

REPÚBLICA ARGENTINA



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882



Nº 814

AÑO 125 VOLUMEN CXXIV MAYO / AGOSTO DE 2006



El Boletín del Centro Naval se ha publicado ininterrumpidamente desde 1882; resulta así ser una de las revistas especializadas en temas navales más antiguas del mundo.

Las finalidades del Boletín del Centro Naval son, resumiendo, las siguientes:

- Fomentar el estudio de los problemas navales y estimular el interés hacia las cosas del mar en todos los ámbitos del quehacer nacional.
- Contribuir a la formación de la conciencia marítima nacional, a la divulgación de la historia y 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.
- Publicar trabajos a solicitud de la Armada Argentina, de instituciones científicas y culturales y de otras entidades civiles afines al Centro Naval y la Armada Argentina.
- Promover las relaciones amistosas y el intercambio de ediciones con instituciones afines nacionales y extranjeras.

El Boletín del Centro Naval se nutre de la producción intelectual de sus socios y de numerosos colaboradores provenientes de distintos ámbitos —cuya calidad se refleja en los premios internos por ellos recibidos—, así como de estudios efectuados en el país y en el extranjero sobre los temas que hacen a sus finalidades. La contribución de todos ellos ha hecho que la publicación recibiera en años recientes, premios y menciones de la Asociación de Prensa Técnica Argentina.

El Director es asesorado en su gestión por el Consejo Editorial del Boletín del Centro Naval, órgano constituido por un presidente y seis vocales que evalúan las colaboraciones recibidas, producen su opinión y la presentan al Director para su información. Tanto el director de la publicación como los miembros del Consejo Editorial realizan sus actividades *ad honorem*.

Las ediciones del Boletín del Centro Naval llegan a sus casi 8.000 socios y —con efecto multiplicador del número de sus lectores— a los destinos de la Armada Argentina y a otras Fuerzas Armadas y de Seguridad nacionales y de naciones amigas, así como a distintas instituciones y organizaciones civiles privadas y gubernamentales, medios de prensa y bibliotecas, tanto de la Argentina como del extranjero, incluidas instituciones universitarias.

El Boletín del Centro Naval es financiado por sus socios y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas avisos sobre sus servicios y productos. ■

REPÚBLICA ARGENTINA



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882

AÑO 125 - VOLUMEN CXXIV - NÚMERO **814** MAYO / AGOSTO DE 2006

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Telefax: (0054) (11) 4311-0041. Conmutador: (0054) (11) 4311-1011/16 int. 605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar www.centronaval.org.ar

- Los **artículos publicados** no reflejan obligatoriamente la opinión del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, quedando su interpretación a cargo de la apreciación de los lectores. Asimismo, no se hace responsable por la incorrecta aplicación de los datos incluidos en los artículos.
- Se autoriza la **reproducción parcial o total** de los escritos publicados, a condición de mencionar en forma clara autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada se requerirá la autorización escrita del *Boletín*.
- El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como el contenido de todos los **avisos publicados** en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto o consecuente que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones tomadas en relación directa con la información contenida en esos avisos.

Director

Capitán de Navío (R) Juan A. Imperiale

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y Composición

Norma B. González

Corrección

Leontina Duperré / Eugenio Mock

Presidente Consejo Editorial

Vicealmirante (R) Carlos L. Alfonso

Vocales Consejo Editorial

Contraalmirante IM Carlos A. Comadira

Capitán de Navío (R) Alejandro J. Tierno

Capitán de Navío Auditor (R) Juan E. Quick

Capitán de Navío (R) Oscar D. Cabral



Imagen de portada:
"Reconquista de Buenos Aires".
Óleo del pintor francés Charles Fouqueray.
(Ver Guía para interpretar el cuadro... en página 186).

ISSN 0009-0123

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina

Premio COLLO Bienio 1987/1988

Premios RIZZUTO 1990 y 1994

Premio 1er. Accésit Rizzuto 1998

Reconocimiento al Mérito 2002

Reconocimiento a la Trayectoria 2003

Premio 2do. Accésit Rizzuto 2003-2004

Dirección Nacional
del Derecho de Autor
Propietario: Centro Naval
Número 455.393 (26.12.2005)



Índice

- 179 ■ **Carta del Presidente del Centro Naval a sus socios**
- 181 ■ **Carta del Director**
- 182 ■ **Cartas al Director**
- 186 ■ **Guía para interpretar la reproducción del cuadro "Reconquista de Buenos Aires" que se exhibe en la portada de este número del Boletín**
- 187 ■ **ACTIVIDAD MARÍTIMA Y NAVAL DEL CABILDO DE BUENOS AIRES DURANTE LAS INVASIONES INGLESAS AL RÍO DE LA PLATA (1806-1807)**
Licenciado Luis F. Furlan
- 205 ■ **TERRORISMO**
Contraalmirante (R) Carlos A. Frasch
- 207 ■ **KING DE CONNAUGHT**
Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding
- 218 ■ **LEÍMOS PARA USTED. Y ahora, el pronóstico de la guerra**
Traducción del Capitán de Navío (R) Eduardo L. Alimonda
- 221 ■ **EL ROL DE LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES EN LA SEGURIDAD INTERNACIONAL**
Señorita Sofía Chico
- 225 ■ **El Museo de la Aviación Naval**
Dirección del Museo. Fotografías del Cabo Primero Aeronáutico Javier F. Castillo
- 241 ■ **SOBRE EL LABERINTO**
Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez
- 250 ■ **LIBROS. Comentarios del Capitán de Navío (R) Oscar R. Gronda, Capitán de Navío (R) Cecilio M. Robles y Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo**
- 253 ■ **UN VIAJE IMAGINADO**
Capitán de Navío (R) Alberto R. Manfrino
- 257 ■ **EL OTRO EXTREMO JERÁRQUICO EN LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA**
Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo
- 260 ■ **Grupo Cóndor**
Entrevista realizada por el Licenciado Luis A. Furlan al Almirante (R) Jorge M. Guzmán
- 265 ■ **ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL. PORTAAVIONES EN ACCIÓN**
Contraalmirante (R) Eugenio L. Bezzola
- 277 ■ **LEÍMOS PARA USTED. Una Armada oceánica para el siglo XXI**
Profesor Eduardo I. Pesce. Revista Marítima Brasileira. Traducción del Capitán de Navío (R) Cecilio M. Robles
- 289 ■ **DEUDA PÚBLICA Y PRIVADA EN MONEDA EXTRANJERA, ANTES Y DESPUÉS DEL DEFAULT 2001-2005**
Capitán de Navío (R) Víctor F. González
- 293 ■ **EL FIN DEL SCHARNHORST**
Doctor Gustavo F. Schürmann
- 300 ■ **La Fragata en la dársena y la vieja promoción**
Señor Juan J. Vico
- 301 ■ **GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO O KNOWLEDGE MANAGEMENT. ¿QUÉ IMPLICA Y PARA QUÉ PUEDE SER UTILIZADA?**
Capitán de Navío (R) Angel J. Palazzo
- 307 ■ **EL MAR EN LA FILATELIA. La Marina Imperial Alemana en la Guerra Boxer**
Historia postal de su participación en el conflicto en China 1900-1901 (Primera parte)
Doctor Andrés J. Schlichter
- 313 ■ **EL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACIÓN**
Contraalmirante (R) Marcelo E. Loza
- 319 ■ **NAVEGAMOS POR INTERNET**
Comentarios del Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo y del Señor Juan Marocchi
- 321 ■ **RESUMEN DE NOTICIAS DE NUESTRO MAR**
Contraalmirante (R) Carlos E. Cal
- 325 ■ **OTRA VISIÓN DEL POSIBLE DISEÑO OPERATIVO DE LA ARMADA ARGENTINA HASTA EL 2030 (PARTES 6 Y 7 Y REFLEXIONES FINALES)**
Contraalmirante (R) Carlos E. Cal, Capitán de Navío (R) Juan A. Imperiale y Capitán de Navío (R) Alejandro J. Tierno

Carta del Presidente del Centro Naval a sus socios



Día a día percibimos en la familia naval y en el Centro Naval, que con sus 12.500 usuarios es una muestra significativa de la misma, una gran preocupación, dolor y angustia por la situación actual.

Muchas pueden ser las causas, pero sin duda los principales hechos que la caracterizan son los siguientes:

- **Una profunda frustración profesional de los socios en actividad o situación de retiro.**
Las Fuerzas Armadas, gestoras principales de la independencia nacional, emancipadoras de medio continente, colonizadoras de la Patagonia y la Antártida, garantes de la soberanía en el mar y el espacio aeroterrestre, entienden cada vez menos su rol hacia el futuro. La última reglamentación de la Ley de Defensa limita aún más el accionar de las Fuerzas Armadas permitiéndoles sólo responder a una agresión de un Estado extranjero, que lo haga utilizando su instrumento militar. Las guerras de la tercera ola (Alvin y H. Toffler - *Las guerras del futuro*) o las que otros denominan de cuarta generación son, según la reglamentación mencionada, una responsabilidad primaria de las Fuerzas de Seguridad.
- **Un sentimiento de agresión permanente por parte de otros sectores de la ciudadanía.**
Las Fuerzas Armadas han reconocido los errores cometidos en los últimos 60 años, han dado una muestra permanente, en estos últimos 23 años, de subordinación a la Constitución y la Ley. Nada de ello fue fácil, sobre todo porque los otros actores del drama, en vez de sumarse al camino de la reconciliación, continúan en su accionar disolvente.
- **Un sentimiento de humillación por la pobreza progresiva que los acosa.**
A diario los socios ven disminuir sus ingresos reales, aceptan dividir el grupo familiar ante la contingencia de un traslado, para que el otro cónyuge siga trabajando y pueda mantener su aporte económico, renuncian a utilizar las instalaciones deportivas de las Sedes o Delegaciones, porque no pueden pagar los servicios.
- **Un sentimiento de indefensión, frente a la decisión de la MVL, de mutilar la Sede Olivos.**
Hace 50 años que la familia naval utiliza el predio de la Sede Olivos como lugar de descanso y esparcimiento y de ese lapso durante 33 años el Centro Naval, con sacrificio, desarrolló instalaciones deportivas que son un verdadero orgullo para todos. Por un preacuerdo firmado el 15 de mayo de 2006 entre la Municipalidad de Vicente López y el Ministerio de Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, aquélla pretende mutilar el predio en uso en un 30% y cruzar el mismo con un "boulevard" de acceso y un camino costero, que afectarían seriamente la funcionalidad del espacio remanente.
El Centro Naval posee escritura del predio en perfecto orden y para que lo resuelto por la Municipalidad de Vicente López se lleve a cabo hará falta una ley de expropiación y la autorización del Estado Nacional para ceder una donación recibida con "cargo" por Ley N° 22.518/81.

Vivimos un momento muy especial. El Centro Naval también enfrenta una "encerrona económica". Las cuotas sociales no pueden ser actualizadas y los costos siguen creciendo. Felizmente, el orden de estos últimos años nos ofrece un respiro y todavía podemos seguir navegando con rumbo firme.

Confiamos en la finitud de los tiempos de los hombres frente a las Instituciones. Cuando todos y cada uno de los ciudadanos de la República vean la realidad con objetividad, con grandeza y sin deformaciones ideológicas, lo cual inexorablemente va a ocurrir en el futuro, la Institución Centro Naval y la familia naval que la integra volverán a percibir la nueva realidad con fe y alegría. Hasta que ese momento llegue, afirmados cada vez más en los valores que los padres fundadores nos legaron, luchemos para que la VERDAD, la LIBERTAD y la SOLIDARIDAD sean nuestras guías.

Contraalmirante I.M. (R) **Oscar F. Abriata**
Presidente del Centro Naval

Comisión Directiva

Desde el 30 de marzo de 2005

| | |
|--------------------------|---|
| <i>Presidente</i> | Contraalmirante IM (R) Oscar F. Abriata |
| <i>Vicepresidente 1 </i> | Capitán de Navío (R) Julio A. Santoianni |
| <i>Vicepresidente 2 </i> | Contraalmirante (R) Héctor A. Campoamor |
| <i>Secretario</i> | Capitán de Navío (R) Oscar D. Cabral |
| <i>Tesorero</i> | Teniente de Fragata (R) Alberto G. Thomas |
| <i>Protesorero</i> | Capitán de Navío Contador Manuel I. Olivera |



Vocales Titulares

Capitán de Navío (R) Mario H. A. Brusa (*Presidente Comité Socios*)
 Capitán de Navío Contador Osvaldo J. Chaves (*Comodoro*)
 Contraalmirante (R) Jorge H. Recio (*Informática*)
 Contraalmirante (R) Horacio L. Ferrari (*Asesor Comité Ejecutivo / Delegado FEMFASE / Jefe Comité Deportes Terrestres*)
 Capitán de Navío IM (R) Eduardo R. Demarco (*Director Contacto Anexo Hotel*)
 Teniente de Fragata (R) Aldo H. Cristiani (*Comité Académico*)
 Capitán de Navío (R) Raúl C. Pagano (*Director Contacto Sede Central*)
 Capitán de Navío IM (R) Miguel A. Inda (*Director Contacto Sede Central*)
 Capitán de Navío IM (R) Ricardo F. Morelli (*Jefe Comité Reglamentación*)
 Capitán de Navío IM (R) Carlos A. Bouvet (*Comité Reglamentación*)
 Capitán de Navío Miguel E. Clements (*Jefe Comité Académico*)
 Capitán de Navío IM (R) Oscar H. Oulton (*Director Contacto Sede N n ez*)
 Capitán de Navío Alberto J. Monges (*Director Contacto Sede Tigre*)
 Teniente de Fragata (R) Nils O. Berg (*Anexo Hotel*)
 Capitán de Navío Ruben H. Zaragoza (*Jefe Delegación Puerto Belgrano*)
 Capitán de Navío IM (R) Oscar A. Castro (*Jefe Delegación La Plata*)
 Capitán de Fragata Marcelo O. Toulemonde (*Jefe Delegación Mar del Plata*)
 Capitán de Navío (R) Juan C. Bailo (*Jefe Delegación Bahía Blanca*)

Vocales Suplentes

Capitán de Corbeta Santiago A. Mendilaharzu (*Sede N n ez / Adscripto HCD / Director Contacto*)
 Capitán de Fragata Arturo G. Marfort (*Asuntos Especiales*)
 Capitán de Navío (R) Rubén S. Santillán (*Delegación La Plata*)
 Teniente de Fragata IM (R) Carlos A. Sommariva (*Asuntos Especiales*)
 Capitán de Navío IM (R) Alberto R. Von Wernich (*Sede N n ez / Adscripto HCD / Capitanía Sede N utica*)
 Contraalmirante (R) Raúl J. González (*Asuntos Especiales*)

Comisión Fiscalizadora

Fiscalizadores Titulares

Capitán de Navío (R) Norberto H. Bernasconi
 Capitán de Fragata Hugo D. Piñeiro
 Capitán de Navío (R) Héctor M. Pérez
 Capitán de Navío Contador Ricardo Gómez Paz

Fiscalizador Suplente

Capitán de Fragata Contador José V. Salas
 (*Jefe Auditoría Interna*)

CARTAS AL DIRECTOR

Señor Director:

No tuve la satisfacción de conocer a los integrantes de la familia Burgos, pero a cualquiera de los destinatarios de estas líneas que pueda hacérselas llegar, se lo agradeceré infinitamente.

A principios del año 78 me fue asignada una casa en dicho frente, compartido por la familia del Capitán Médico Truchia, excepcional cirujano desgraciadamente ya fallecido, y la querida familia amiga Giménez Uriburu.

En las puertas, ventanas y paredes de los frentes de esas casas quedaban —y quedaron por mucho tiempo— las huellas de tan cobarde felonía, donde un grupo de delincuentes terroristas subversivos generaron una emboscada en la que —luego comprobaron— habían equivocado su blanco que era otro miembro de la Armada. Con nuestro querido José Guillermo, hombre bondadoso de corazón si los hubiera, compartí los años 62 y 63 en el crucero *General Belgrano*, donde su dedicación al servicio naval y su bonhomía personal eran ejemplo para los Guardiamarinas que recién nos incorporábamos al servicio naval como “Michis” en el crucero.

Vaya mi agradecimiento al querido “Gordo” por tan hermoso recuerdo y mi reafirmación que, aun cuando todavía deba transcurrir desgraciadamente mucho tiempo más, su muerte lamentable e inmerecida, que a nadie sirvió salvo para lograr un inmenso dolor en su familia que como vemos aún hoy lo recuerda con amor, cariño y resignación, le permitirá cuando también a él se le haga justicia que realmente realice nuestro deseo de que descanse en paz.

Dios lo tenga a su lado.

Capitán de Navío (RE) **Juan C. Cairó**
Socio N° 5145

Nota del Director: Junto con esta carta, el Capitán Cairó nos envió copia de la carta publicada en el diario *La Nación*.

El 14 de abril de 1976, treinta años atrás, mi papá, el Capitán José Guillermo Burgos, moría ametrallado por una de las organizaciones guerrilleras que actuaban, por entonces, en nuestro país. Ocurrió en la puerta de la casa en la que vivíamos, cuando subía al auto para dirigirse a su trabajo en el Edificio Libertad (pertenece al Cuerpo de Ingenieros y su función en ese momento era corregir los reglamentos técnicos de la Dirección General del Material Naval). Iba vestido de civil, desarmado, y no tuvo la más mínima posibilidad de defenderse.

Para nosotros, su familia, sus compañeros y todos los amigos que lo amaron, este aniversario también es un día de reflexión (“reflejar la realidad”), de introspección, de dolor y de oración.

Señora **Patricia S. M. Burgos**

Señor Director:

No he leído el libro *La Escuadra en acción* donde se relatan, allende la cordillera, algunos acontecimientos de la escalada bélica entre las Republicas amigas de Chile y de la Argentina en 1978 por el diferendo llamado del Canal de Beagle. Pero sí soy lector del *Boletín del Centro Naval* donde el tema ha dado lugar, en sus dos últimos ejemplares, a que dos dignos consocios se hayan expresado con el objeto de aportar un poco de claridad al trabajo en cuestión.

Es mi intención manifestarme para contar mi participación en esa acción, como también algunas experiencias anteriores que coadyuvaban a aportarle también, quizás, un poco más de claridad al trabajo ya realizado.

