marcos Zar. Ellos fueron los únicos aviadores extranjeros entre el distinguido grupo de los primeros cien aviadores navales de los EE.UU.

A comienzos del siglo XX, la administración Taft, liderada por el secretario de Marina George Meyer, persiguió una enérgica política para vender buques estadounidenses a través de todo Latinoamérica.

Este esfuerzo tuvo resultados a medias, pero fue un éxito en la Argentina. La Armada Argentina ordenó dos dreadnoughts. Comenzando en 1910, los acorazados ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia* fueron construidos por la Fore River Company en Massachusetts y por la New York Shipbuilding, en Cambridge, New Jersey. Los marineros del *Moreno* fueron alojados en los viejos acorazados USS *Indiana* y USS *Massachusetts*, en el cercano Astillero Naval de Filadelfia. (14) Durante los años 1924 y 1925 el ARA *Moreno* y el ARA *Rivadavia* regresaron a los EE.UU. para ser modernizados.



Crucero de batalla ARA *Moreno*.

Durante el mismo período, el Comandante de la Flota del Atlántico de los EE.UU., contraalmirante Sydney Staunton, llevó a un Escuadrón de Servicios Especiales, conformado por los cruceros USS *Tennessee*, USS *South Dakota*, USS *North Carolina*, USS *Montana* y USS *Chester*, a representar a los EE.UU. en el centenario de la inde-

pendencia argentina en 1910. (15) Por las restricciones de calado, todos excepto el USS *Chester* visitaron el puerto militar (Puerto Belgrano). El *Chester* participó en la revista naval en Buenos Aires. Partidas de desembarco del resto de los buques fueron transportadas a Buenos Aires por tren, a fin de participar en desfiles y otras actividades. Fueron alojadas en facilidades navales del país. La Armada Argentina brindó el rancho, pero los marineros estadounidenses se quejaron de un régimen de pan y sopa. A fin de no ofender a sus anfitriones, el USS *Chester*, secretamente, alimentó a la "Brigada Argentina", como era conocida. Casi al mismo tiempo, comenzó en los EE.UU. un programa de adiestramiento formal de personal argentino. Otras visitas ocasionales ocurrieron en los años previos a la Primera Guerra Mundial, mayormente como resultado de visitas oficiales de delegaciones de los EE.UU. (16)



Almirante William Caperton.

Durante la Primera Guerra Mundial, el Comandante de la Flota del Pacífico, almirante William Caperton, intentó atraer a la Argentina hacia el lado de los Aliados. Efectuó varias visitas a Buenos Aires, pero sus intentos no tuvieron éxito. (17) De cualquier manera, personal argentino ayudó en la causa aliada. Los primeros tres aviadores navales argentinos fueron adiestrados en los EE.UU. durante la guerra, recibiendo los certificados de aviador naval de los EE.UU. N^{os} 95A, 95B y 95C. (18) Estos aviadores fueron a Europa con los escuadrones de aviación estadounidenses participando en operaciones antisubmarinas y de escolta.

Un número de submarinistas entrenados en New London y que prestaron servicios en los submarinos "N", "O" y "R" recibieron la medalla de la Victoria de la Primera Guerra Mundial. La Armada de los EE.UU. también reflovió el transporte naval ARA *Pampa* que encalló en Caffey Inlet, Carolina del Sur, en 1918.

Siguiendo a la Segunda Guerra Mundial, la Armada de los EE.UU. condujo visitas ocasionales. El acorazado USS *Florida* transportó al Plata al secretario de Estado Bainbridge Colby en 1921. Por su calado, el *Florida* debió permanecer en Montevideo y la visita de Colby a Buenos Aires se realizó a bordo de una cañonera uruguaya; en el viaje de regreso, a bordo del ARA *Libertad*. En 1928, el USS *Utah* transportó al presidente electo, Herbert Hoover, en un viaje alrededor del Plata.

El crucero USS *Indiannapolis* transportó al presidente Roosevelt a la Conferencia Panamericana para el Mantenimiento de la Paz, que se desarrolló en Buenos Aires en noviembre

de 1936. Dos millones de argentinos saludaron al presidente. Al mismo tiempo, las Armadas de la Argentina y los EE.UU. estaban empeñadas en cooperar para aliviar a los que sufrían durante la Guerra Civil Española, en donde el crucero ARA *25 de Mayo* y el destructor ARA *Tucumán* cooperaban con el Escuadrón de la Armada de los EE.UU. N° 40T.