“El primer avión interceptado y, a la vista, identificado como avión propio” al decir del Sr. Almirante Martini, era un S2A Tracker piloteado por el suscripto, en aquel entonces Teniente de Fragata, a quien acompañaba el Sr. Guardiamarina Marcelo Álvarez, recién incorporado a la unidad y en situación de adiestramiento; acercándonos a la Flota sin el código IFF correspondiente, por supuesto fuimos interceptados por una sección de aviones A4Q, piloteados por el Sr. Cap. Lavezzo y su numeral el Sr. Tte. Poch. Oficiaba para ellos como avión tanquero otro A4Q piloteado por el Sr. Tte. Barraza, compañero con quien departí, minutos más tarde, un café con crema en la confitería de la aeroestación civil de la Base Aeronaval Almirante Quijada de Río Grande junto con un perro salchicha que a requerimiento solía decir “mamá” porque era así de normal, no me refiero al comportamiento del perro, sino a que el A4Q y el Tracker permanecieran en la plataforma mientras nosotros sus pilotos nos tomábamos un café especial, estando el Skyhawk asignado a bordo y el Gruman en tierra.

Con respecto a la Flota creo que eso es lo que esperábamos o dicho de otra manera lo que fuimos a buscar; no revestía ningún secreto la presencia en el sur de la Flota de Mar en operaciones, ni tampoco estaba tan lejos de la costa como para que constituyera una aventura el llegar hasta ella. Fue así como tomé conocimiento de la presencia en el Atlántico de un recién incorporado avión de transporte, el CASA 212, a la Armada vecina, cuestión que me alegró. Los pilotos del CASA al igual

que yo, pícaramente, se deben haber entusiasmado, o los deben haber entusiasmado tal vez, con saber qué había en la información que le brindaban sus radiogoniómetros y simplemente hacia allá fueron.

Decía que me alegró la incorporación de este medio de transporte para esta armada apreciada, ya que durante los 4 años anteriores volé en la zona con nuestros aviones DC3 y recuerdo la infinidad de veces que intercambiábamos gentilezas con ellos, principalmente por la falta de aviación de transporte en que estaban sumidos durante esos años, como consecuencia de un luctuoso accidente de su último DC3 naval. A veces LADECO (Líneas Aéreas del Cobre), volando con los "Carlitos" C-45, cumplía algún servicio entre Punta Arenas y Puerto Williams, generalmente pasando sobre el Fagnano y Harberton por meteorología o no, sobre espacio aéreo argentino. Muy raramente lo hacía la FACH y cuando sucedía, soy testigo, en la Cámara de Oficiales de Puerto Williams las caras serias saturaban los ambientes. Muchas veces jugamos al tejo en las proximidades mientras esperábamos que se cociera el sabroso "curanto" y nos convidaban con una sangría de frutos del bosque.

Nosotros con mucho gusto hacíamos una seudolínea, previas coordinaciones directas entre el Comandante del Área Naval Austral con el Comandante de la Tercera Zona Naval, a la que llamábamos línea "Quique". En muchas oportunidades volamos todo el sur de Chile uniendo Punta Arenas con otras ciudades como por ejemplo El Porvenir o las estancias La Sara (la chilena y la argentina), etc... Por lo general lo hacíamos a la tardecita, aterrizábamos en Presidente Ibáñez del Campo procedentes de Williams y pernoctábamos en el hotel Cabo de Hornos, o en los buques presentes, ya sea el *Piloto Pardo*, en la *Orompello* o en el *Yelcho*. Los piscos sauer y los pichuchos (cinzano con pisco) que nos tomamos con los oficiales de la Armada de Chile son incontables, y a la mañana siguiente cargábamos pasajeros, correo, víveres y despegábamos muy observados por su Fuerza Aérea en Ibáñez del Campo; paseábamos encantados entre las cumbres y los glaciares, divirtiéndonos con los habituales cóndores, hasta recalar en la radiobaliza o en la radio de Ushuaia y descendíamos o hacíamos la entrada instrumental de uso exclusivo, para luego tranquilamente sobrevolar el canal y aterrizar en Puerto Williams. Pocas veces pude volar el Beagle completo de oeste a este, es angosto y de un color azul profundo que contrasta maravillosamente con las cumbres nevadas. Hasta el año 1977 con seguridad no habían recibido ningún avión de transporte como el CASA 212 y mucho menos de casi exploración (en realidad es un avión de Control de Tránsito Marítimo) como el Bandeirante 111 "Patrulha".

El recuerdo que tengo de volar habitualmente por todo el territorio insular argentino y chileno es imborrable y lo atesorar de manera positiva, son incontables las veces que fuimos a saludar a la compañía de marinería destinada en el faro del Cabo de Hornos.

Capitán de Fragata (RE) **Enrique A. Fortini**
Socio N° 6553

Señor Director:

Con ésta le adjunto ejemplar del diario local *Compromiso*, donde aparece una nota elogiosa para la publicación del *Boletín del Centro Naval*.

Doctor **José D. Uriarte**

Colaborador de Compromiso en Boletín del Centro Naval

Hasta nuestra redacción nos ha sido acercado un ejemplar de la publicación *Boletín del Centro Naval* N° 812 correspondiente al período setiembre/diciembre de 2005, en cuya edición de impecable calidad gráfica se puede apreciar una nota hecha llegar por el Dr. José Daniel Uriarte, un habitual colaborador de *Compromiso*.



El *Boletín del Centro Naval* se viene publicando ininterrumpidamente desde 1882 y resulta así una de las revistas especializadas en temas navales más antiguas del mundo, siendo actualmente dirigido por el Capitán de Navío ® Juan A. Imperiale.

Las ediciones del *Boletín* llegan a sus casi 8.000 socios y a los destinos de la Armada Argentina y otras Fuerzas Armadas y de Seguridad nacionales y de naciones amigas, así como a distintas instituciones y organizaciones civiles privadas y gubernamentales, medios de prensa y bibliotecas, tanto de la Argentina como del extranjero.

En la entrega a la que hacemos referencia, el Dr. Uriarte ha remitido un interesante trabajo titulado "Recuerdos del hijo de un marino", en el que hace referencia al enrolamiento de su padre, José Uriarte, como marino conscripto de la clase 1892, habiendo sido destacado a la base de Puerto Belgrano, y relatando en dicha nota algunos datos históricos de la marina argentina de aquella época.

Señor Director:

Nos dirigimos a usted a fin de informarle que se ha producido una renovación parcial de la Comisión Directiva de la Asociación

Promoción 79 de la Escuela Naval Militar. Ha quedado integrada de la manera siguiente:

Presidente: Capitán de Navío (RE) Eduardo Demarco.
 Vicepresidente: Contraalmirante (RE) Carlos A. Vaihinger.
 Secretario: Capitán de Navío (RE) Roberto E. Etcheves.
 Prosecretario: Capitán de Navío (RE) Luis Ballesi.
 Tesorero: Teniente de Fragata (RE) Honorio Ferrari.
 Protesorero: Capitán de Navío (RE) Eduardo Invierno.
 Vocales: Capitán de Navío (RE) Héctor Bonzo; Capitán de Navío (RE) Juan L. Izquierdo; Capitán de Navío (RE) Juan O. Mulero y Capitán de Corbeta (RE) Ernesto Sgandurra.

Capitán de Navío (RE) **Eduardo Demarco**
 Socio N° 3444

Señor Director:

El motivo de la presente es solicitar la correspondiente autorización para presentar en el *Boletín del Centro Naval* una colaboración sobre el tema "Las FF.AA. mirando al siglo XXI". Soy asiduo lector del Boletín y me interesa todo lo relacionado al tema mencionado.

Soy estudiante de Derecho y me encuentro cursando 4° año en la Facultad Católica de Salta - Subsede en Capital. Me preocupa el presente y futuro de las FF.AA. y lamento la falta de políticas serias sobre Defensa Nacional, equipamiento, estudio y programación para un mayor presupuesto en esta área.

Me interesa hacer llegar este artículo sobre una óptica de un joven de 25 años, perteneciente al ámbito civil; estoy cansado del accionar sobre el pasado el cual ya deberíamos enterrar, rescatando la dolorosa experiencia para transformarla en un futuro mejor. Muchos jóvenes deseamos a través del trabajo y el estudio un futuro mejor; respetando las Instituciones; nuestra Constitución; en el marco de la Ley y el respeto, sólo así haremos la Patria Grande.

Señor **Jorge A. Suárez Saponaro**

Señor Director:

A título de colaboración, le informo que en el Suplemento correspondiente al Boletín N° 813, donde figuran los socios fallecidos en 2005, he observado los siguientes errores, cuyo listado no es exhaustivo:

Pág. 7 CC Horacio Martínez de Aguirre nació el 25/05/1925.
 Pág. 12 CF Antonio Baamonde Vidal, debe decir Promoción 79.
 Pág. 15 CN Marcelo A. Linares, debe decir provincia de Mendoza.
 Pág. 17 CN Malcolm B. W. Kennard, el primer nombre está mal escrito.

Capitán de Navío (RE) **Julio Daniel Chaluleu**
 Socio N° 3336

Señor Director:

Para su conocimiento y efectos que estime corresponder, deseo informarle acerca de la valiosa cooperación que he recibido del Encargado de Arte y Diagramación del Boletín bajo su digna Dirección, señor Guillermo P. Messina.

En el N° 813 del citado Boletín fue publicado un modesto trabajo mío sobre Energía Mareomotriz. En la remisión del original de ese trabajo al Boletín, omití, por razones circunstanciales, adjuntar las ilustraciones respectivas. Al advertir posteriormente esa omisión, procedí a remitirlas por fax.

Luego me comuniqué por teléfono al Boletín, para averiguar por las características de su recepción (nitidez, contraste, etc.) y me atendió Guillermo informándome que no me preocupara, pues él las había "redibujado", tarea que incorporó un "valor agregado" a mi trabajo.

Capitán de Navío (RE) **Mario Raúl Chingotto**
 Socio N° 2596

Señor Director:

No es común que se envíen a usted misivas para destacar las actividades de nuestras Instituciones, porque de alguna manera podrían ser consideradas como un intento de influenciar sobre la opinión de quienes son responsables de la conducción de la Armada; pero en estos momentos difíciles y después de haber informado sobre lo mismo al Señor Jefe de Estado Mayor y requerido la conformidad de quien queda involucrado en mis dichos, procedo a narrarle hechos vividos por mí y que podrían ser de interés de quienes pueden resultar usuarios de los mismos servicios.

A fines de agosto del año 2005 comencé a tener hemorragias en el sistema gastrointestinal. Obviamente concurrí a nuestro Hospital Naval, sin ser consciente de la magnitud de los hechos.

Inmediatamente se puso en marcha una maquinaria de servicios de salud que me hacía recordar a la eficacia operativa de nuestros portaaviones.

En forma sucesiva y como consecuencia de la no identificación inmediata de las causas, los distintos engranajes se fueron complementando coordinadamente para finalmente identificar la falla y determinar la correspondiente solución.

Fueron dos largos meses durante los cuales mi capacidad física se fue debilitando de manera tal que para cuando se realizó la intervención quirúrgica yo ya era una piltrafa humana, con el agravante de una seria falla cardíaca que aumentaba seriamente el riesgo de la misma.

Resulta imposible detallar cómo se fueron complementando todos los integrantes de ese gran portaaviones, camilleros, personal de

limpieza, enfermeras y enfermeros técnicos, especialistas de todo tipo, médicos jefes y subordinados, y ambos directores Administrativo y Médico me hicieron sentir en todo momento su afecto, bondad y profesionalismo, por lo que me transformé en un paciente que debía poner en juego su vida seguro que todo saldría bien, a pesar de todos los factores en contra.

Y todo salió bien.

Hasta aquí mi experiencia de dos largos meses internado donde pude tomar contacto con la vida interna del Hospital Naval por lo que me considero habilitado para hacer conocer a mis camaradas que a pesar de las críticas a veces justificadas sobre demoras en los casos de requerimientos de salud de menor cuantía, que implican someterse a largas esperas para lograr atención, sepamos que cuando la cosa es seria aparece un portaaviones con todo y todos se sacrifican por el paciente y si existe la menor posibilidad de éxito, ese equipo magníficamente conducido por sus directores y jefes dará todo para salvarlo.

Contraalmirante (RE) **Miguel A. Grondona**
Socio N° 5705

Señor Director:

En el número 813 de esta publicación el Señor Ingeniero Manuel C. Giavedoni Pita, efectúa algunas observaciones con relación al contenido de un artículo del suscripto, que bajo el título *Alcances e implicancias del concepto soberanía ante una solución negociada del conflicto Malvinas* fuera publicado en el número 812 de este Boletín.

Dichos comentarios se orientan a la defensa de una publicación del citado Señor Ingeniero —Boletín de este Centro Naval N° 807— a la que el suscripto aludiera en ocasión del trabajo referido en el párrafo anterior.

Asiste razón al señor Giavedoni Pita cuando refiere que mis apreciaciones son particularmente de orden jurídico, lo cual resulta más que obvio cuando el tema central a tratar es precisamente la soberanía, cuya valoración y alcances no dependen de decisiones unilaterales o acuerdos contrarios al concepto que, tanto el derecho nacional como internacional, le han otorgado.

En cuanto a las referencias que efectúa con respecto a los factores de Poder son acertadas, si bien aprecio que no podemos desconocer que en las relaciones internacionales existe un ordenamiento jurídico de acatamiento obligatorio para los Estados, en particular para aquellos que carecen del poder que les permita apartarse del mismo. Conforme a ello en mi trabajo considero poco acertado que nuestro país se haya alejado de dicho campo orientando la acción al marco exclusivamente político, ya que éste ha sido tradicionalmente desfavorable para el más débil.

La regla en el ambiente internacional es que a mayor poder existe mayor decisión y mayor independencia.

No ha sido mi intención exponer una teoría científica, simplemente establecer, al decir de Karl Popper, la existencia de una refutación a una línea de pensamiento, cuya testabilidad reside precisamente en el concepto de soberanía que, de prosperar, implicaría reformular dicho pensamiento.

Capitán de Navío Auditor **Carlos Alberto Naveira**
Socio N° 7916

Señor Director:

Quisiera agradecer y felicitar al Capitán Hermelo por el artículo que escribió sobre el 1er. viaje del rompehielo *General San Martín* a la Antártida que se publicó en el Boletín N° 811. Su lectura es amena y retornaron hermosos recuerdos de esa época.

Le adjunto 2 fotos interesantes:

Primera: Posición insólita en que quedó el rompehielo. Se puede ver una escalera en la proa (la llevábamos para la construcción del destacamento General Belgrano). Se pusieron en el hielo varias cargas explosivas y se probó con éxito su empleo.



Segunda: Se confeccionaron estos diplomas por el cruce del Círculo Polar Antártico.



Pertenecí a la dotación que estuvo los últimos meses en Alemania para la recepción del buque.

Capitán de Fragata (RE) **Rosario Nello Bazan**
Socio N° 3321

Guía para interpretar la reproducción del cuadro “Reconquista de Buenos Aires” que se exhibe en la portada de este número del Boletín

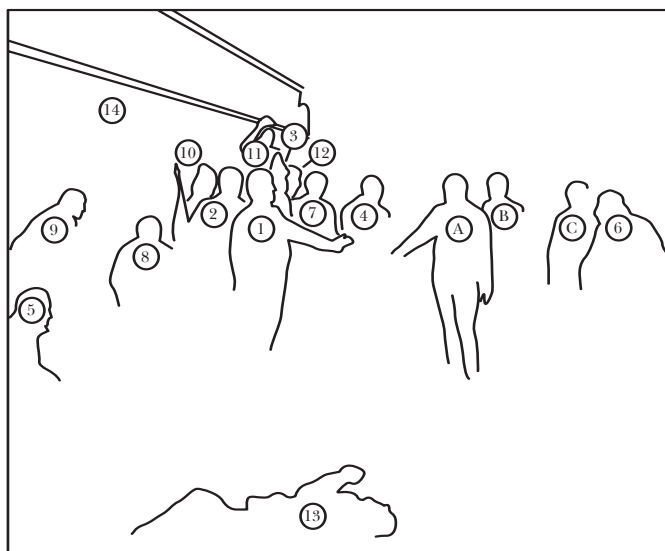


La escena de la rendición se desarrolla frente a los arcos del Cabildo de Buenos Aires.

El Brigadier de Marina Santiago de Liniers aparece de pie rodeado de jefes y oficiales de tierra y navales.

El General William C. Beresford alcanza su espada a Liniers, que es rechazada por éste con un gesto caballeresco, concediendo a sus tropas los honores de la guerra.

Óleo del pintor francés Charles Fouqueray. Año 1909. Medidas: 1,47 x 1,49 m. Este cuadro se halla actualmente en el Museo Histórico Nacional del Cabildo y de la Revolución de Mayo.



- 1 Santiago de Liniers (foto).
- 2 Juan Martín de Pueyrredón.
- 3 Ayudante Don Hilarión de la Quintana.
- 4 Capitán de Fragata Gutiérrez de la Concha.
- 5 Comandante Hipólito Mordeille.
- 6 Teniente Juan Bautista Raymond (con el tambor de parlamentario).
- 7 Teniente de Fragata José de Córdoba.
- 8 Comandante Martínez.
- 9 Teniente Juan Bautista Rondeau.
- 10 Comandante Francisco Agustini.
- 11 Teniente Rafael Bofarull.
- 12 Capitán Benito Chaín.
- 13 Cadáver de Don Diego de la Barragaña.
- 14 El Cabildo.



- A General William Carr Beresford (foto).
 B Coronel Denis Pack.
 C Coronel de Royal Marines.

ACTIVIDAD MARÍTIMA Y NAVAL DEL CABILDO DE BUENOS AIRES DURANTE LAS INVASIONES INGLESA AL RÍO DE LA PLATA (1806-1807)

LUIS F. FURLAN

Las incursiones inglesas de 1806 y 1807 sobre el Río de la Plata, que hicieron posible la temporaria ocupación de Buenos Aires y de parte de la Banda Oriental, fueron un capítulo más de la secular rivalidad mundial entre España y Gran Bretaña.

Desde 1680 España luchó en el Río de la Plata en defensa del monopolio comercial con sus posesiones americanas, oponiéndose al activo contrabando practicado por Gran Bretaña y Portugal desde Colonia del Sacramento en dirección a la Gobernación de Buenos Aires.

Desde el siglo XVIII Gran Bretaña concentró su atención en el Río de la Plata por la importancia que tenía esta región para sus intereses estratégicos, económicos y comerciales.

En la Guerra de Sucesión española (1701-1713), la Dinastía Borbón, que reinaba en España y Francia, se enfrentó a una coalición liderada por Gran Bretaña (en la que se encontraba incluida Portugal, enemiga de España en Europa y América).

El Tratado de Utrech (1713) puso fin a la guerra, señalando la derrota de la Dinastía Borbón. Gran Bretaña y Portugal obtuvieron importantes beneficios: la primera se aseguró con Gibraltar y Menorca las llaves del Mediterráneo Occidental, recibió de España el asiento de esclavos negros en sus dominios americanos para la Compañía de los Mares del Sur, se afirmó como potencia naval y aumentó su influencia económica y comercial en el Río de la Plata; Portugal, por su parte, recibió Colonia del Sacramento.

Durante el período 1713-1748 se asistió a una nueva etapa del enfrentamiento entre España y Gran Bretaña.

El notable crecimiento y desarrollo marítimo y naval español bajo Felipe V (1700-1746) y Fernando VI (1746-1759) afectó el predominio naval británico; además, serios desacuerdos y rivalidades en torno al comercio con hispanoamérica obligaron a España a defender su monopolio comercial excluyendo la competencia británica, entorpeciendo las promesas dadas a la Compañía de los Mares del Sur y combatiendo el contrabando.

Lo mencionado anteriormente provocó una prolongada guerra naval (1739-1748) en la cual Gran Bretaña trasladó las operaciones a las aguas del Nuevo Mundo, enviando allí escuadras para actuar en el Caribe y en el Pacífico.

La Revolución Industrial impulsó a Gran Bretaña, desde la segunda mitad del siglo XVIII, a pro-

Luis Fernando Furlan es Teniente de Corbeta (RN) de la Armada Argentina, egresado del Liceo Naval Militar Almirante Brown en 1993. Licenciado en Historia por la Universidad del Salvador. Fue investigador del Museo Histórico Contraalmirante Rafael Chaliar de la Escuela Naval Militar. Ejerció la docencia en la Universidad del Salvador. Se desempeña como docente en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Es docente en la Universidad Argentina John F. Kennedy. Disertante en eventos nacionales e internacionales. Recibió el Premio Capitán Ratto en 2003. Tiene trabajos publicados en la Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, República de El Salvador, España, México, Perú y Uruguay.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 20.3.2006

curarse fuentes de materias primas para destinar a sus evolucionadas industrias y a obtener nuevos mercados en los cuales poder ubicar fácilmente sus excedentes de producción, siendo el Río de la Plata la región ideal para satisfacer ambas necesidades.

Al poco tiempo estalló la Guerra de los Siete Años (1756-1763), en la que participaron Gran Bret a, Portugal, Francia, España y otros países. El Río de la Plata sufrió las repercusiones de esta contienda: a fines de 1762 tropas de la Gobernación de Buenos Aires conquistaron Colonia del Sacramento y en enero de 1763 rechazaron desde allí a una escuadra anglo-portuguesa que buscó recuperar la plaza para proyectar y dirigir luego el ataque a Buenos Aires. La Paz de París (1763) concluyó con la guerra, en la cual Francia y España resultaron derrotadas.

Entre 1764 y 1774 tuvo lugar la ocupación de las Malvinas por Francia primero y Gran Bret a después, que finalmente fueron restituidas a España. En estos acontecimientos, la fundación de Puerto Egmont (1766) confirmó el interés económico y estratégico que tenía el Atlántico Sur para Gran Bret a.

Las relaciones entre Gran Bret a y las potencias del Pacto de Familia (España y Francia) se rompieron durante la insurrección de las colonias británicas de América del Norte, que declararon su independencia el 4 de julio de 1776. En el transcurso de la Guerra de Independencia Norteamericana (1775-1783), España y Francia prestaron apoyo a los rebeldes, hasta que en 1783 el Tratado de Versalles concert  la paz entre Gran Bret a, España y Francia.

Los cambios surgidos con la Revolución Francesa y la instauración del Imperio Napoleónico transformaron a Europa en un gran campo de batalla y dieron lugar a un prolongado período bélico conocido como Guerras de la Revolución Francesa y del Imperio (1792-1815).

El Pacto de Familia se rompió en 1793 con la ejecución de Luis XVI, provocando la inmediata guerra entre España y Francia (1793-1795), en la que Gran Bret a cooperó con aquélla. En 1795 se restableció la amistad hispano-francesa con la firma de la Paz de Basilea, que se afianzó al año siguiente con el Tratado de San Idelfonso.

Inmediatamente después de San Idelfonso, las escuadras británicas comandadas por el Almirante Nelson asestaron duros golpes al poder naval enemigo: al de España en San Vicente (1797) y al de Francia en Aboukir (1798). Luego de la fugaz Paz de Amiens, se renovaron las hostilidades entre Gran Bret a y Francia, en las que España buscó mantenerse neutral.

El 5 de octubre de 1804 una escuadra británica atacó, sin previa declaración de guerra, en las proximidades de Cádiz a cuatro fragatas españolas que habían zarpado desde Montevideo transportando a la península caudales destinados al Real Erario y dinero perteneciente a comerciantes particulares.

Trafalgar (21 de octubre de 1805), brillante y decisivo triunfo de Nelson, significó la confirmación de la supremacía naval británica sobre España y Francia.

Desde Utrecht, Gran Bret a fue diagramando con mayor precisión su política estratégica mundial que básicamente consistía en dominar las principales comunicaciones y rutas marítimas del orbe, asegurarse valiosos puntos litorales e insulares, conectar sólidamente todas sus posesiones de ultramar entre sí para lograr un acceso más rápido y seguro hacia las mismas, procurarse bases de abastecimiento y fondeaderos para sus buques de guerra y mercantes, y controlar las más importantes líneas estratégicas en caso de guerra.

Entre 1790 y 1805, África Meridional y especialmente América del Sur española constituyeron las áreas prioritarias de la estrategia global de Gran Bret a. África Meridional tenía gran importancia militar, naval y estratégica dentro de la ruta marítima hacia India y en lo que respecta a América del Sur, era importante la ocupación de ambas costas del Río de la Plata,

Malvinas y algunos puntos del litoral chileno para afirmar así el predominio británico en el Atlántico Sur y el Pacífico. El Río de la Plata le permitía obtener bases de abastecimiento y fondeaderos para la navegación militar y mercante (Buenos Aires y Montevideo), abastecerse de diversas materias primas para la elaboración de manufacturas, abrir mercados para las exportaciones, dominar el intenso tráfico comercial y controlar la salida de metales preciosos del Alto Perú y de los recursos y productos del interior del Virreinato del Río de la Plata.

Los planes de invasión de África Meridional y de Sudamérica hispana se pusieron en práctica a mediados de 1805: el 18 de enero de 1806 una expedición comandada por el Mayor General David Baird y por el Comodoro Popham conquistó El Cabo (en África del Sur), y en abril del mismo año el Comodoro Home Popham y el Brigadier General Guillermo Carr Beresford zarparon desde allí rumbo al Río de la Plata.

Durante la Primera Invasión Inglesa (1806)

La expedición de Popham y Beresford zarpó desde la costa sudafricana en abril de 1806 y fondeó en Santa Elena a fines de ese mes para reforzarse con tropas, buques y piezas de artillería. El 2 de mayo puso proa hacia el Río de la Plata, el 25 de junio los británicos efectuaron el desembarco en el Virreinato sobre las costas de Quilmes, el 26 desbarataron allí una débil resistencia, el 27 continuaron su avance hacia Buenos Aires y finalmente el 28 conquistaron la Capital.

El éxito británico se vio facilitado por la debilidad de los recursos militares y navales del Virreinato. El ejército expedicionario inglés (1.650 hombres) fue suficiente para superar a las escasas unidades veteranas españolas y a las milicias; en cuanto a las fuerzas navales británicas y españolas (que tenían su base en el Real Apostadero de Montevideo), la desproporción era considerable, tal como puede apreciarse en la siguiente comparación⁽¹⁾: la fuerza naval británica invasora estaba compuesta por los navíos *Diadem* (64 cañones), *Raisnable* (64 cañones) y *Diomede* (50 cañones); fragatas *Leda* (38 cañones), *Narcissus* (32 cañones) y *Justina* (26 cañones), bergantín *Encounter* (14 cañones) y transportes *Ocean*, *Triton*, *Melancton*, *Wellington* y *Walker*, mientras que los buques españoles del Apostadero de Montevideo eran las corbetas *Fuerte* (26 cañones) y *Atrevida* (20 cañones), el bergantín *Ligero* (10 cañones), la sumaca *Paraná* y 25 lanchas cañoneras.

Debe destacarse que los fondos depositados en el Virreinato no eran suficientes para abastecer y sostener a su ya de por sí frágil aparato defensivo y que la cooperación recibida de España en materia de reforzamiento militar era pobre, lo cual dejaba a las autoridades coloniales en amplia libertad de acción, debiendo éstas recurrir a su capacidad y creatividad para la protección de sus correspondientes jurisdicciones.

Caída Buenos Aires bajo las armas británicas, la población porteña quedó sumergida en la más profunda impotencia. Muy pronto, la presencia de los invasores en la ciudad se tornó cada vez más molesta e incómoda para los habitantes de la misma, pues no se soportó que el principal enemigo de España conquistara tan fácilmente la Capital virreinal con tan escasas tropas y en circunstancias tan humillantes. Fueron justamente la humillación sufrida, el honor y el orgullo lesionados por la prepotencia británica y el estado de exaltación y excitación general de la población, los factores que impulsaron la reacción reconquistadora, con la consecuente expulsión de las fuerzas invasoras de ocupación.

Consolidada la ocupación de Buenos Aires, el Brigadier General Guillermo Carr Beresford asumió inmediatamente el gobierno civil y militar de la misma, dejando intacta su estructura administrativa, institucional, judicial, económica y religiosa y tomando además medidas tendientes a favorecer el comercio británico en el Río de la Plata.

La decisión de Beresford de conservar la estructura administrativa e institucional de la ciu-

(1)
L. H. Destéfani, La defensa militar del Río de la Plata en la época hispánica, págs. 517-518.

dad habría de contribuir de manera fundamental en el posterior accionar del Cabildo en favor de la reconquista de Buenos Aires y la defensa del Virreinato ante nuevos intentos de Gran Bret a por invadirlo.

Entre las instituciones más importantes e influyentes que funcionaban en Buenos Aires se encontraban la Real Audiencia y el Cabildo.

La Real Audiencia, supremo órgano judicial, tenía a su vez carácter consultivo y de gobierno, pues por una Real Cédula de 1789 se establecía que el Oidor más antiguo debía sustituir al virrey en caso de ausencia, acefalía o muerte. Por esta razón, al producirse la ocupación de Buenos Aires se convirtió en depositaria y heredera del poder virreinal ante la ausencia del virrey Sobremonte.

Inmediatamente, la Real Audiencia gobernadora comenzó a ser impopular en Buenos Aires, pues buscó trasladarse a Córdoba (donde se encontraba Sobremonte), en una evidente señal de incondicional apoyo y adhesión a la deteriorada persona del virrey, y por no asumir un serio compromiso por expulsar a los británicos de la ciudad.

Fue en las mencionadas circunstancias que el Cabildo de Buenos Aires se dedicó a fomentar la insurrección contra la ocupación británica, destacándose por la notable actividad militar que practicó en favor de una más sólida protección del Río de la Plata, en la que no se descuidaron las medidas de índole marítima y naval.

Descendiente de los antiguos ayuntamientos castellanos del Medioevo, el Cabildo dio base y personalidad jurídica a las fundaciones españolas en América, constituyendo la unidad local de gobierno político, aunque su jurisdicción no se limitaba solamente al núcleo urbano, sino que también se extendía a la zona rural aledaña.

El funcionamiento de los Cabildos no estaba sometido a ningún cuerpo orgánico especial de leyes, sino que se regía a través de normas aisladas, de tipo consuetudinario, o de ordenanzas sancionadas por ellos mismos. También se destacaron por gozar de ciertos privilegios, como la comunicación directa con el monarca y el derecho a convocar Cabildos Abiertos, en los cuales se trataban asuntos de importancia.

Sus actividades, de tipo municipal, eran sumamente variadas, ya que se ocupaban de la distribución y venta de tierras, mantenimiento edilicio, cuidado sanitario, seguridad pública, funciones policiales, conservación e inspección de cárceles y hospitales, abastecimiento de alimentos entre la población, protección de pobres, atender la enseñanza, control de pesos y medidas, supervisar los precios, promover las obras públicas, percibir impuestos, cuidar los caminos, etc.

Inicialmente, los Cabildos no tuvieron un carácter representativo y popular, pues estaban integrados por los vecinos de mayor prestigio, asumiendo una tendencia marcadamente aristocrática y representando a un exclusivo grupo social.

Fue durante los últimos años del reinado de Felipe II y primeros del siglo XVII cuando se implantó el sistema de venta de cargos capitulares en pública subasta y al mejor postor con el objetivo de auxiliar al Tesoro Real, lo que permitió el acceso de los criollos al Cabildo. De esta manera, los Cabildos pasaron a estar integrados por españoles peninsulares y por criollos, lo cual fue muy positivo para evitar recelos y mantener una relación más armónica en la sociedad hispanoamericana.

La obra del Cabildo, orientada a atender las diferentes necesidades de la ciudad y de sus habitantes, le permitió mantener un contacto fluido y permanente con estos últimos, quienes vieron en el cuerpo municipal al mejor receptor de sus necesidades e inquietudes. Todo esto hizo posible un perfecto entendimiento entre el Cabildo de Buenos Aires y la población, que



Cabildo de Buenos Aires.

se manifestó claramente en el momento de aunar esfuerzos para expulsar de la Capital virreinal a los británicos y evitar sus nuevas incursiones en el Río de la Plata.

Consciente el Cabildo de Buenos Aires de la crítica situación creada con la invasión británica, comenzó a extender sus actividades hacia asuntos que no eran de su incumbencia, por ejemplo los vinculados a lo militar y también a lo marítimo y naval, para colaborar con la defensa de la soberanía española en el Virreinato del Río de la Plata.

La labor militar del Cabildo fue dinámica y múltiple: tomó iniciativas y decisiones con gran firmeza y seguridad; planteó proyectos e ideas a la Real Audiencia gobernadora, al Comandante General de Armas y a los Comandantes de las distintas unidades; atendió, apoyó y recomendó los planes que proponían los habitantes de la ciudad; prestó importante ayuda moral y material en todo lo referido a la defensa del Río de la Plata; tuvo serios roces con Sobremonte y con las autoridades militares y navales debido a su intención de opinar, aconsejar e imponer sus puntos de vista en asuntos que correspondían a estas últimas; etc.

Antes de producirse las jornadas de la Reconquista, la acción militar del Cabildo fue activa, pero adoptó un carácter secreto y reservado, ya que suspendió sus reuniones el 25 de junio al verificarse el desembarco británico en las costas de Quilmes, para reanudarse posteriormente el 13 de agosto, luego de producirse la Reconquista, para convocar al día siguiente un Cabildo Abierto.

El Cabildo encontró un gran apoyo en la denominada Junta de Catalanes, grupo de distinguidos españoles de origen catalán y vasco que favorecía la expulsión de los británicos y que estaba liderada por D. Martín de Álzaga. Esta tarea conjunta la demuestra Alberto Salas en su obra:

Prosigue muy activamente la confabulación de los catalanes, que por medio de Don José Fornaguera y Don Anselmo Sáenz Valiente, Alcalde de segundo voto, debatieron planes de lucha y de reclutamiento de voluntarios en la casa de Don Martín de Alzaga... (2)

(2)
A. Salas, Diario de Buenos Aires (1806-1807), pág. 125.

La participación del Cabildo en las jornadas previas a la Reconquista puede conocerse a través de testimonios dejados por personajes de la época. El Capitán británico Alejandro Gillespie tuvo información de los planes e intenciones del municipio al decir que:

A mediados de julio una circunstancia reveló la existencia de un complot para derrocar a nuestro poder, y que los cabildantes eran actores principales. (3)

(3)
A. Gillespie, Buenos Aires y el interior, pág. 75.

Por su parte, Francisco Saguí, en las memorias que escribiera sobre estos acontecimientos, recuerda perfectamente la actitud del Cabildo en aquellos momentos:

Desde que este benemérito vecindario é ilustre Cabildo salieron del estupor causado por la atrevida conquista, no pensó mas ni tuvo otro ahinco que en la posibilidad de la reconquista y para este fin en tantos cuantos medios le fueran posibles. (4)

(4)

F. Seguí, Los últimos cuatro años de la dominación española en el antiguo Virreynato del Río de la Plata desde 26 de junio de 1806 hasta 25 de mayo de 1810. Memoria histórica familiar, pág. 16. Este personaje destaca la solidaridad entre el Cabildo y la población.

Reconquistada Buenos Aires el 12 de agosto de 1806, la vida de la ciudad tendió a normalizarse, aunque el Cabildo no interrumpió su obra militar sino que por el contrario la incrementó en gran forma, abandonando su clandestinidad y conociéndose al detalle gracias a las actas del cuerpo municipal.

En 1806, el Cabildo estaba integrado por Francisco de Lezica y Anselmo Sáenz Valiente como alcaldes de 1º y 2º voto, respectivamente, y por Manuel Mansilla, José Santos Inchaurregui, Gerónimo Merino, Francisco Antonio de Herrero, Manuel José de Ocampo, Francisco Belgrano y Martín Gregorio Yaniz como regidores; Justo José Núñez era el escribano y Benito Iglesias el síndico procurador general. A excepción de estos dos últimos, los demás permanecieron en sus puestos hasta fines de enero de 1807.

Los cabildantes comenzaron a ocuparse de las cuestiones marítimas y navales luego de la Reconquista, pues fueron conscientes del poder naval británico, de la presencia de buques enemigos en el Plata, de la posibilidad de recibir refuerzos militares y navales desde Gran Bretaña y El Cabo, del estado de indefensión general de las costas del Virreinato, de la debilidad de la fuerza naval de Montevideo y de la necesidad de mantener lo más seguras posibles las aguas interiores y exteriores del Virreinato. Además, debe mencionarse que algunos de los integrantes del Cabildo desempeñaban relevantes e influyentes actividades en el ámbito del comercio, lo que les permitió analizar y considerar con mayor idoneidad las cuestiones citadas, cooperar aportando embarcaciones de su propiedad, etc.

(5)

Datos extraídos del artículo de José María Sáenz Valiente y de la obra de Eduardo H. Pinasco.

Por ejemplo, D. Anselmo Sáenz Valiente (5), había nacido en España en 1755 y en 1790 contrajo matrimonio en Buenos Aires. Se dedicó al comercio marítimo y poseía varias embarcaciones. Fue 5º regidor y defensor de Pobres en 1796, 2º regidor en 1799 y conciliario de Caminos y Navegación de la Real Junta de Gobierno del Consulado en 1803. De igual origen y profesión era D. José Santos Inchaurregui (6). D. Francisco Belgrano estaba indirectamente vinculado al Real Consulado a través de su hermano Manuel, que era secretario de esa institución desde 1794.