El *Indianapolis* arriba a Buenos Aires.

La relación entre la Argentina y el Colegio de Guerra Naval de los EE.UU. es estrecha y de vieja data. Se remonta a casi ochenta años, pese a que tuvo un comienzo bastante brusco. En 1920, la Armada de los EE.UU., por razones de seguridad, rechazó el primer requerimiento de la Argentina para inscribir a un oficial en el Colegio de Guerra de Newport. Las cosas se dieron vuelta rápidamente. El almirante Domecq García solicitó que el Colegio de Guerra compartiera sus procesos de juegos de guerra. En 1926, le ordenó al agregado naval, capitán de fragata R. A. Vago, que visitara el Colegio de Guerra para discutir el asunto. Vago informó que él “no tenía palabras para describir la impresión producida por la cortés y cordial bienvenida que recibí del almirante W. V. Pratt y su estado mayor”. (19)



Instructores de la Escuela de Guerra Naval.

En 1934, la Armada Argentina estableció una Escuela de Guerra Naval y solicitó que oficiales de la Armada de los EE.UU. fueran asignados como instructores sobre contratos renovables anualmente. Fueron designados tres oficiales navales estadounidenses. (20) El Colegio de Guerra, en Newport, mantuvo la supervisión general de estos “Asesores Navales”, como se acostumbraba llamarlos. A través de ellos, muchos rasgos distintivos de Newport fueron compartidos con la Armada Argentina. El acuerdo continuó por años, pese a que fue suspendido por un corto período al comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Oficiales superiores argentinos asistieron al curso de Comando Naval en Newport desde su comienzo, en 1957. (21) Durante

la mayoría de la década del 90, este oficial permaneció un año adicional como investigador en el Centro de Estudios de Guerra Naval. Los graduados argentinos del Colegio de Guerra Naval de los EE.UU. han hecho importantes contribuciones a la estrategia y doctrina de su armada.

Mientras la Segunda Guerra Mundial se aproximaba, el presidente Roosevelt ordenó una presencia naval en América Latina. En 1939, la Séptima División de Cruceros, el USS *San Francisco*, el USS *Tuscaloosa* y el USS *Quincy*, comandados por el contraalmirante Husband Kimmel, visitó Buenos Aires en la primavera de 1939. El crucero USS *Helena*, lo hizo en enero de 1940, inspeccionando el hundido crucero de batalla alemán *Graf Spee*, mientras estaba en el Plata. El destructor USS *O'Brien* efectuó una visita en junio. Siguió el USS *Wike* y el USS *Wainwright*. El crucero USS *Louisville* cumplió una visita en noviembre. En contraposición con Brasil, toda esta actividad no aseguró la participación argentina en los esfuerzos contra Alemania. (22) Durante la guerra, la Argentina mantuvo relaciones con el Eje hasta 1945. No obstante, se mantuvo un nivel de contacto moderado marina a marina. Los “Asesores Navales” en la Escuela de Guerra Naval Argentina fueron invitados nuevamente y algo así como 84 miembros de la Armada fueron entrenados por los EE.UU. —cerca de una cuarta parte de ellos eran aviadores navales.

Siguiendo la Segunda Guerra Mundial, las relaciones entre las armadas se volvieron mucho más normales. Las visitas de buques se reasumieron. La llegada del USS *Albany* y el USS *Mackenzie* en enero de 1948 se reconoce por haber mejorado las relaciones entre los EE.UU. y la Argentina. El presidente Juan Perón estuvo en el *Albany*, en retribución de una visita efectuada por el vicealmirante Lynde McCormick. Unos meses después el capitán de navío, luego Comandante de Operaciones Navales, Arleigh Burke, también visitó Buenos Aires mientras comandaba el crucero USS *Huntington*. La Argentina adquirió el

(19) William V. Pratt, luego Comandante de Operaciones Navales 1930 -1933. Carta datada el 16 de febrero de 1926. Archivos Administrativos del Colegio de Guerra Naval. RG 2.EF5. El Consejo General de la Armada de los EE.UU. alentó firmemente el contacto con las Armadas Sudamericanas, especialmente aquellas de la Argentina, Brasil, Chile y Perú.