(6)

E. H. Pinasco, Hombres de la historia del puerto de Buenos Aires en el período colonial, pág. 274.

En el Cabildo Abierto del 13 de agosto de 1806, además de exigirse al virrey delegar el mando político en la Real Audiencia y el militar en el Capitán de Navío D. Santiago de Liniers, surgieron las primeras disposiciones referidas a asuntos marítimos y navales al considerarse necesaria no sólo la defensa de la ciudad sino también de su costa, disponiéndose el número de tropas para ubicar allí, como también sus sueldos y confeccionar para el mismo fin un detallado inventario de todas las provisiones de guerra y de boca existentes en Buenos Aires. Esta decisión de proteger muy especialmente las costas que rodeaban la ciudad respondió a la experiencia del fácil desembarco británico en Quilmes, sitio en el cual no se había dispuesto una protección eficaz y donde fracasó totalmente la resistencia opuesta por las tropas allí apostadas; además, es preciso tener en cuenta, que los buques británicos no habían abandonado todavía las aguas ríoplatenses y existía el peligro de que otros más se hiciesen presentes aquí.

La defensa naval de Buenos Aires y sus costas se convirtió así en uno de los objetivos prioritarios del Cabildo, para lo cual buscó reunir el suficiente número de embarcaciones, atendiendo igualmente el cuidado, equipamiento y tripulación de las mismas, orientándose según el plan defensivo propuesto por Liniers, considerado por los cabildantes como el más apropiado para las presentes circunstancias, que básicamente consistía en tomar las lanchas cañoneras como el núcleo principal de defensa del Plata (obtener más de 100 y dotarlas de adecuada artillería):



Tuvieron presente los SS. que el principal cuidado para la defensa de esta Ciudad debe ponerse en las fuerzas marítimas segun el plan formado por el Señor Comandante, y segun lo que manifiesta nuestra situacion; que por lo tanto no deben omitirse medios para contar con aquellas fuerzas. . . (7)

Desembarco de las Fuerzas Reconquistadoras al mando de Liniers en el río Las Conchas. Agosto de 1806.

Para la creación de una fuerza naval en Buenos Aires, el Cabildo decidió recurrir a las embarcaciones existentes en la Capital virreinal, que eran las que habían transportado y escoltado desde Montevideo y Colonia del Sacramento a las tropas comandadas por Liniers y Gutiérrez de la Concha, que efectuaron la reconquista de la ciudad el 12 de agosto.

(7)
Acuerdo del 15 de septiembre, pág. 305.

Entre dichas embarcaciones se encontraban lanchas cañoneras, goletas, bergantines, balandras, sumacas, obuseras, transportes, faluchos, lanchones y botes, las cuales por ser pequeñas, rápidas y de reducido calado, respondían perfectamente al tipo propuesto por Liniers y el Brigadier Bustamante y Guerra para la defensa del Río de la Plata (de allí el gran interés del Cabildo por conservarlas y destinarlas a la protección y vigilancia de las costas del río).

El Cabildo se preocupó además por atender el correcto alistamiento, cuidado y mantenimiento de aquellos pequeños barcos, tal como lo indica el acuerdo del 18 de octubre:

despues de haverse gastado en esta [fuerza naval] ingentes sumas para carenarlos y ponerlos en estado de servir. . .

Luego de la Reconquista se verificó el regreso a la Gobernación de Montevideo de todo el personal embarcado que tomó parte en ella (oficiales de la Real Armada, capitanes mercantes, corsarios, etc...). Esta circunstancia puso a los cabildantes frente al grave problema de la falta de tripulantes, pero que aquellos solucionaron estimulando la incorporación de voluntarios a los barcos de Buenos Aires mediante el pago de 4 pesos fuertes mensuales por cada plaza de la marinería:

y siendo uno de los primeros el que no falte gente, acordaron que para estimular a que se aliste y matricule la necesaria para los buques se proponga y ofresca por oficio al Señor Comandante la gratificación de quatro pesos fuertes á cada plaza...⁽⁸⁾

(8)
Ídem, pág. 305.

Los oficiales no tuvieron derecho a percibir este sueldo creado por el Cabildo, ya que era un exclusivo beneficio de los marineros. Tuvo vigencia a partir de octubre de 1806 y el encargado de efectuar los pagos fue el síndico Procurador General D. Benito de Iglesias, tal como lo informaron a D. Francisco Tomás de Estrada, contador de Marina del Real Apostadero de Montevideo ⁽⁹⁾.

(9)
Acuerdo del 10 de octubre, pág. 319.

El Comandante General de Armas D. Santiago de Liniers aceptó y agradeció esta muestra de generosidad del municipio, prometiendo informar al Rey al respecto:

Se recivio un pliego con oficio del Comandante de Armas en que dá las gracias y ofrece informar al Rey por haver ratificado este J.C. [Ilustre Cabildo] la oferta de gratificar con quatro pesos á la gente de mar ...⁽¹⁰⁾

(10)
Ídem, pág. 318. "Hizo presente el Cavallero Síndico Procurador General haver pagado de su peculio la gratificación de quatro pesos fuertes asignada á la gente de mar de nuestros buques de guerra desde primero de octubre hasta último del que expiró [...], según resultaba de las cuentas que presentó arregladas á lo acordado por este I. C. [...]. Y los S.S. Le dieron las gracias en el acto, mandaron se le satisfagan quando ocurra por ellos de qualquiera fondos que existan", Acuerdo del 2 de enero de 1807, pág. 381.

Gracias al apoyo económico del Cabildo, Buenos Aires pudo contar con un plantel de tripulantes que se incrementó permanentemente y que junto a los tipos de barcos existentes, conformaron una fuerza naval apta para la defensa de las costas del Río de la Plata.

Tal era la intervención e influencia del Cabildo en los asuntos marítimos, navales y militares, que el Comandante General de Armas D. Santiago de Liniers lo informó exponiéndole:

estar aprontando la defenza en esta parte [Buenos Aires], y pide se le diga con quanto dinero podrá contar para dicha operacion. Y los S.S. mandaron se le conteste que puede contar con quanto dinero necesite...⁽¹¹⁾

(11)
Acuerdo del 20 de septiembre, pág. 306.

Para los gastos marítimos y navales, el Cabildo recurrió a los dineros depositados en sus cajas y que eran producto de los propios y arbitrios.

Los propios eran las propiedades que pertenecían al Cabildo: los ejidos (donde los habitantes de la ciudad podían concurrir a recoger leña), las dehesas (pastizales para el pastoreo del ganado) y las tierras para el cultivo y los jardines. El mayordomo de la Ciudad o de Propios era el custodio de las propiedades municipales y el encargado de recaudar los pagos por el usufructo de los propios.

Por su parte, los arbitrios eran los diferentes y variados derechos e impuestos de tipo municipal: multas, despacho de bebidas, introducción de vino y ganado, peajes en los puentes, juegos, etc. Clarence H. Haring ⁽¹²⁾ menciona la existencia de un pequeño impuesto local para fondear en los puertos de mar, lo que indica una cierta vinculación del Cabildo con los asuntos marítimos.

(12)
C. H. Haring, El imperio hispánico en América, pág. 176.

Cuando sus fondos comenzaron a escasear, el Cabildo recibió un importante apoyo económico del Real Consulado, institución que durante la ocupación británica (junio/agosto de 1806) había mantenido su normal funcionamiento. Luego de la Reconquista, el Real Consulado cooperó activamente con el Cabildo facilitándole dinero procedente de sus fondos, de los bienes y productos que custodiaba, de donaciones y préstamos otorgados por comerciantes particulares, etc.

Con el objetivo de recaudar fondos para destinar a los gastos de defensa de Buenos Aires y del Virreinato, el Cabildo aconsejó la creación de un impuesto de guerra que consistía en aumentar el derecho de importación de aquellos productos que no fuesen considerados de primera necesidad ni imprescindibles para la subsistencia de la población. Esta medida fue fundamental para ayudar a las exhaustas cajas capitulares y por el hecho de que ciertos productos ingresaban al Río de la Plata inevitablemente por vía marítima, el Cabildo tenía la posibilidad directa o indirecta de acumular recursos económicos para la defensa contra incursiones británicas, ejercer cierta influencia sobre el comercio marítimo incli-

nándolo hacia las necesidades defensivas del Virreinato y en especial de su Capital, y supervisar el tráfico marítimo del exterior (por ejemplo desde Brasil, región potencialmente peligrosa para el Virreinato del Río de la Plata, dada la afinidad de los portugueses con Gran Bretaña).

El Cabildo se comprometía a mantener en vigencia ese nuevo impuesto hasta el momento en que culminase definitivamente el estado de guerra entre España y Gran Bretaña.

La decisión fue tomada por el Cabildo durante su reunión del 22 de septiembre:

Se trató sobre los crecidísimos gastos que deben impenderse en asegurar la victoria por los diferentes medios que se han adoptado; y teniendo consideración á la escasez de fondos de este Cavildo, y á que se hallan agotados los recursos de prestamos y otros, y que aun para aquellos se necesitan arbitrios, meditaron los S.S. se imponga durante la guerra una contribución en los azucares, vinos, y aguardientes por no ser renglones de primera necesidad. (13)

(13)
Acuerdo del 22 de septiembre,
págs. 307-308.

Amenazado el Río de la Plata por la presencia de buques británicos, vecinos y comerciantes de Buenos Aires se dirigieron al Cabildo solicitando prohibir la entrada de barcos procedentes de Estados Unidos y restringir el tráfico marítimo. La primera medida surgió a causa del eventualmente peligroso entendimiento entre estadounidenses y británicos, unidos por los mismos rasgos culturales, étnicos, lingüísticos y religiosos; mientras que la segunda respondió al deseo de los comerciantes de no ver perjudicados ni dañados sus intereses. Según los cabildantes, ambas propuestas resultaron importantes para la protección del escenario rioplatense, prometiendo apoyarlas, tal era la costumbre del municipio ante cualquier sugerencia o consejo útil para las actividades de defensa (14).

(14)
Acuerdo del 25 de septiembre,
págs. 312-313.

La firme intención del Cabildo por organizar y alistar una fuerza naval se vio seriamente entorpecida por la decisión del virrey Sobremonte de hacer regresar a Montevideo todas las embarcaciones que habían venido para la Reconquista. Esto preocupó a los cabildantes, porque además de frustrarse la creación de la escuadrilla, se dejaría totalmente indefensa a Buenos Aires y costas adyacentes ante posibles incursiones y ataques británicos desde aquella parte del río, y finalmente se corría el riesgo de que los mencionados barcos fueran capturados por el enemigo mientras navegaban hacia el destino dispuesto por el virrey. Estas graves consecuencias fueron expuestas por los cabildantes en su reunión del 18 de octubre (15).

(15)
"En este estado hizo presente el Cavallero Síndico Procurador general tenia noticias positivas de que el Excelentísimo Señor Virrey havia pasado orden al Señor Comandante de armas para que inmediatamente se remitiesen á Montevideo las cañoneras y otros pequeños buques que de allí vinieron para la reconquista. Que el quitar aora esas fuerzas marítimas á esta Plaza, era dejarla expuesta al maior riesgo, y exponer á que esos buques sean apresados por el enemigo..." (pág. 322).

Evitar el cumplimiento de la orden de Sobremonte fue el objetivo principal del Cabildo:

Por estas consideraciones y otras muchas acordaron dichos S.S. se pase oficio al Señor Comandante de armas suplicandole obedesca y no cumpla la orden precitada, sino que represente y haga ver los incalculables perjuicios que podrá producir su cumplimiento; que se pase otro al Señor Regente Governador [...] para que como tan interesado en la defenza de este Pueblo incite al Señor Comandante de á que no se verifique el embio de dichos buques; y que en el primero se hagan las mas fuertes y enérgicas protestas por exigirlo así la gravedad del asunto... (16)

(16)
Acuerdo del 18 de octubre,
pág. 333.

El Coronel D. Juan Beverina (17), en su magnífica obra sobre las invasiones inglesas, reproduce fragmentos de las comunicaciones elevadas por el Cabildo a la Real Audiencia Gobernadora y al Comandante General de Armas Liniers (directo responsable del cumplimiento de la orden dada por el virrey), en las cuales se señalaba que las lanchas cañoneras y demás barcos eran considerados por los cabildantes elementos fundamentales para la defensa de Buenos Aires y del Río de la Plata en general.

(17)
J. Beverina, Las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806-1807), tomo II, págs. 91-92.

Tal fue la energía puesta por el Cabildo en sus protestas, que el 8 de noviembre:

Se recivio un oficio del Señor Regente avisando que consequente á lo solicitado por este J.C. le há dirijido oficio al Señor Comandante de armas á fin de que suspenda en el todo ó en la maior parte el regreso á Montevideo de las lanchas cañoneras y buques de fuerza que vinieron á la reconquista... (18)

(18)
Acuerdo del 8 de noviembre,
pág. 336.



Juan Bautista Azopardo.
Corsario durante
las Invasiones Inglesas.

(19)
Acuerdo del 20 de octubre,
pág. 324.

(20)
Ídem, pág. 324.

(21)
Ídem, págs. 324-325.

Este logro obtenido por el Cabildo en un asunto de tanta importancia afirmó las pretensiones del municipio por ocupar una posición decisiva e influyente dentro de las actividades defensivas del Río de la Plata.

Las referidas intenciones del Cabildo lo llevaron a querer intervenir activamente en los movimientos y operaciones de la escuadrilla de Buenos Aires, la cual no se limitaría a cumplir funciones estrictamente defensivas en las costas de la ciudad, sino que también se buscaría destinarla a algunas acciones de carácter ofensivo contra los buques británicos que se encontraban en el Plata:

el vecindario está dispuesto á oponerse al enemigo no solo en tierra sino tambien por mar, si se le permite operar con la libertad que requieren los tiempos presentes: Y que el Cavildo interpone sus respetos á fin de que su generosidad y noble franqueza permitan tomen el mando de algunas cañoneras y lanchas los individuos particulares que se propondran... (19)

A mediados de octubre, la presencia de una fragata inglesa frente a la capital incitó al Cabildo a sugerir un ataque contra el buque enemigo:

Trataron los SS. lo acaecido el día de aier [19 de octubre] con una Fragata Inglesa que se presentó en Balisas; la qual se dejó ver desde las siete de la mañana se acercó a Balisas, baró en el Banco; se hechó afuera al reconocer por Las banderas y gallardetes de nuestros buques que no estaba la Plaza dominada por su nación; fondeó á la otra banda del Banco, donde todo el día se mantuvo sin que nuestras fuerzas maritimas se moviesen, ni hiciesen diligencia alguna de perseguirla; cuia inaccion llenó de dolor y pena á este fidelisimo vecindario al ver por ella perdida una ocasion que pudo ser gloriosa á nuestro Pavellón, y frustrados los esfuerzos notorios que hace con este Cavildo por defender los intereses del Rey, de la Religión y de la Patria; y los SS. advirtiendole que esto no puede mirarse con indiferencia, sin contraer responsabilidad al Rey y á la Patria, haviendo sido el hecho tan notorio como escandaloso; Acordaron se pase oficio en el acto al Comandante de marina don Juan Gutiérrez de la Concha, expóniéndole que se dará cuenta a S. M. del hecho... (20)

Frustrada la acción contra la fragata inglesa, los cabildantes tuvieron serios roces con Liniers y en especial con el Capitán de Fragata D. Juan Gutiérrez de la Concha. Aquéllos criticaban la falta de iniciativa de ambos Oficiales de Marina, mientras que Gutiérrez de la Concha reprochó al Cabildo de querer tomar parte en cuestiones que no le correspondían y de asumir la dirección exclusiva de la escuadrilla de Buenos Aires (21).

Paralelamente, algunos integrantes del Cabildo guiados por su iniciativa personal contribuyeron con sus medios a la defensa del Río de la Plata, tal fue el caso de D. Anselmo Sáenz Valiente, Alcalde de 2º Voto, quien el 20 de noviembre fue autorizado por la Real Audiencia y por Liniers para armar en corso una goleta de su propiedad llamada *La Mosca de Buenos Aires*, que además debía ocuparse de la vigilancia del río, de observar los movimientos de los buques británicos e informar a las autoridades de la Capital ante eventuales desembarcos del enemigo. El barco corsario fue comandado por D. Juan Bautista Azopardo y estaba arti-

llado por 2 piezas “de a 4” y 2 “de a 8”, contaba con una tripulación de más de 60 personas y actuó hasta principios de 1807 cuando venció su patente.

Por su parte, el Real Consulado cooperó con las actividades corsarias y de vigilancia del Río de la Plata que promovieron miembros del Cabildo, destinando para ello a las embarcaciones que poseía.

También se contrató a capitanes mercantes y patrones particulares para que con faluchos de cabotaje, lanchas, botes y lanchones ejercieran la vigilancia del Plata, observaran las operaciones bloqueadoras de los buques enemigos y mantuvieran abierta las comunicaciones entre Buenos Aires y Montevideo por Colonia del Sacramento. El Cabildo tomó parte en estas empresas contratando estos servicios o bien pagándolos con sus fondos.

Durante la Segunda Invasión Inglesa (1807)

La capitulación del Brigadier General Beresford y de sus tropas el 12 de agosto de 1806 ante las fuerzas reconquistadoras del Capitán de Navío D. Santiago de Liniers no alejó totalmente el peligro británico del Virreinato del Río de la Plata. Luego de aquel acontecimiento, los buques del Comodoro Home Popham permanecieron en aguas rioplatenses ejerciendo el bloqueo del río para impedir las comunicaciones entre ambas bandas y en espera de refuerzos terrestres y navales procedentes del Cabo y Gran Bretaña.

Fracasada la empresa sobre Buenos Aires, los británicos consideraron más apropiado comenzar con la ocupación de Montevideo y de otros puntos de la Banda Oriental, para luego caer sobre la Capital del Virreinato. De esta manera, las nuevas fuerzas expedicionarias destinadas a invadir y ocupar las costas y los territorios del Río de la Plata por segunda vez, efectuaron previamente una serie de conquistas en el sector Oriental del Plata para obtener puntos de apoyo, bases y fondeaderos.

En octubre de 1806 el Comodoro Popham recibió un ejército al mando del Teniente Coronel Backhouse, procedente del Cabo, que ocupó Maldonado a fines de ese mes.

Inmediatamente, Gran Bretaña destinó hacia el Río de la Plata más auxilios terrestres y navales: en enero de 1807 llegó el Brigadier General Samuel Auchmuty con un ejército transportado y escoltado por la escuadra del Contraalmirante Carlos Stirling. Con estas fuerzas se conquistaron Montevideo (3 de febrero), Canelones y San José (febrero) y Colonia del Sacramento (5 de marzo).

En mayo y junio se hicieron presentes en el Plata el Teniente General John Whitelocke, designado Comandante de todas las fuerzas británicas, y también el Brigadier General Robert Craufurd, acompañado por una escuadra mandada por el Vicealmirante Jorge Murray.

Gran Bretaña colocó así en el Plata un ejército de más de 9.879 plazas y una flota de casi 25 buques artillados con más de 650 cañones y 50 transportes. Estas fuerzas iniciaron el desembarco en las costas del Virreinato el 28 de junio, por el lado de la Ensenada de Barragán.

Mientras tanto, en Buenos Aires, entusiasmada por el reciente triunfo obtenido sobre el invasor británico, se producía a fines de enero de 1807 el relevo de funcionarios en el Cabildo. Los nuevos puestos capitulares fueron ocupados por D. Martín de Álzaga (Alcalde de 1º Voto); D. Esteban de Villanueva (Alcalde de 2º Voto); D. Manuel Mansilla (Regidor y Alguacil Mayor); D. Antonio Pirán, D. Manuel Ortiz de Basualdo, D. Miguel Fernández de Agüero, D. José Antonio Capdevila, D. Juan Bautista de Ituarte y D. Martín Monasterio (Regidores); D. Benito de Iglesias (Síndico Procurador General) y D. Justo José Núñez (Escribano).

De todos los personajes mencionados fue D. Martín de Álzaga ⁽²²⁾ la figura dirigente por

(22)
E. H. Pinasco, *op. cit.* págs. 241-242.



Martín de Álzaga.
Alcalde de 1º Voto
durante la Invasión
Inglesa de 1807.

excelencia del Cabildo porteño. Español de origen, había nacido en el País Vasco y muy joven se estableció en Buenos Aires donde pasó a trabajar para una casa de comercio. Posteriormente se dedicó por su cuenta al comercio, logrando grandes éxitos y fortuna. Ocupó cargos en el Cabildo y en el Real Consulado, y se destacó por los preparativos militares que efectuó y dirigió antes y después de la Reconquista. Fue uno de los principales defensores de Buenos Aires durante la Segunda Invasión Inglesa, que habría de concluir victoriosamente para las armas virreinales en julio de 1807.

Respecto de otros miembros del Cabildo de 1807, podemos decir que D. Manuel Ortiz Basualdo y D. Martín Monasterio, ambos regidores, se hallaban vinculados al fondeadero de Buenos Aires desde 1790, desempeñando variadas funciones (como agentes marítimos, comerciantes, exportadores, cargadores, armadores, etc.), siendo dueños de algunas embarcaciones ⁽²³⁾.

Entre los acontecimientos destacados de los primeros meses de 1807, merece citarse el Cabildo Abierto del 10 de febrero, en el cual se tomó la decisión de suspender al Marqués de Sobremonte de todos sus cargos, delegando el mando político en la Real Audiencia y confirmando a Liniers como Comandante General de Armas. Estas decisiones surgieron dentro del mismo municipio y fueron consecuencia de la fracasada oposición que intentó Sobremonte ante las fuerzas británicas que sitiaron y finalmente tomaron Montevideo el 3 de febrero.

Obtenida la Reconquista de Buenos Aires, la obra que desempeñó el Cabildo en materia militar no sólo no concluyó, sino que fue adquiriendo cada vez mayor agilidad y relevancia.

(23)
E. H. Pinasco, *op. cit.*, pág. 273.

La actividad marítima y naval del Cabildo adquirió intensidad en 1807 por la circunstancia de quedar amenazado el Río de la Plata por un considerable número de buques británicos, lo que obligó a tomar medidas para asegurar la defensa de las costas de Buenos Aires y para mantener las comunicaciones con la Banda Oriental desde donde Whitelocke planeaba atacar la Capital; tampoco faltaron intenciones navales ofensivas de los cabildantes, disposiciones para no alterar el orden en el río y en la propia Capital, desacuerdos con las autoridades navales (Liniers y Gutiérrez de la Concha), etc.

Al igual que en el año anterior, el Cabildo de 1807 tuvo entre sus integrantes a individuos vinculados con el comercio marítimo, lo que permitió obtener recursos y hombres para desempeñar actividades vinculadas con los asuntos marítimos y navales.

(24)
Acuerdo del 26 de enero, pág. 410.

Con motivo del sitio a Montevideo, su gobernador y Cabildo solicitaron a Buenos Aires 3.000 hombres de tropa y 2.000 fanegas de trigo como auxilio. En su reunión del 26 de enero, el Cabildo porteño dispuso activar el pronto envío del trigo, encargándose a un catalán de apellido Pararera (¿o Parera?) que obtuviera embarcaciones para transportarlo, pero éste informó que a causa de la presencia de gran número de velas británicas en el Plata, la navegación era peligrosa y difícil, por lo que los propietarios de las embarcaciones se resistían a facilitarlas por temor a perderlas. A tal efecto, los cabildantes comisionaron al Alcalde de 1º Voto, D. Martín de Álzaga, a su vez acaudalado comerciante, para que gestionara la contratación de barcos a fin de enviar a la mayor brevedad posible el trigo solicitado por Montevideo ⁽²⁴⁾.

(25)
Acuerdo del 27 de enero, págs. 412-413. Aquí puede leerse también: "Y los SS. considerándolo todo muy arreglado acordaron proceda [Alzaga] en los terminos propuestos, y en el acto le dieron las gracias por su actividad y eficacia, suplicándole continúe con el mismo asunto que merece toda atención."

Las gestiones de Álzaga fueron exitosas ⁽²⁵⁾, pues logró contratar el falucho de D. Gaspar Villalba y las balandras de D. José Ramón Baudrix y D. Manuel Aguirre, a razón de 3 reales por arroba, lo que demuestra la gran influencia del Alcalde de 1º Voto dentro del comercio marítimo de Buenos Aires y los contactos que tenía con otras personas dedicadas a esta actividad, muy posiblemente socios o clientes suyos. De los personajes nombrados, D. Manuel Aguirre ⁽²⁶⁾ era propietario de algunas embarcaciones, entre ellas la balandra *Nuestra Señora*

(26)
E. H. Pinasco, *op. cit.*, págs. 210, 211 y 277.

de los Ángeles, y a su vez era patrón de la balandra *Volante*; en 1801 transportó comestibles y mercaderías a los barcos surtos en Balizas. Tuvo como patrón de sus barcos a D. Gaspar Villalba ⁽²⁷⁾, quien trabajó para él entre 1776 y 1794. Villalba partió de Buenos Aires con destino a Montevideo el 2 de febrero ⁽²⁸⁾ en el falucho *Santiago* (a) *La Fama* transportando 161 sacos de trigo y 54 de harina, que:

de orden de este J. C. condujo á Santa Lusía, y remitió dicho J. C. para auxiliarlo de la Plaza de Montevideo, los quales fue preciso devolver á esta por haver tomado ya la Plaza los enemigos. . . ⁽²⁹⁾

Además, el 14 de febrero ⁽³⁰⁾, los cabildantes ordenaron al Mayordomo de Propios que pagara 750 pesos corrientes a Villalba por los servicios prestados.

El 29 de enero zarpó de Buenos Aires una expedición compuesta por casi 2.500 hombres, comandada por Liniers, para auxiliar a la sitiada Montevideo. Esta tropa fue transportada y escoltada por buques mercantes alquilados o requisados y por embarcaciones armadas, todos bajo el mando del Teniente de Navío D. Juan Ángel Michelena. En esta expedición, el Cabildo tomó parte en algunos asuntos relacionados con la fuerza naval reconquistadora confiada a Michelena, como por ejemplo, la decisión de dejar fondeados algunos buques en la costa ubicada entre Higuierillas y Martín Chico, para proceder a reembarcar rápidamente las tropas expedicionarias de Liniers y todo su material de guerra en caso de un resultado adverso:

Se recibieron dos oficios fecha de aier [30 de enero] en la Plaia de San Juan, uno del Señor General del Exercito don Santiago Liniers, en que avisa haver desembarcado con dicho exercito entre el arroyo de San Francisco y San Juan, y que dará principio á su marcha luego que llegue la cavallada; y otro del Comandante de marina de la expedicion don Juan Angel Michilena, en que avisa lo mismo, y la disposicion que de acuerdo con este Cavildo ha tomado de dejar apostados buques mercantes en la Higuierillas y Martin Chico para el caso de que sea necesario el reembarco de nuestras tropas. ⁽³¹⁾

Las fuerzas desembarcaron en Colonia del Sacramento el 30 de enero, pero al conocerse la caída de Montevideo el 3 de febrero decidió Liniers regresar con sus hombres a la Capital, dejando en la Banda Oriental algunas tropas.

Llegado Liniers a Buenos Aires el 4 de febrero, el Cabildo le encomendó que dispusiera el envío hacia la Banda Oriental de buques de transporte para traer las tropas que quedaban, el material de guerra existente en Colonia del Sacramento y las familias e individuos que habían logrado escapar de Montevideo al caer dicha plaza, como también marineros del Real Apostadero (con los cuales se creó posteriormente el Batallón de Marina) ⁽³²⁾.

Durante febrero y principios de marzo se tiene constancia de que el Cabildo y Liniers cumplieron con su decisión de destinar los barcos a la costa Oriental del Plata para cumplir los objetivos mencionados; así lo informa al acta capitular del 4 de marzo:

Expusieron algunos de los SS. ser positivo y constante, que en los Puertos de Martin Garzia y las Higuierillas se hallan varios barcos nuestros, que hán sido remitidos de aqui [Buenos Aires] para la conduccion de artilleria, transporte de las gentes y familias que hán escapado de Montevideo. . . ⁽³³⁾

Respecto de los mencionados barcos, dice más adelante el mismo acuerdo:

los quales no pueden hacer viage por estar bloqueados aquellos Puertos por dos bergantines ingleses mal armados y peor tripulados; que esto exigia un pronto remedio para no tener interceptada nuestra comunicacion, facilitar la venida de aquellas familias, y evitar el conocido quebranto que padecerá la real Hacienda con el extravío de la artillería y municiones, y aun con la pérdida de aquellos barcos que estando asegurados, hán tenido que aconcharse mucho para escapar de los bergantines: Y reflexionando todos los SS. que no hay motivo alguno para tolerar ese bloqueo con tan débiles fuerzas, quando las tenemos maiores capaces no solo de auientar á esos bergantines, si [no] tambien de hacerlos presa y conducirlos á las balizas de este rio; Acordaron se suplique á la real Audiencia que expida las

⁽²⁷⁾
E. H. Pinasco, *op. cit.*, págs. 210-211.

⁽²⁸⁾
Acuerdo del 2 de febrero, *pág.* 421.

⁽²⁹⁾
Acuerdo del 14 de febrero, *pág.* 453.

⁽³⁰⁾
Ídem, *pág.* 453.

⁽³¹⁾
Acuerdo del 31 de enero, *pág.* 418.

⁽³²⁾
J. Beverina, *op. cit.*, *pág.* 176.

⁽³³⁾
Acuerdo del 4 marzo, *pág.* 474.

(34)
Ídem, págs. 474-475.

(35)
Ídem, pág. 475. Ante este ofrecimiento, el Cabildo se expresó en los siguientes términos: "Y los SS. teniendo por muy justa y plausible la solicitud de Castro, acordaron se recomiende á S.A. en terminos lo mas energicos acompañando original la representación, especialmente en orden al otro si por aora, sin perjuicio de tenerse presentes tan importantes servicios, el vasallage y amor patriotico que há manifestado dicho Castro para premiarlo á su tiempo por parte de la Ciudad..."

(36)
R. Muzzio, "La intervención de la marina española en la reconquista de la ciudad de Buenos Aires en el año 1806". En Boletín del Centro Naval, N° 635, págs. 233 y 241.

(37)
*Véanse al respecto los siguientes testimonios documentales:

Acuerdo del 5 de febrero: "...que todas las embarcaciones que se hallan actualmente surtas en el riachuelo, balizas y ensenada, no siendo de las destinadas á la defenza de la Ciudad, y de las que se emplean en la conduccion de abastos de la otra banda, como leña, carbon, grasa, etc... salgan inmediatamente y se internen en las calas y riachos del Parana..." (pág. 431).

Acuerdo del 2 de marzo: "...retirar de Balizas, de la Ensenada, y del Riachuelo los buques maiores nacionales y extrangeros [...] y considerando la necesidad que hay de que se retiren esos buques y se internen á las calas y riachos del Parana para evitar por este medio las fatales consecuencias que de lo contrario podrán resultarnos..." (pág. 472).

(38)
Acuerdo del 29 de abril, págs. 512-513.

(39)
Según el Contraalmirante Destéfani, la fuerza naval que defendía Buenos Aires estaba compuesta, en abril de 1807, de la siguiente manera: 3 sumacas, 1 goleta, 2 mercantes ingleses apresados (1 fragata y 1 bergantín), 6 lanchas cañoneras, 1 falucho y 1 lanchón del Rey. (Los marinos en las invasiones inglesas, págs. 268-270). También podía contarse con embarcaciones menores pertenecientes a capitanes mercantes y patronos particulares.

(40)
Acuerdo del 1° de junio, pág. 545-546.

ordenes mas estrechas para que inmediatamente salgan buques de fuerza con destino á aquellos lugares; y que sin perjuicio de esto estreche al Comandante de marina don Juan Gutierrez de la Concha para Que sin perdida de tiempo disponga la salida de los buques maiores existentes en balizas, en la ensenada y en el riachuelo...⁽³⁴⁾

De esta fuente podemos extraer algunas reflexiones sobre la actitud y objetivos del Cabildo: interés por mantener lo más seguro posible el río ante la acción bloqueadora británica, no perder las comunicaciones navales con la Banda Oriental, evitar la pérdida de los buques de transporte enviados desde Buenos Aires, hacer actuar ofensivamente los barcos existentes en Buenos Aires para apresar buques británicos que ejercían el bloqueo y la constante intención de imponerse en las decisiones sobre asuntos y acciones navales.

El Cabildo igualmente aceptó y recomendó los servicios de D. Francisco Antonio de Castro, vecino de Montevideo presente en Buenos Aires, que había escapado de la plaza. El ofrecimiento hecho por Castro consistía en utilizar una balandra de su propiedad para efectuar incursiones en el Plata y perseguir y atacar a los barcos británicos que obstaculizaban las comunicaciones con las costas Orientales⁽³⁵⁾. Estos servicios navales de Castro no eran extraños para Buenos Aires, pues en 1806 cooperó con Liniers en la expedición reconquistadora de la ciudad aportando una balandra artillada con 2 obuses, una lancha cañonera con una pieza "de a 18" y una embarcación para transportar tropas.⁽³⁶⁾

Para evitar la pérdida de buques, equipos y pertrechos navales, los cabildantes aconsejaron retirar del Riachuelo, Balizas y Ensenada de Barragán, todos aquellos barcos mercantes del Virreinato y extrangeros para internarlos en el río Paraná⁽³⁷⁾, a fin de protegerlos de caer en manos del enemigo y poder emplearlos eventualmente para acciones de transporte o de guerra. Se buscaba también retirarles artillería, timones y demás artículos navales para poder aprovecharlos en las embarcaciones destinadas a operaciones navales de defensa o ataque.

En la opinión de los cabildantes también existía la posibilidad de que descuidando la vigilancia y protección de aquellos barcos mercantes, algunas personas podían aprovecharse de la situación para contactarse con los enemigos o bien contrabandear. Esta decisión de resguardar los buques mercantes en las aguas interiores del Virreinato no fue cumplida totalmente, pues los defraudados cabildantes expresaron que:

teniendo presente, que aunque se hán librado providencias por el Superior Tribunal para la internacion de los buques maiores, no se han executado puntualmente, pues unos se hallan en balizas, otros al frente de San Isidro...⁽³⁸⁾

Las diferencias de criterio entre los cabildantes y los Oficiales de Marina (Liniers y Gutiérrez de la Concha) se extendieron asimismo hacia la forma de poner en acción los barcos de Buenos Aires⁽³⁹⁾: aquéllos proponían destacarlos para operaciones ofensivas, oponiéndose a la decisión de internar las lanchas cañoneras, en tanto que éstos sugerían adoptar una actitud más bien prudente. Veamos al respecto el acta del 1° de junio:

Trataron dichos SS. acerca de la novedad que se havia advertido de introducir las lanchas cañoneras en el riachuelo de Barracas dejando abandonadas las Balizas, y procediendo en esto contra lo resuelto en anterior Junta de guerra: reflexionaron detenidamente sobre el asunto, tuvieron en consideracion los gravisimos perjuicios que puede ocasionar al Servicio del Rey y de la Patria este procedimiento, pues es exponernos á que el enemigo bloqueador haga quantas tentativas le sugiera su orgullo; tuvieron presente el disgusto del Publico; advirtieron que serian inutiles y vanos los preparativos de nuestra defenza, si se dejaba al enemigo el arbitrio de burlarnos y perseguir á su voluntad nuestros pequeños buques [...]: Y considerando que si no se ocurre prontamente por el remedio podran redundarnos males de mucha gravedad, especialmente si á este Cavildo no se dá intervencion en las Juntas de guerra, pues se advierten y notan tantas variaciones; Acordaron se represente á la real Audiencia gobernadora con Bastante energia, solicitando se hagan salir las lanchas cañoneras y barcos de fuerza, y se le dé al Cavildo intervencion y conocimiento en las Juntas de guerra.⁽⁴⁰⁾

El Cabildo buscaba convencer a la Junta de Guerra de lo acertado de sus decisiones en materia naval; tan seguro estaba de sus afirmaciones, que llegó a pedir que se le confiara el mando de las embarcaciones de guerra de Buenos Aires, consciente de poder utilizarlas de la manera más efectiva ⁽⁴¹⁾ contra el enemigo.

Si bien la Junta de Guerra no atendió las exigencias del Cabildo, éste tuvo éxito en otras disposiciones que tomó y sugirió y que fueron muy beneficiosas y positivas para los aspectos marítimos y navales de la defensa de la Capital virreinal y de toda el área rioplatense.

Tal como hiciera el año anterior, el Cabildo dispuso pagar de sus caudales un sueldo de 4 pesos fuertes mensuales para cada plaza de la gente de mar, con el objetivo de fomentar el ingreso de voluntarios a bordo de los buques de Buenos Aires y contar así con tripulaciones listas y preparadas para actuar en casos de urgencia. Según informes de D. Juan de Ferrer, Contador de Marina del Real Apostadero de Montevideo, el Cabildo pagó este sueldo entre mayo y julio de 1807 ⁽⁴²⁾ y también entre noviembre de 1807 y enero de 1808 ⁽⁴³⁾.

El 2 de marzo los cabildantes decidieron prohibir la salida de buques mercantes desde Buenos Aires con destino hacia otros países y colonias, a fin de evitar que fuesen presa de las naves británicas que controlaban el Río de la Plata. Esto demuestra claramente la previsión de los miembros del Cabildo porteño, quienes dispusieron esta determinación para que los británicos no tuvieran conocimiento de la situación general existente en Buenos Aires, información que podían obtener interrogando a los capitanes y tripulantes de los barcos interceptados y capturados por ellos al partir de la capital del Virreinato ⁽⁴⁴⁾.