(20) Los primeros asesores navales fueron el capitán de navío William Gassfors, Jr., el capitán de fragata Frederic Riefkohl y el capitán de fragata Joel Bunkley. Ellos arribaron a Buenos Aires el 12 de enero de 1812. Los asesores aumentaron a cuatro en 1937 cuando fue asignado un aviador naval. El Comandante de Operaciones Navales, almirante William H. Standley, apoyó vigorosamente estas designaciones.

(21) El capitán de navío Aldo A. Pantin fue el primer estudiante.

(22) El Brasil permitió las operaciones de la Armada estadounidense desde ese país antes que los EE.UU. fueran beligerantes. Una gran parte de la Armada y la Fuerza Aérea del Brasil fue ubicada bajo comando operacional del Comandante de la Cuarta Flota, Valte. Jonas Ingran.

(23)

El General Belgrano fue hundido durante la guerra anglo-argentina de las Malvinas/Falklands en 1982.



TF 137 navega desde Trinidad.

crucero ARA *General Belgrano* (ex USS *Phoenix*), destructores y submarinos. (23) Hacia 1955 la Armada Argentina había adquirido 46 buques de la Armada de los EE.UU. Antes de la década del 50, durante el siglo XX, sólo había adquirido dos: los dreadnoughts de la Primera Guerra Mundial, *Moreno* y *Rivadavia*.

Para la década de los 50, la Argentina estaba participando en forma bilateral en ocasionales ejercicios de pequeña escala de la Flota Atlántica llamados "Neptuno". En 1957 estos ejercicios se expandieron y cuatro buques de la División de Destructores N° 241 y el submarino USS *Balao* condujeron extendidos ejercicios antisubmarinos. Éstos fueron repetidos en 1959, bajo el mando del Comandante de la Fuerza del Atlántico Sur (*Comsolant*), en esta oportunidad participando con cuatro destructores de escolta y un submarino. El éxito de estos ejercicios llevó a un requerimiento sudamericano para continuarlos. El resultado directo es la serie de despliegues UNITAS, comenzando en 1960. Los UNITAS continúan anualmente hasta hoy. La Armada de los EE.UU colaboró con equipos y personal para ayudar a investigar contactos submarinos reportados en Golfo Nuevo, en el sur del país durante febrero de 1960, y el rompehielos USS *Glacier* ayudó a liberar al rompehielos ARA *San Martín*, que se encontraba atrapado en los hielos antárticos. Estos favores fueron devueltos con creces en 1962, cuando la Argentina envió los destructores ARA *Espora* y ARA *Rosales* a 25 nudos para participar en el bloqueo de Cuba. Los destructores argentinos, junto con buques venezolanos y estadounidenses, conformaron la Fuerza de Tareas 137 –patrullando las Bajas Antillas bajo el comando del *Comsolant*, contraalmirante John Tyree.

La cooperación científica fue un rasgo descollante en la actividad cooperativa durante los pasados cincuenta años. Personal naval argentino actuó anualmente como observadores en buques de la Armada de los EE.UU. y en estaciones científicas en la Antártida, durante la década de 1960.



ARA *Libertad*.

El Laboratorio Naval de Investigaciones condujo exploraciones combinadas con la Armada Argentina e instituciones civiles en el Mar de Weddell entre 1986 y 1989. La cooperación argentina con el Laboratorio Naval de Investigaciones aún continúa siendo cercana. Aun sin ser de naturaleza bilateral, una fuerza de tareas científica centrada en el USS *Tarawa* y el *Norton Sound* condujeron pruebas nucleares experimentales en la atmósfera durante 1958 al nordeste de las Islas Shetland. Estos experimentos confirmaron la existencia de los anillos de radiación de Van Allen. El crucero USS *Macon* y el buque de desembarco dique USS *Plymouth Rock* apoyaron la visita a Buenos Aires que el presidente Eisenhower efectuó en 1960. El yate de la Academia Naval *Royano* estuvo en condiciones de ganar la regata de mar abierto Buenos Aires-Río en 1962. El yate de 44 pies *Fearless*, también de la Academia Naval, quedó tercero en su clase en 1965. El yate de la Escuela Naval Argentina ARA *Fortuna* participó frecuentemente y a menudo ganó esta regata. Los guardiamarinas argentinos han estado visitando los Estados Unidos virtualmente cada año, desde que la Armada Argentina inauguró el entrenamiento a vela con el primer viaje del buque escuela ARA *Presidente Sarmiento* en 1899. En 1963 el entonces nuevo velero ARA *Libertad* visitó San Juan y Boston. A bordo estaba el teniente de corbeta de la Armada de los EE.UU. (luego contraalmirante) Joseph Strasser. Una invitación para un guardiamarina o teniente de corbeta de la Armada de los EE.UU. para navegar con la Armada Argentina es un evento anual. La *Libertad* y sus cadetes son una visión común en el verano en Nueva York y en otras ciudades de los EE.UU. Ella ha representado a su país en las Revistas Navales Internacionales auspiciadas por la Armada de los EE.UU. en 1976 y en 2000.