El contrabando y la consecuente vigilancia de las costas de Buenos Aires y sus alrededores ocuparon la atención del Cabildo. Justamente, en su reunión del 11 de marzo:

Se tuvo presente lo que el enemigo apoderado de la Plaza de Montevideo trabajará para introducir el contrabando en estas partes, y dar expendio á setenta y dos expediciones mercantiles, que por sus propias gazetas savemos hán salido de la Isla con destino al rio de la Plata: se reflexionaron las perjudiciales resultas que esto podrá atraer, franqueando por este medio armas al enemigo...⁽⁴⁵⁾

El celo del Cabildo por contrarrestar la acción del contrabando lo llevó a tomar diferentes precauciones y medidas, algunas de ellas sumamente estrictas y severas, como por ejemplo la de prohibir:

con pena de la vida y confiscacion de todos los bienes el trafico y comercio con el enemigo, haciendo extensiva la pena á toda persona de qualquiera estado y condicion que en ello intervenga, preste su nombre, dé auxilio, ó contribuía directa ó indirectamente al contrabando...⁽⁴⁶⁾

Para la vigilancia de las costas y puertos y para evitar la introducción de efectos, mercancías y armamentos por parte del enemigo, los cabildantes estimularon con sueldos y premios a las personas designadas para aquella misión, con la intención de que la cumplieran con la mayor eficacia y responsabilidad posibles ⁽⁴⁷⁾.

Los temores del Cabildo por la práctica del contrabando estaban perfectamente justificados, pues, por ejemplo, a principios de septiembre fue apresado en Balizas el falucho del Patrón D. Gaspar Villalba, por haberse hallado a bordo mercadería de contrabando negociada con los británicos en las proximidades de Montevideo ⁽⁴⁸⁾.

El Cabildo se dedicó también a proteger y vigilar las aguas interiores del Virreinato por el hecho de que permitían una cómoda comunicación con la Banda Oriental, ocupada en parte por las tropas británicas, lo cual era muy peligroso para Buenos Aires y sus adyacencias por el activo contrabando que por allí podía introducirse y por facilitar un fluido tránsito de personas entre ambas bandas y hacia la Capital. Esto último fue particularmente grave, pues el enemigo podía tomar conocimiento de los preparativos, planes y operaciones que se estaban

⁽⁴¹⁾ Acuerdo del 2 de junio. *Destácase, entre otros, el siguiente fragmento: "... acordaron dichos SS. que en la hora se pase otra representacion á la Real Audiencia gobernadora, refiriendo el pasage aunque notorio, y pidiendo se manden salir inmediatamente las lanchas y buques de fuerza, reiterando la solicitud de que se pongán á cargo de este Cavildo dichas lanchas y buques vajo el comprometimiento de que no se perderán instantes en salir ni se dará lugar á los arrojós del enemigo..."* (págs. 546-547).

⁽⁴²⁾ "Se vio el estado que ha presentado el ministro de Marina Don Juan de Ferrer de las gratificaciones devengadas por la gente de mar de quatro pesos fuertes mensuales que abona el Cavildo correspondientes a los meses de mayo, Junio, y Julio é importa nueve mil quinientos quarenta y quatro pesos fuertes; Y examinando por los SS. acordaron se pague esta cantidad con intervencion del Cavallero Sindico Procurador General." Acuerdo del 22 de agosto, pág. 659.

⁽⁴³⁾ *Es de destacar que aquí el Cabildo hizo extensivo el pago de los sueldos a las tropas de artillería e infantería de marina* (Acuerdo del 9 de febrero de 1808, pág. 41).

⁽⁴⁴⁾ "Trataron igualmente sobre que hallandose cargados varios buques en balizas, tenian ya las licencias necesarias para hacer viage á Colonias estrangeras y estaban dispuestos á salir de un día á otro; cuja salida podía atraernos irreparables perjuicios, tanto por que el enemigo detienen á quantos salen de este puerto, como por que se hará de viveres y tomará de todos los conocimientos que quiera de nuestro estado. Por lo que y otros gravisimos inconvenientes que se presentan fueron de parecer los SS. que no debia permitirse la salida de dichos buques, y acordaron se pase oficio al Señor Regente para que mande recoger las licencias y prohiba absolutamente la salida de todo buque..." Acuerdo del 2 de marzo, pág. 472.

⁽⁴⁵⁾ Acuerdo del 11 de marzo, págs. 482 - 483.

⁽⁴⁶⁾ *Ídem*, págs. 482 - 483.

⁽⁴⁷⁾ *Ídem*, págs. 482 - 483. Por acuerdo del 28 de septiembre, los cabildantes abonaron los servicios de D.

Francisco Ramírez, *Celador de la Quietud Pública*, por la "comisión conferida de acuerdo con este l. C. para la aberiguación de contrabandos, y correspondencia con el enemigo en la costa del Paraná..." (págs. 684 - 685).

(48)

Acuerdo del 2 de septiembre, pág. 668. El Cabildo aconsejó también "recoger las Licencias que se han dado a algunas Lanchas, y que estan proximas á salir, y que por punto general se sirva negar todo permiso para la otra vanda de este Rio, hasta que el enemigo evaque la plaza de Montevideo".

(49)

Acuerdo del 18 de septiembre, pág. 678.

(50)

Acuerdo del 3 de octubre, pág. 687.

(51)

Acuerdo del 9 de julio, págs. 625 - 626. Véase también el Acuerdo del 14 de julio, págs. 632 - 633.

llevando a cabo en Buenos Aires y también establecer contactos con los extranjeros afines a Gran Bretaña (portugueses y estadounidenses) que se hallaban internados en aquellos lugares desde 1806 por razones de seguridad cuando la invasión inglesa de ese año.

El Cabildo se dirigió en varias oportunidades al Comandante del Puerto de las Conchas (Tigre) comunicándole las medidas de seguridad que había tomado para la vigilancia de aquel puerto y de las costas del Paraná: prohibir la salida de cualquier persona desde el puerto de las Conchas (*Acuerdo del 29 de enero*), reunir en un sólo sector todas las embarcaciones menores dispersas en las inmediaciones de las Conchas para evitar que fuesen utilizadas libremente y sin control en el tránsito por el Paraná (*Acuerdo del 18 de marzo*), controlar estrictamente la navegación fluvial, cerrar la navegación hacia Buenos Aires a los portugueses y norteamericanos internados en la región de las Conchas (*Acuerdo del 2 de abril*), cerrar el puerto de las Conchas a toda comunicación con la Banda Oriental y mantener todas las embarcaciones ancladas en sus fondeaderos permitiendo la navegación solamente a aquellas encargadas de conducir y transportar suministros, alimentos y provisiones entre las distintas poblaciones ribereñas (*Acuerdos del 2 de febrero, 2 de abril y 6 de abril*).

Los cabildantes contrataron los servicios navales de algunos patrones particulares para efectuar tareas de espionaje en el Río de la Plata y en la Banda Oriental con el objeto de averiguar el número, estado y situación de las tropas británicas y virreinales y transmitir dichas informaciones a las autoridades de Buenos Aires. Por ejemplo, D. Mateo Pascual se dirigió al municipio presentando una certificación firmada por el Capitán del Puerto D. Martín Jacobo Thompson, que acredita "haber servido por espacio de veinte, y dos días con su bote para conducir a este Cavildo noticias interesantes del exercito de la otra banda al mando del Señor Elió, y por orden del Señor Alcalde de primero voto y Cavallero Sindico Procurador general" (49), por lo que los cabildantes ordenaron al Mayordomo de Propios que se le pagaran a Pascual 50 pesos fuertes por los servicios prestados. También el Cabildo recompensó con 40 pesos fuertes la comisión efectuada por D. Martín José Goycochea, vecino de Las Conchas, quien el 19 de junio fletó su bote "para que pasase a la otra banda [...] un propio ó sugeto que dice era para inquirir el estado de la Plaza de Montevideo, y fuerzas del enemigo" (50).

El Cabildo de Buenos Aires no interrumpió su actividad marítima y naval luego de la derrota de las tropas invasoras en las gloriosas jornadas de la Defensa de Buenos Aires (1° al 5 de julio). Inmediatamente después del tratado de paz suscripto con los jefes británicos el día 7, los cabildantes fueron conscientes de que era necesario ejercer estricta vigilancia en el Río de la Plata para mantener el orden y la tranquilidad allí, teniendo en cuenta que Montevideo todavía estaba ocupada por el enemigo y que los buques británicos no habían abandonado las aguas del río. A esta circunstancias se agregaron otros inconvenientes no menos preocupantes, como, por ejemplo, la difusión del contrabando y el continuo desplazamiento de personas entre ambas bandas, pues lo primero era perjudicial para el comercio legal y honesto del Virreinato, en tanto que lo segundo podía ser fuente de conspiraciones dañinas para Buenos Aires y Montevideo.

Fue así que el Cabildo aconsejó y tomó medidas tendientes a ofrecer al Plata la máxima seguridad posible. Por acuerdo del 9 de julio, se decidió suspender y cortar temporariamente las comunicaciones entre Buenos Aires y Montevideo (51) y que:

por ningun motivo excepto el de comision especial interesante se conceda a nadie licencia para pasar a Montevideo, y que al propio tiempo se suspenda la correspondencia semanal con aquella Plaza durante los dos meses del tratado, haciéndole [a Liniers] los gravisimos incombenientes que ha de resultar de lo contrario. . .

La debilidad militar y naval del Virreinato del Río de la Plata quedó patéticamente demostrada con las Invasiones Inglesas de 1806 y 1807. En lo estrictamente naval, era el Real Apostadero de Montevideo quien tenía a su cargo la protección naval del Virreinato y del Atlántico Sur, por lo que Buenos Aires estaba prácticamente desprovista de buques de guerra de consideración. Se debe destacar que no obstante la relevancia del Apostadero de Montevideo dentro del sis-

tema defensivo naval español en América, los buques allí existentes eran escasos, de pequeñas dimensiones y de poco poder combativo, lo que dificultó una eficaz protección de las aguas virreinales ante la aparición de las poderosas escuadras inglesas del Comodoro Popham, del Contraalmirante Stirling y del Vicealmirante Murray en el Río de la Plata.

Desde el momento mismo en que las tropas inglesas ocuparon Buenos Aires el 28 de junio de 1806, el Cabildo comenzó a transformarse en una institución de gran importancia e influencia, gracias a la ola de desprestigio que cayó sobre el virrey Sobremonte, quien arrasó a su vez a la Real Audiencia.

La importancia adquirida por el Cabildo se manifestó en su destacada actividad militar en favor de la defensa de Buenos Aires y de la región rioplatense, que se hizo realmente notable luego de la Reconquista de la ciudad el 12 de agosto.

Los asuntos marítimos y navales ocuparon particularmente la atención de los cabildantes de Buenos Aires, quienes apreciaron la significación que tenía la defensa y vigilancia del Río de la Plata para el Virreinato en general.

Algunas decisiones tomadas al respecto por el municipio porteño fueron exitosamente cumplidas, en tanto que otras o lo fueron en forma parcial o no se pusieron en práctica, pero lo que debe realmente destacarse es la preocupación, empeño y dedicación puestos por el Cabildo en actividades que no eran de su incumbencia, lo cual, en determinadas oportunidades, lo llevó a chocar con la resistencia o disconformidad de las autoridades navales, quienes veían en él a un molesto intruso que estorbaba sus jurisdicciones, o bien de los sectores comerciales, que no deseaban correr el riesgo de sufrir daños en sus intereses y ganancias.

Finalmente, en sus decisiones marítimas y navales, el Cabildo de Buenos Aires mostró una gran voluntad y sentido de cooperación, una particular atención y dedicación puestas en favor de los reducidos medios navales existentes en la Capital virreinal, una clara e inteligente visión sobre determinados asuntos y sobre todo, un profundo compromiso por mantener la soberanía española en el Río de la Plata frente a las apetencias de otras potencias. ■

Fuentes bibliográficas

- Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, El curso rioplatense. Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.
- Arguindeguy, Pablo y Rodríguez, Horacio, "Una fracasada invasión inglesa a las costas americanas del Pacífico". En: Memoria del III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Buenos Aires, 1995). Buenos Aires, 1998.
- Azopardo, Mercedes G., "Invasiones inglesas. Antecedentes. Intervención de la marina en la Reconquista. Actuación de Azopardo. Su curso en el Río de la Plata". En: Boletín del Centro Naval, vol. LXXX, n° 650, enero/marzo de 1962.
- Beverina, Juan, Las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806 - 1807). 2 tomos. Biblioteca del Oficial. Círculo Militar. Buenos Aires, 1939.
- Destéfani, Laurio H., Los marinos en las invasiones inglesas. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1975.
- Destéfani, Laurio H., "La defensa militar del Río de la Plata en la época hispánica". En: Memoria del III Congreso Venezolano de Historia (1977). Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1979.
- González, Julio C., El Real Consulado durante las invasiones inglesas (1806-1807). Buenos Aires, 1941.
- Haring, Clarence H., El imperio hispánico en América. Buenos Aires, Solar Hachette, 1966.
- Martire, Eduardo y Tau Anzoategui, Víctor, Manual de historia de las instituciones argentinas. Buenos Aires, La Ley, 1967.
- Meli, Rosa, "La Real Audiencia de Buenos Aires durante las invasiones inglesas". En: Memoria del II Congreso Venezolano de Historia (1974). Academia Nacional de la Historia de Venezuela (Caracas, 1975).
- Muzzio, Rodolfo A. "La intervención de la marina española en la Reconquista de la Ciudad de Buenos Aires en el año 1806." En: Boletín del Centro Naval, vol. LXXV, n° 635, julio/agosto de 1957.
- Pinasco, Eduardo H., Hombres de la historia del puerto de Buenos Aires en el período colonial. Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.
- Sáenz Valiente, José María, "Los alcaldes de Buenos Aires en 1806. Su actuación durante la primera invasión inglesa". En: Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, tomo XVII, año XII, octubre 1933-junio 1934.

Fuentes documentales

- Acuerdos del extinguido cabildo de Buenos Aires, tomo II, serie IV, años 1805-1807. Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1926.
- Acuerdos del extinguido cabildo de Buenos Aires, tomo III, serie IV, años 1808-1809. Buenos Aires, Archivo General de la Nación, 1927.



NORWEGIAN CRUISE LINE®

FREESTYLE CRUISING™

Norwegian Cruise Line is one of the fastest-growing cruise lines in the industry. And we are looking for people who want to grow along with us.

Our mission is to offer unique cruise vacations and to delight our customers with friendly and efficient service from a dedicated, passionate team. If you believe that teamwork and a positive, proactive attitude are required ingredients for success, you will enjoy being a team member.

EMBARK ON THE ADVENTURE OF A LIFETIME!

Immediate Shipboard Openings

- 2nd Engineer • Electrical Engineer
- Electronic Engineer • Senior Refrigeration Engineer
- 1st Officer • 2nd Officer • Chief Engineer
- Staff Captain

All positions require excellent English verbal and written skills.

Email your resume to shipboardresumes@ncl.com and enter **MARINE-ARGENTINA** in the subject line.

We reward our team members with 12 weeks on/12 weeks off rotations, competitive salaries, transportation to and from the ship, accommodations, all meals, and opportunities for advancement.

Bring your top talents to NCL and work on a state-of-the-art bridge and engine room.

For more information, visit www.ncl.com



Service, Teamwork and Yes Lead to Excellence.

TERRORISMO

CARLOS A. FRASCH

Fue siempre toda acci3n violenta, acompa ada de destrucci3n material y pérdida de vidas humanas, prevista para demostrar las falencias en un sistema de seguridad y sumir en la mayor de las incertidumbres a la sociedad que bajo él se cobija. Logra sus prop3sitos haciendo uso de la oportunidad y la sorpresa para suplir sus normalmente escasos recursos comparativos, tiene alta efectividad para generar daño pero no puede controlar ni la cantidad ni el tipo de víctimas que provoca con su demanda. Su acci3n raya en *la perfidia* que prohíbe el Protocolo Adicional I a los Convenios de Ginebra de 1948 ⁽¹⁾.

En el Siglo de las Luces, un importante y calificado grupo de pensadores, a partir de Kant y los conceptos de la crítica en los proleg3menos de la Revoluci3n Francesa, busc3 anular los principios de autoridad hereditaria y relativizar los del orden y la moral restantes. La incorporaci3n de la tecnología al concepto globalizador potenci3 el cambio y su mensaje nihilista vigente: *todo lo que no responda a esta nueva propuesta debe ser destruido*.

En el Museo del Carnavalet, en el *quartier* de Les Marais de Paris, se pueden ver los restos de las estatuas de los Reyes de Francia que la turba destruz3 a su paso durante la Revoluci3n. Menos violenta, pero igualmente destructiva, fue la actitud de Heidegger al entregar a sus alumnos de filosofía libros de Husserl para que los quemaran. Y, más pr3xima a nosotros, la actitud de Baudrillard y Derrida, al justificar los atentados del 11-S. Esta idea motivadora destructiva contribuye a cierta justificaci3n del acto terrorista que hoy transmiten algunos grupos políticos y académicos en Occidente.

Según este discurso se puede concluir que no todos los que cometieron actos violentos y masivos contra la sociedad fueron terroristas. Los actos ejecutados para alterar el sistema autoritario, moral y ordenado pueden ser actos de defensa y respuesta del oprimido contra quien ostenta el poder y lo obliga a actuar de acuerdo con la Ley Natural ⁽²⁾.

El 11-M en España, Al Qaeda fue una organizaci3n terrorista, ETA no, y desconocer ese concepto de la política europea le cost3 las elecciones al entonces partido gobernante de José María Aznar. Bajo el mismo concepto tampoco es igual juzgar internacionalmente a Milosevic o a Sadam Hussein que hacerlo con integrantes de grupos defensores de los intereses del pueblo, como el Kmer Rouge de Pol Pot, contribuyente en Camboya de una de las mayores matanzas de la historia. Al presente tenemos el 7-J, coincidente en el lugar con la reuni3n del G-8, que se adjudicará oportunamente, dentro de un tiempo islámico l3gico, el mismo Ben Laden que, autor o no, cosechar  agradecido toda secuela del terror.

El atentado a las Torres Gemelas de New York fue, casi con seguridad, obra de Al-Qaeda.

Carlos A. Frascch es Contraalmirante (R). Particip3 como Experto Naval en las reuniones de trabajo de 1992, 93 y 94 previstas por el Comité Internacional de la Cruz Roja y el Instituto Internacional de San Remo para la confecci3n del Manual de San Remo sobre Derecho Internacional Humanitario en el Mar.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 1.8.2005

(1)
Protocolo I a los Convenios de Ginebra, Art. 37, 1. c.