La asistencia de los EE.UU. a Gran Bretaña durante la guerra argentino-británica de las Malvinas/Falklands, en 1982, llevó a una seria interrupción de las relaciones navales. Ambas marinas, de cualquier manera, intentaron rápidamente reasumir una relación pro-

ductiva. El capitán de navío, luego almirante y Jefe de Estado Mayor General, Enrique Molina Pico fue un líder en este esfuerzo. Los intentos sufrieron un retroceso en 1984, cuando el buque insignia del UNITAS, el destructor USS *Thorn*, fue amenazado por una turba durante una detención para reabastecimiento en Puerto Madryn. Esto provocó que la visita a la Argentina del Comandante de Operaciones Navales, almirante James Watkins, fuera acortada.

Aún avergonzado, el almirante Watkins continuó con los esfuerzos para renovar las relaciones navales. Un año después las visitas a los puertos se desarrollaron sin inconvenientes y en 1989 la Argentina comenzó a conducir ejercitaciones bilaterales con los buques del UNITAS. No obstante, la Armada Argentina no se unió como participante completo a los ejercicios UNITAS hasta 1990.

Entre 1990 y 1993, fueron conducidas una serie de operaciones aeronavales entre la Armada Argentina y los portaaviones de la Armada de los EE.UU. en su tránsito alrededor de América del Sur. Estas operaciones llamadas “Ejercicio Gringo-Gauche” involucraban anavizajes “toque y siga” por parte de los aviones navales argentinos, el embarco de oficiales señaleros de aterrizajes y de helicópteros de rescate. Los ejercicios comenzaron en marzo de 1990, con el pasaje hacia el este del USS *Constellation* y continuaron más tarde con el tránsito hacia el oeste del USS *Abraham Lincoln*. Durante noviembre de 1991, mientras navegaba hacia el oeste, el USS *Kitty Hawk* no sólo condujo los ejercicios, sino que se convirtió en el segundo portaaviones en visitar un puerto argentino, deteniéndose en Mar del Plata, entre el 11 y el 15 de noviembre. El USS *Constellation* participó nuevamente en las operaciones “Gringo-Gauche” en su regreso al Pacífico durante junio de 1993.

Desert Shield /Desert Storm (Escudo del Desierto/Tormenta del Desierto). Solamente horas después que el Agregado Naval Adjunto, capitán de fragata Alberto Dabini, fue consultado por el asistente del jefe del área Hemisferio Occidental del Comando de Operaciones Navales de los EE.UU. acerca de una posible disposición para contribuir en las operaciones de coalición en contra de Irak, el gobierno argentino aceptó ser parte de dicha fuerza de coalición. El destructor ARA *Almirante Brown* y la corbeta ARA *Spiro* partieron desde Puerto Belgrano para el Golfo Pérsico el 25 de setiembre de 1990. La corbeta ARA *Rosales* y el buque auxiliar ARA *San Blas* los relevaron. La Argentina fue un firme apoyo de la Armada de los EE.UU. mientras operaba en el Golfo de Omán y en el Golfo Pérsico. Los buques argentinos realizaron un número de interceptaciones marítimas superior al promedio (761 interceptaciones y 40 abordajes hasta el 2 de marzo de 1991) como también operaciones de apoyo a los portaaviones de los EE.UU mientras éstos operaban en el golfo.