(2)
Thomas Hobbes, Leviathan, Penguin Books, London, 1982, pág. 189.

¿Por qué? Porque por el blanco elegido y la complejidad y disciplina en la ejecución del plan nadie más pudo realizarlo. Ahora, el 11-M y el más reciente 7-J, al estar inmersos en escenarios políticos locales o internacionales, pueden presentar alguna duda. En este Estado Global es fácil realizar un atentado de este tipo y adjudicárselo a Ben Laden que, viva o no, existe. Sin embargo, además de él, ¿cuántos interesados pudo haber habido en los dos episodios siguientes? Ninguno de ellos tuvo la complejidad y despliegue del primero y ambos un número de víctimas comparativo muy inferior. La pérdida del número 11 en la última fecha seleccionada asigna un pragmatismo difícil de otorgar a este tipo de ataques de fundamento doctrinario.

Las libertades que la norma internacional otorga al terrorismo y las limitaciones que impone al accionar de los sistemas de seguridad estatal favorecen sus actos y posibilidades de éxito. El hermetismo en sus actividades siempre dificultará la prevención, en especial en el acto inicial.

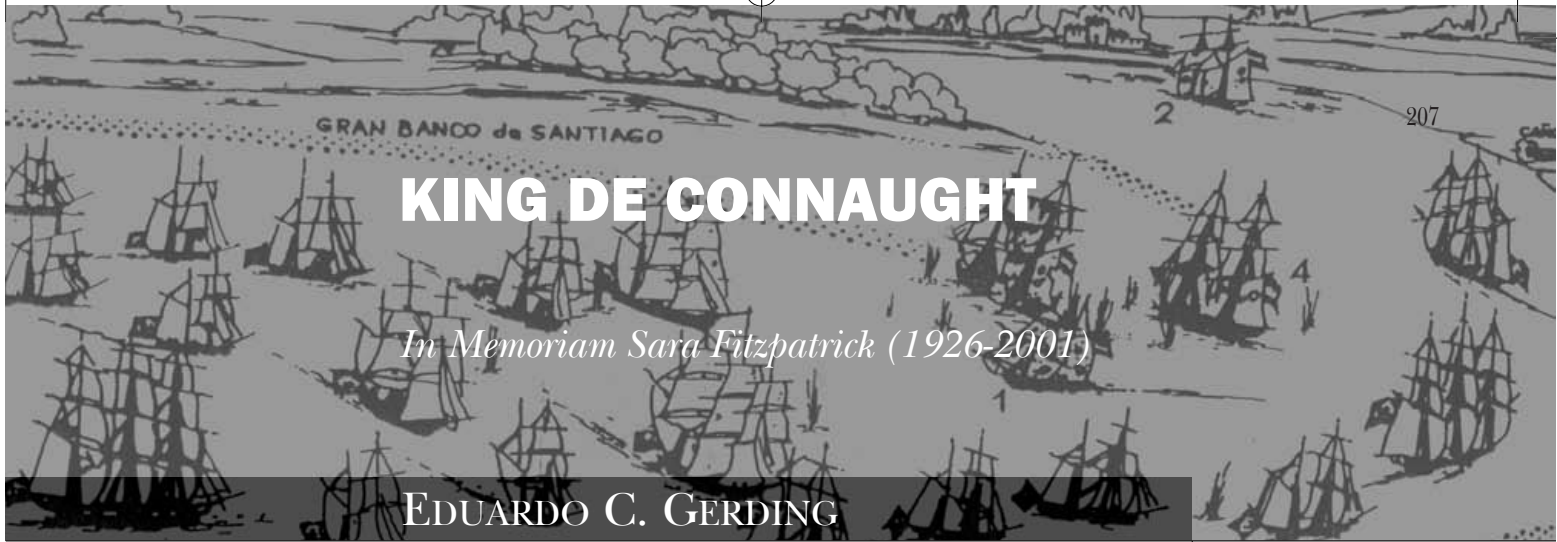
En el marco de la Cumbre Internacional sobre Terrorismo, realizada al cumplirse un año de los atentados del 11-M, Kofi Anan dijo: “[...] Afirmamos claramente que constituye terrorismo todo acto que obedezca a la intención de causar la muerte o lesiones corporales graves a *civiles o no combatientes*, con el propósito de intimidar a una población u obligar a un gobierno o a una organización internacional a realizar un acto o a abstenerse de hacerlo [...]”. Ante el nuevo escenario la Organización de las Naciones Unidas (ONU) debió actualizar parcialmente su mensaje con respecto a la Carta de 1945.

La opinión de todo ejecutivo de alto nivel marca siempre una postura del organismo al que representa y como tal debe aceptarse. La mención de *civiles y no combatientes* es el reconocimiento tácito de la existencia de un nuevo escenario de conflicto armado. Importante referencia por ser la ONU custodio de la voluntad de las Naciones y estar obligada: *a preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra* ⁽³⁾.

(3)
Carta de las Naciones Unidas.
Preámbulo.

En este nuevo conflicto, Fuerzas Armadas y Terroristas obtienen la categoría de *combatientes* según las previsiones de Las Convenciones de la Haya de 1907, pero los crímenes de *lesa humanidad*, que no prescriben, hasta ahora sólo son cometidos por quienes representan al Estado. Excelente escenario para quien desee provocar el terror y nuevo motivo de preocupación y limitación para quien deba organizar la defensa de la sociedad. Este nuevo escenario internacional obligará a actualizar el contenido de los Protocolos Adicionales I y II a las Convenciones de Ginebra, que ante estas variantes devienen abstractos.

Para no favorecer el accionar del terrorismo el discurso debe evitar hacer diferencias entre actores terroristas, porque con ello sólo contribuirá a afectar el *Espíritu de la Ley* que protege a toda la sociedad y a sus sistemas. Los ciclos de cambios profundos que registra la historia, similares a este global, contribuyeron a realzar el odio y la reacción con proyección destructiva ilimitada. Para evitarlo, el lenguaje moderno no debería contener conceptos que limiten la defensa del ciudadano común ante el embate de este flagelo. ■



El Sargento Mayor de Marina John King nació en Newport, provincia de Connaught, en el condado de Mayo (Irlanda), el 26 de octubre de 1800. Era el hijo del Capitán Myles y de la Sra. Mary King.

Newport

El nombre de la ciudad natal de King es inglés, no obstante sus raíces celtas. Su nombre era *Burragoule*, término que significa "ciudad privilegiada" y que es fruto de la conjunción de una expresión normanda y otra irlandesa. Newport fue fundada en el siglo XVIII por los arrendatarios Medlycot a través de la obra del Capitán Pratt, quien vislumbró en esta verde campiña un gran potencial naviero. Sus primeros habitantes constituyeron la denominada Sociedad de Amigos.

Para mediados del siglo XVIII el agente de tierras James Moore controlaba la ciudad y su interior. A fines de dicho siglo, la familia O'Donel adquirió las tierras y construyó la Newport House que mira hacia el muelle.

La provincia de Connaught

Connaught, uno de los antiguos cinco reinos de las provincias irlandesas, está situado al oeste y noroeste de la isla. Comprende los modernos condados de Mayo, Sligo, Leitrim, Galgaw y Roscommon.



De izquierda a derecha: escudo de armas del condado de Mayo, escudo de armas de Connaught (Gentileza de Mike O'Brien, Webmaster, Clan O'Brien- An Irish Clanwebmaster@obrienclan.com, www.obrienclan.com) y escudo de armas de Newport (Gentileza de Peter Mallowney). Las palabras *Ar Aghaigh le cheile* significan "Juntos adelante".

El Capitán de Corbeta Médico (RE) Eduardo C. Gerding se recibió de bachiller en 1967 en el Colegio Cardenal Newman. Egresado como médico en 1974 (Facultad de Medicina de la Universidad del Salvador). Primer médico de la Plana Mayor del transporte ARA Canal Beagle durante el conflicto con Chile en 1978. Ex Jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Naval Puerto Belgrano y del Hospital Naval Cirujano Mayor Dr. Pedro Mallo. Ex Jefe del Departamento Sanidad del Batallón de IM de Comando y Apoyo Logístico (BICL), del BIM 5 (Ec) y de la ESIM.

Su ancestro Eduard Gerding, oriundo del Reino de Hannover, ingresó al país en 1830 en plena época de la Confederación, fue socio de William MacCann y fundó el Club de Residentes Extranjeros que es el club más antiguo de Sudamérica. A este antiguo club pertenecieron entre otros Guillermo Brown (1812-1875) (hijo mayor del Almirante Brown), el Almirante Juan G. Lowry (1812-1861) y el Sr. Juan Higinbothom (1777-1855), quien financiara la fragata Chacabuco, el bergantín Río de la Plata, el bergantín goleta Pueyredón y al General Rondeau.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 29.7.2005

El levantamiento irlandés de 1798

Dos años antes de que naciera Juan King se produjo un levantamiento cuyos efectos repercuten hasta hoy día. El sistema político imperante en Irlanda en 1790 determinó la exclusión de cerca de 5 millones de personas. Solamente los protestantes, que constituían el 10 por ciento de la población, podían votar u ocupar un sitio en el Parlamento.

Como consecuencia de este levantamiento fueron asesinados aproximadamente 30.000 irlandeses, hombres, mujeres y niños, destruyéndose 12 ciudades e innumerables aldeas. Datan de esta época los combates de Tara, de Harrow, Oulart Hill, Curragh, Three Rocks, Bunclody, Tubberneering, Arklow, Ballynahinch y Carricknagat.

El Año Francés en el condado de Mayo

En agosto de 1798, una fuerza francesa de 1.100 hombres comandada por el General Humbert desembarcó exitosamente en Killala, en la costa oeste del condado de Mayo, en apoyo de los irlandeses. Después de vencer a una fuerza inglesa superior en la Batalla de Castlebar, Humbert fue derrotado en Ballinamuck, condado de Leitrim. Los soldados franceses fueron tratados honorablemente pero los irlandeses fueron masacrados. A lo largo de los caminos podían verse los cuerpos de las mujeres irlandesas asesinadas junto a sus niños gimiendo. Este heroísmo fue inmortalizado por el poeta irlandés John Keegan Casey, haciéndose célebres los nombres de las heroínas Mathilda Tone, Mary Doyle, Mary Anne Mc Cracken, Teresa Malone, May Loftus y Lady Pamela Fitzgerald. Esta brutalidad fue denunciada por Lord Moira en la Cámara de los Lores.

Las primeras inmigraciones a la Argentina

Se puede decir que la primera ola inmigratoria data de fines de 1820 hasta comienzos de 1840. En ese período John Thomond O'Brien, del condado de Wicklow, asistente del General San Martín, intentó reclutar inmigrantes. Sin embargo fue la acción conjunta con John Money de Streamtown, cerca de Ballymore, condado de Westmeath, la que logró la inmigración a partir de Westmeath/Longford/área de North Offaly. Durante 1830, hubo una progresiva inmigración irlandesa a la Argentina procedente de tres fuentes: Irlanda, Estados Unidos y Brasil.

Para 1830 contábamos con 300 inmigrantes irlandeses, quienes ya tenían a su primer capellán, el reverendo Patrick Moran. La segunda ola inmigratoria se produjo en 1840 y estuvo vinculada a la Gran Hambruna. Los inmigrantes de la primera ola no fueron tan nacionalistas como los de la segunda. En 1844, William McCann, autor de *Dos mil millas a través de las provincias argentinas*, refería que al menos las tres cuartas partes de los inmigrantes irlandeses en la Argentina procedían del condado de Westmeath.

La familia King

El apellido King es muy común en Irlanda y, si bien en el Ulster es de origen inglés, la mayor parte es producto de apellidos irlandeses mal traducidos o de pronunciación similar.

Juan King ingresó a la Armada el 16 de enero de 1826 con el grado de Teniente Segundo de Ejército a bordo del navío *Congreso Nacional*, comandado entonces por el Capitán William R. Mason. El 12 de mayo, el Almirante Brown lo ascendió a Teniente de Navío. Dos años más tarde ascendió a Capitán y el 21 de noviembre de 1840 fue promovido a Sargento Mayor.



Daguerrotipo del Sargento Mayor de Marina Juan King (1854).

Sirvieron en la Armada Argentina tres personas de apellido King: Santiago King (ex Comandante de la corbeta *Zephyr*, que tomó parte en el Combate de Montevideo del 20 de mayo de 1814), el Pilotín William King y el Sargento Mayor de Marina Juan King. Sabemos que en 1820 hubo un Guardiamarina llamado John King a bordo de la fragata *Heroína* (comandada por el Teniente Coronel David Jewett) pero no tenemos elementos suficientes como para confirmar este dato.

Firma de Juan King
(Gentileza del Archivo General de la Nación, Sala 9, Caja 49, Ítem 49.3.13).

Según la grafoanalista Felisa Reder de Müller, la letra “J “ revela una ligera inclinación a la derecha lo cual aparte de revelar una gran capacidad organizativa muestra dificultades para la escritura debido probablemente a un dolor de muñeca.

La firma de King revela autoconfianza, una responsabilidad plena y una cálida personalidad. Los trazos firmes evidencian coraje y persistencia a pesar de las circunstancias adversas.

Juan King y la Guerra Cisplatina (1825-1828)

Juan King arribó a Buenos Aires en 1825 durante la presidencia de Bernardino Rivadavia y en la época en que hacía crisis nuestra relación con el Imperio del Brasil. En abril de ese mismo año, el Coronel uruguayo Antonio Lavalleja con sus 33 Orientales desembarcaba en la playa Agraciada para recapturar la provincia que había sido invadida en 1816 por los portugueses, a la que estos últimos llamaban Cisplatina. El 25 de agosto hubo una reunión general en la cual Lavalleja expresó sus deseos de pertenecer a las Provincias Unidas del Río de la Plata. El 24 de octubre, Buenos Aires estuvo de acuerdo en dicha incorporación.

Como resultado de esto, el 10 de diciembre de 1825 el Emperador Pedro I le declaró la guerra a las Provincias Unidas del Río de la Plata. Nuestro país le declaró a su vez la guerra al Brasil el 3 de enero de 1826. Como consecuencia de las nacionalidades involucradas en las flotas de ambos bandos este conflicto se dio en llamar la guerra “entre los británicos argentinos y los británicos brasileños”.

Debemos tener en cuenta que en el momento de dicho conflicto, la Armada Imperial del Brasil era la fuerza naval más grande de Sudamérica. Parte de la tropa brasilera había sido reclutada en Irlanda y en Alemania y Don Pedro I disponía de un préstamo de los banqueros londinenses para financiar la guerra. Brasil contaba con importantes comandantes navales tales como David Carter, James Thompson, John Pascoe Grenfell y Agnello Bittencourt.



Don Pedro I Emperador del Brasil
(1798-1834).

El 21 de diciembre de 1825, el Vicealmirante Rodrigo José Ferreyra de Lobo comandó una enorme flota destinada a bloquear a Buenos Aires. Los republicanos designaron entonces al Teniente Coronel Guillermo Brown, quien contaba entonces con 49 años de edad. Las fuerzas de Brown constaban de 19 buques (la mayoría mercantes transformados) y 135 cañones de gran diversidad. El 16 de enero de 1826, Juan King se embarca en el bergantín *Congreso Nacional* (18 cañones y tripulación de 120 hombres) comandado por William Robert Mason. Nuestros comandantes eran Tomás D. Espora, Leonardo Rosales, William Clark, William Bathurst, Henry Granville y Malcom Shannon.

En 1826 se produjeron feroces combates navales con las fuerzas imperiales a saber: Punta Colares, Los Pozos, El Juncal y Quilmes.

El Combate de Punta Colares (9 de febrero de 1826)

El 9 de febrero de 1826 a las 15 hs, aproximadamente 15 millas al sur de La



Bandera del Imperio Brasileiro

Colonia, se produjo un importante enfrentamiento naval. Los dos principales navíos republicanos eran el buque insignia *25 de Mayo* (28 cañones y una tripulación de 220 hombres), comandado por el ex Teniente de la Royal Navy Henry William Parker, y la *Congreso* (18 cañones y una tripulación de 120 hombres). Los brasileños contaban con tres corbetas (*Liberal*, *Itaparica* y *Maceío*), 5 bergantines y 6 barcos pequeños que totalizaban 152 cañones.

El Almirante Brown abrió fuego contra el bergantín *Pirajá*, cuando de repente debió virar con su fragata en dirección NNO sin avisarle previamente al resto de la flota.

Sus unidades trataron de seguirle la maniobra pero se perdió la formación que se distanció de la *25 de Mayo*. Como resultado de esto, el buque insignia debió soportar el fuego proveniente de las tres corbetas brasileñas. Brown apoyado sólo por la *Congreso* (con Juan King a bordo) se las arregló para enfrentar una vez más a los brasileños, dañando a la *Liberal*. Brown tuvo 26 bajas.

Como resultado de lo acaecido se instituyó una Corte Marcial que comprometió a los oficiales Juan Bautista Azopardo, Martín J. Warnes, William Mason y al Capitán Beazley. El maltés Juan Bautista Azopardo fue obligado a presentar su retiro el 2 de febrero de 1827 y lo mismo ocurrió con el Capitán Warnes. William Parker, por otro lado, fue promovido a Comandante de la *Congreso* y se lo puso como Segundo Jefe a Cargo de la escuadra republicana. El Capitán Clark fue designado Comandante del *Republica*, Rosales tomó el comando del *Belgrano* y J. M. Pinedo se hizo cargo de la *Sarandí*. El 12 de mayo de 1826, Juan King fue ascendido a Teniente.

El Teniente King y la Congreso

El Teniente Segundo King se desempeñó como Segundo a cargo a bordo de la *Congreso Constituyente* (ex *Mohawk*) desde el 26 de febrero hasta el 12 de marzo de 1826 correspondiente al período del ataque a la Colonia del Sacramento.

La *Congreso* sufrió 17 bajas. El Comandante William Parker tuvo que ser desembarcado el 14 de marzo como resultado de una severa enfermedad pulmonar.

A partir de aquí King se hizo cargo del comando de la *Congreso*. Parker falleció el 27 de marzo de 1826 y King conservó su puesto participando con el Almirante Brown en la persecución de la poderosa fragata brasileña *Nitcheroy* de 54 cañones.

Como comandante, John King participó además en el ataque a la fragata *Imperatriz* (27 de abril) y en el Combate de Banco Ortiz (2 de mayo). El 12 de mayo de 1826 King fue ascendido a Teniente y designado como Segundo Comandante de la *Congreso*. King participó del Combate de Los Pozos, Combate de Quilmes (Comandante Capitán J. Fisher) y el Combate de El Juncal (Comandante William Mason).