Tres años más tarde, el 7 de noviembre de 1993, la corbeta ARA *Granville* arribó a la Estación Naval Roosevelt Roads para asistir en las operaciones de embargo a Haití, sancionadas por las Naciones Unidas y la Organización de Estados Americanos. La *Granville* comenzó a operar efectivamente tres días después de su arribo. Regresó a la Argentina en abril de 1994, siendo reemplazada por su buque gemelo, la corbeta ARA *Guerrico*. La corbeta ARA *Drummond* arribó en agosto. Ambos buques participaron en las operaciones de embargo, hasta ser destacadas luego de producirse la intervención estadounidense. (24)

Los juegos de guerra bilaterales con la Argentina comenzaron en 1989. Apoyados por el Colegio de Guerra Naval, han sido extremadamente exitosos y se han expandido para incluir a las marinas de Canadá, Chile y Brasil. En 1993 se condujo un ejercicio combinado de guerra antisubmarina en aguas poco profundas conocido como “Operación Ghost”. Los participantes estadounidenses pertenecían a la comunidad antisubmarina de las aeronaves S-3. Un segundo evento fue planificado dos años después, pero la Armada de los EE.UU. no dispuso de los fondos para poder participar. El destructor ARA *La Argentina* y el submarino ARA *San Juan* participaron en el mayor ejercicio de la Segunda Flota du-



Super Etendard en aproximación al *Lincoln*.



El *Brown* a punto de partir para Tormenta del Desierto.

(24)

La Armada Argentina ha participado en numerosas operaciones de paz, incluyendo lanchas patrulleras en la operación de las Naciones Unidas/ Organización de Estados Americanos del Golfo de Fonseca entre 1990 y 1992, en apoyo al proceso de paz de El Salvador. Hoy los infantes de marina argentinos prestan servicios en Chipre y Haití.



ARA *Guerrico* en la operación de embargo a Haití.

rante 1994, el FLEETEX 2-94, y regularmente embarcan oficiales argentinos en buques de la Armada de los EE.UU. El personal argentino lo ha hecho en mayor número que cualquier otra nación. La Armada Argentina tiene un oficial de enlace en el Comando de la Flota del Atlántico –ahora Comando de las Fuerzas de la Flota–. Desde mediados de la década de 1980, cuando se creó el Comando de las Fuerzas Navales del Comando Sur, un Oficial de Enlace argentino fue asignado a ese comando, con responsabilidades para la interoperabilidad de Comando, Control y Comunicaciones.



ARA *Patagonia* en UNITAS.



Operación PG Mios.

La Armada Argentina fue la primera marina en conducir reuniones con la Armada de los EE.UU. en el Comité Naval Operativo. Estas reuniones tratan asuntos operativos. Buques sobrantes y aeronaves P-3-B han sido transferidos. Durante el otoño de 1999, la Armada Argentina abrió otro campo de cooperación cuando un equipo naval de abordaje, registro y captura embarcó en el destructor USS *John Hancock* en el Golfo Pérsico para cooperar con el cumplimiento de las sanciones de las Naciones Unidas contra Irak.

Esta experiencia fue repetida a bordo del destructor USS *Mischer* durante 2001. Hoy, las relaciones entre la Argentina y los Estados Unidos son muy maduras, limitadas solamente por consideraciones prácticas.

(25)

La Armada Argentina es la segunda marina en desplegar buques como parte integrante de un Grupo de Batalla de la Armada de los EE.UU. Canadá fue el primero.

Como muchos otros de los primeros buques de la Armada Argentina, la goleta ARA *Sarandí* comenzó su vida en Baltimore, en la Bahía de Chesapeake. El 20 de junio de 2003, su homónimo, el destructor ARA *Sarandí*, arribó a Norfolk, en la misma bahía, para comenzar a operar con el Grupo de Batalla del portaaviones USS *Enterprise*. La llegada del *Sarandí* continúa una relación de más de ciento setenta y cinco años. (25) ■

Traducido por el Capitán de Fragata Rafael Rey Álvarez de la Armada Argentina.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas
Av. Santa Fe 4815, piso 3, C1425BHK Buenos Aires. Tel. (011) 4776 6606
Correo electrónico: aveguema@ejercito.mil.ar