Juan King contrae matrimonio con Sarah MacGaw

Juan King se casó con Sarah MacGaw en 1826 durante la Guerra Cisplatina. Sarah era la hija de Peter y Agnes MacGaw. Ocho años más tarde Sara dio a luz a su primer hijo, Myles. Tuvieron cuatro hijas: Inés, Enriqueta, Elena y Mariana.

El Combate de Los Pozos (11 de junio de 1826)

El 10 de junio de 1826, el Almirante brasileño Rodrigo Pinto Guedes, que reemplazaba al Vicealmirante Lobo, le ordenó al Comandante de origen británico James Norton (yerno de Lord Erskine) que le diera el golpe final a la flota republicana.

Nota: En la Basílica de Nuestra Señora de la Merced consta el registro de bautismo de un hijo llamado John King en 1849 (Libro 30, pág. 127) y el casamiento de una de las nietas de King llamada Sara Julia con el Sr. Ricardo Roswell Colton.

Norton se comprometió a *hacer cenizas* a nuestra flota y para ello atacó con tres divisiones, 31 barcos de guerra y 266 cañones. Brown tenía sólo 4 naves y 7 cañoneras. Frente a tamaña fuerza naval procedió a arengar a sus hombres con las siguientes palabras:

*¡Marineros y soldados de la República! ¿Ven esa enorme montaña flotante?
Son 31 barcos enemigos. No crean que su General alberga el menor temor dado que él no duda de vuestro coraje y espera que imitarán a la 25 de Mayo que preferiría hundirse antes de rendirse. Fuego graneado, que el pueblo nos contempla.*

Los brasileros fueron derrotados. Juan King tomó parte en este feroz combate, revelando un enorme coraje y una gran destreza marinera. Para fines de 1826 nuestros buques de guerra atacaban a los brasileros en sus propias costas.

El Combate de Quilmes (24 de febrero de 1827)

Aproximadamente cinco naves republicanas navegaban desde la isla Martín García hacia Buenos Aires cuando se toparon con 24 naves Imperiales cerca de Quilmes. La acción concluyó con la retirada de la flota brasilera, una de sus goletas destruidas con sólo tres sobrevivientes de una tripulación de 120. Las fuerzas argentinas tuvieron sólo 17 bajas.

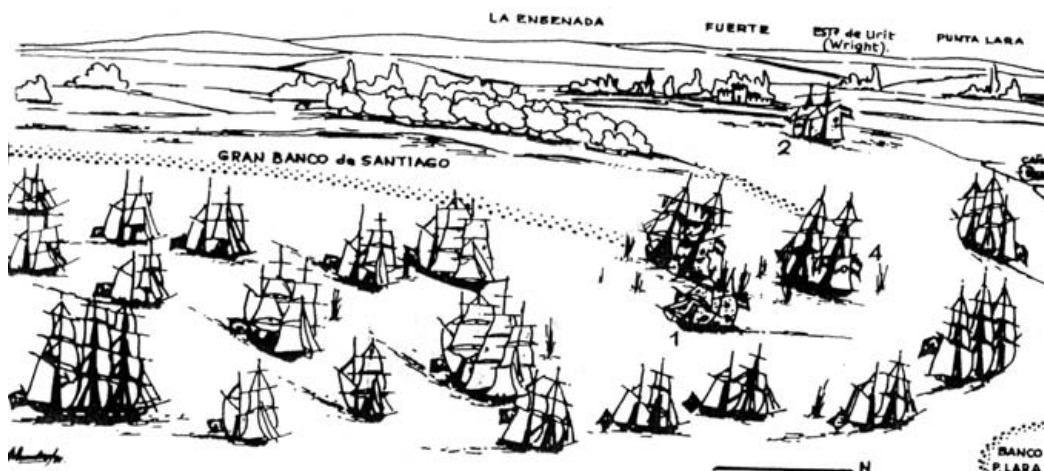
Un marinero de trinquete llamado William Finney compuso una canción para conmemorar dicha victoria. Juan King, tomó parte precisamente en la segunda etapa del Combate de Quilmes. La Guerra Cisplatina fue un conflicto desastroso para el Brasil y concluyó con su derrota el 27 de agosto de 1828. La provincia Cisplatina (actualmente Republica Oriental del Uruguay) ganó su independencia gracias a la mediación de Woodbine Parish y Lord Ponsonby.}

El ataque nocturno a la *Imperatriz*

El 27 de febrero, Juan King comandando la *Congreso* y Tomás Espora en la *25 de Mayo* participaron en el asalto nocturno al poderoso navío brasilero *Imperatriz* (52 cañones). Los republicanos tuvieron sólo 6 bajas. Un proyectil procedente del buque insignia republicano mató al Capitán Luis Barroso Pereyra e hirió al Marqués Lisboa (Tamandaré).

El Combate de Monte Santiago (7-8 de abril de 1827)

En el Combate de Monte Santiago, tres buques argentinos debieron enfrentarse a 20 navíos brasileros. King, quien en ese momento era el segundo a cargo del bergantín *República* luchó con gran valentía debiendo sustituir al Capitán Henry Granville, de 34 años, cuyo brazo derecho debió ser amputado.



Comandante
James Norton.



Bandera de Los Pozos.

Combate de Monte
Santiago durante la
Guerra Cisplatina.

King sostuvo el combate cuando la mayor parte de su tripulación ya había sido muerta por el fuego enemigo. Brown le ordenó entonces a King que clavara su artillería, pasara sus 80 heridos a la goleta *Sarandí* (ex *Grace-Ann* construida en Baltimore), le prendiera fuego al buque y volara la santabárbara. King obedeció la orden pero previamente empavesó el buque. Los brasileiros finalmente hubieron de retirarse con más de 200 bajas.

Navíos republicanos: 1. Goleta *Sarandí*, 2. barca *Congreso*, 3. bergantín *Independencia*, 4. bergantín *República*.

Navíos del Imperio del Brasil: fragata *Paula*, corbeta *Liberal*, bergantín *Caboclo*, bergantín *29 de Agosto*, bergantín *Independencia ou Morte*, falúa *Pará*, goleta *Maria Tereza*, goleta *Conceição*, goleta *Athalante*, goleta *Esperanza*, goleta *Rio da Prata*, corbeta *Turujuba*, goleta *Alcántara*, goleta *Isabel*, corbeta *Maceío*, bergantín *Piraja*, lugre *Príncipe Imperial* y goleta *Providencia*. (*Gentileza del Instituto Nacional Browniano*.)

La goleta corsaria *Sin Par*

El 8 de mayo de 1827, el Teniente John King solicitó su baja de la marina aduciendo problemas de salud aunque quizá la causa real haya sido su intención de ingresar a la guerra como corsario. John King reemplazó al estadounidense Charles Fidblon como Comandante de la goleta *Sin Par* (ex *Beauty*) de 44 cañones y partió para un segundo crucero. Con una tripulación de 70 hombres, dos cañones largos de a 18 y dos de a 4 estuvo operando durante dos meses, logrando la captura de 13 buques.

El 26 de octubre de 1827 partió para un tercer crucero, capturando seis navíos enemigos. En uno de los buques apresados se produjo un motín. King retornó a Buenos Aires el 11 de enero de 1828 y su barco fue subastado por los propietarios. El Estado adquirió dicho buque y le cambió el nombre a *Federal*, incorporándolo a la flota. Dicha nave tenía entonces una tripulación de 100 hombres, un cañón giratorio de a 24 y 6 cañones de a 8.

King regresa al servicio activo

Después de sus exitosas incursiones como corsario, King se incorporó nuevamente a la marina el 22 de abril de 1828 siendo promovido al rango de Capitán. Partió el 3 de junio de 1828 como Comandante del bergantín-goleta *Federal* junto con la goleta *Sarandí* (Comandante Andrew Chalmers) siendo el Comandante Superior el Teniente Coronel George S. Bynnon.

Para fines de julio, King capturó varios buques de guerra mientras que la *Sarandí* capturó cuatro en agosto. La Guerra Cisplatina finalizó el 27 de agosto de 1828 y, a través de la Convención de Río de Janeiro, nació un nuevo país: la Republica Oriental del Uruguay. Juan King fue dado de baja de la marina republicana a fines de 1828 y lo mismo ocurrió con el resto de los veteranos de la Guerra Cisplatina.

El Capitán King se desempeña como Capitán de Ultramar y Práctico del Río de la Plata

El primer trabajo de King después de dejar la marina fue como Práctico del Río de la Plata. En 1830 fue Capitán del bergantín *Esperanza*, el cual realizaba navegaciones a Carmen de Patagones.

En 1832, por razones desconocidas, King realizó un viaje a Nueva York. Según las investigaciones de la Srta. Claire Healy realizadas en los Registros de Ingresos de Pasajeros a Buenos Aires que obran en el Archivo General de las Nación los movimientos de Juan King entre 1833 y 1838 fueron los siguientes:



Navío de guerra
brasileño *Don Pedro I*.

| Fecha | Puerto de origen | Barco |
|-------------------------|------------------|-----------------------------------|
| 8 de agosto de 1833 | New York | Fragata americana <i>Brutus</i> |
| 21 de mayo de 1837 | Concordia | Goleta <i>Pintoresca</i> |
| 11 de julio de 1837 | Montevideo | Paquebote <i>Luisa</i> |
| 12 de diciembre de 1837 | Montevideo | Goleta paquebote <i>Relámpago</i> |
| 1° de febrero de 1838 | Montevideo | Paquebote <i>Eufracia</i> |
| 8 de abril de 1838 | Montevideo | Paquebote <i>Eufracia</i> |
| 1° de mayo de 1838 | Montevideo | Paquebote <i>Eufracia</i> |

Para fines de 1840, King fue requerido nuevamente por la marina republicana.

El Capitán King es requerido por la Escuadra Confederada

La época de la Confederación y el gobierno del Brigadier Don Juan Manuel de Rosas impusieron una pesada carga a nuestros oficiales navales. Como resultado de ello, hombres valientes que habían peleado juntos como John B. Thorne y Henry Sinclair, ambos de Nueva York, William Bathurst, oriundo de Southampton (Inglaterra), Juan Antonio Toll i Bernadet, de Saint Andreu de Llavaneras (Cataluña), y el irlandés John King se pusieron del lado de Rosas en tanto que Leonardo Rosales, William Mason, Malcolm Shannon y John Coe tomaron partido por el caudillo General Fructuoso Rivera.

En 1840, el Almirante Guillermo Brown se encontraba a cargo de la Escuadra de la Confederación y requirió los servicios del Capitán King para combatir los navíos de guerra del General Rivera.

El 21 de noviembre de 1840, Juan King fue promovido a Sargento Mayor. El 3 de febrero de 1841 el Almirante Brown fue designado Comandante en Jefe de la Escuadra de la Confederación Argentina y Juan King fue nombrado Comandante de la fragata *25 de Mayo* (ex *Kremlin*, construida en Boston) armada con 30 cañones.

En el mes de abril King se encontraba enfermo y fue reemplazado por su segundo a cargo, el Teniente Tomas Craig. Después de un breve reemplazo realizado por el Capitán Joaquín Hidalgo, King retomó el comando en octubre. El 9 y 21 de diciembre de 1841 King se enfrentó a las fuerzas navales de Rivera comandadas por John H. Coe (un veterano de la Guerra Cisplatina). En el primer combate naval Guillermo Brown capturó al bergantín *Cagancha* (Comandante Robert Beazley).

El General Manuel Oribe sitió a Montevideo y en 1843 Brown bloqueó su puerto. El 24 de enero de 1844 en Arroyo del Sauce (Uruguay) y el 27 de marzo de 1845 en India Muerta el General Justo José de Urquiza derrotó al General Fructuoso Rivera. Toda la situación cambió con la intervención de Gran Bretaña y Francia, cuyas fuerzas navales bloquearon a Buenos Aires por motivos comerciales. El 20 de noviembre de 1845 se produjo el Combate de Vuelta de Obligado en un intento por romper el bloqueo. Juan Bautista Thorne, oriundo de Nueva York, resistió el ataque franco-uruguayo comandado por el Comandante francés Hipólito Dagueuet. Si bien nuestras tropas fueron derrotadas su heroísmo se resalta en esa fecha como el Día de la Soberanía. Como resultado del Tratado Southern-Arana (24 de noviembre de 1849) las fuerzas europeas reconocieron nuestra soberanía sobre nuestros ríos y devolvieron la isla Martín García.

Después de este combate el Almirante Brown le entregó un sable al Sargento Mayor de Marina Juan King. Brown había recibido ese sable en 1826 del Comandante Robert Ramsay de la Royal Navy. En la vaina puede leerse la siguiente inscripción en inglés: *Salter sword cutter to/His Roy. Highness the Duke of Sussex/35 Strand/Captn R. Ramsay/RN*, y una inscripción posterior: *Almirante Brown*. El 9 de julio



Brigadier Don Juan Manuel de Rosas (1793-1877).



General Fructuoso Rivera (1784-1854).

Nota: El gobernador de Corrientes Genaro Berón de Astrada se levantó en armas contra Rosas con la ayuda del General Fructuoso Rivera, del Uruguay. El 31 de marzo de 1839, el General Echagüe derrotó a Berón de Astrada en la Batalla de Pago Largo. Más tarde, el 29 de diciembre de 1839, el General Fructuoso Rivera derrotó al gobernador de Entre Ríos General Pascual Echagüe en la Batalla de Cachanda. Entre 1841 y 1844 hubo varios combates navales. Guillermo Brown tuvo que combatir primero contra el Almirante Coe y más tarde contra el corsario italiano Giuseppe Garibaldi. El 6 de diciembre de 1842 el Ejército de la Confederación derrotó al Ejército Aliado (Uruguay, Corrientes y Santa Fe) en Arroyo Grande.



Sable del Sargento Mayor de Marina Juan King.

de 1899, Sarah MacGaw le donó este sable al Dr. Ángel Justiniano Carranza (Museo Histórico Nacional-Número de Catálogo 3005, artículo 1963). (Gentileza del Museo Naval de la Nación.)

Durante 1842 King conservó el comando de la 25 de Mayo. Para 1843 se encontraba enfermo pero igualmente participó en el bloqueo de Montevideo. Retornó en abril y le pasó el comando al Capitán John Guard, quien falleció a bordo durante el mes de mayo.

El comando de la 25 de Mayo le fue dado al Sargento Mayor Santiago Maurice. En febrero de 1844, King retomó el comando pero el 9 de abril fue reemplazado por el Teniente Coronel Nicolás Jorge. En octubre de 1844 volvió a participar de la escuadra a bordo del bergantín *Restaurador Rosas* (posteriormente llamado *San Martín*), de origen austríaco. En noviembre de ese año, King le escribió una carta a su esposa, Sarah. Para esa época ya no era Comandante sino miembro de la Mayoría de la Escuadra (Estado Mayor). A fines de 1844, Brown consideró que King se encontraba seriamente enfermo por lo cual procedió a desembarcarlo.

3
 Genl. J. P. Martín Nov. the 29th 1844
 05
 07030 My dear
 I write
 PENSIONES
 few lines to let you know I am
 well, as I hope you and my dear
 children are. I hope I shall soon
 have a letter from you. we expect
 to sail shortly. Give my love to
 my dear children and best respects
 to auncy
 I remain
 Yours ever loving husband
 John King

Carta de Juan King a su esposa Sarah MacGaw el 29 de noviembre de 1844.

(Gentileza del Instituto Browniano-Archivo General de la Armada.)

En el texto puede leerse en inglés:

General San Martín, Nov. the 29th, 1844

Few lines to let you know I am well as I hope you and my dear children are. I hope I shall soon have a letter from you. We expect to sail shortly. Give my love to my dear children and best respects to auncy.

I remain

Your and loving husband
 John King

La escritura revela un oficial audaz e inteligente, un caballero con un elevado sentido del deber y lealtad y no proclive a demostrar sus sentimientos. Las últimas actividades del Sargento Mayor Juan King se desarrollaron en la Comandancia General de Marina entre 1850 y el 2 de marzo de 1852. King, que políticamente era un federal, fue dado de baja de

la marina (como todos los oficiales navales que sirvieron a la provincia de Buenos Aires) después de la Batalla de Caseros (3 de febrero de 1852) en la cual fue derrotado Don Juan Manuel de Rosas. Juan King fue internado en 1857 en la Convalecencia y el 29 de abril en el Hospital de Hombres.

En el certificado de defunción firmado por el Dr. Francisco de Paula Rivero, director del Hospital de Hombres, se puede leer que King falleció de reumatismo el 25 de agosto de 1857 a los 57 años de edad. Es posible que en esa fecha el término reumatismo pudiera estar describiendo lo que conocemos actualmente como fiebre reumática o una artritis reumatoidea, pero no tenemos hasta ahora posibilidad de saberlo a ciencia cierta.

Juan King fue enterrado en el Cementerio de la Recoleta (Libro de Entierros 1854- 1859, página 250). King falleció cinco meses después que el Almirante Brown. Tanto el Sargento Mayor de Marina Juan King como el Capitán Henry Granville lucharon con gran valentía por nuestro país y fallecieron en un estado de absoluta pobreza conocido como *pobres de solemnidad*.

Nota: Los pobres de solemnidad solían tener algún grado de discapacidad física, pedían limosnas por las casas, solían beber vino en exceso y vivir en pequeños cuartos de hotel o casas miserables. El certificado de pobre de solemnidad supo ser requerido en nuestro país para recibir atención los hospitales públicos.

Sarah MacGaw

Sarah, quien alguna vez se desempeñara como directora de una escuela, era madre de siete hijos y nunca requirió de ayuda hasta julio de 1874 en cuyo momento ya no podía trabajar más. Sarah le escribió la siguiente carta al gobierno, que fue sustentada por las opiniones del Coronel Juan Bautista Thorne, el Coronel José María Pinedo y Francisco Seguy.

Hasta ahora, en cumplimiento de sus últimos encargos, no había querido ser gravosa al Estado que defendió aquel a costa de su sangre generosa y por espacio de casi diez y ocho años ha proporcionado el pan a su numerosa familia con las escasas habilidades de su trabajo personal en la dirección de un colegio de niñas.

Mas ya falta la vista, Señor Excelentísimo, y su salud principia resentirse bajo el peso de sesenta y nueve años de edad, que la conducirán en breve al sepulcro. Tal es el motivo que pone en el caso a esta anciana desvalida, de venir a implorar la humilde pensión como viuda de un fiel servidor, que acabó sus días en la miseria, sin dejar otra herencia a sus huérfanos, que la espada gloriosa que presentara a su bravura el primer hombre de mar de la Nación.

Después de algunos procedimientos burocráticos y solicitud de certificados a Sarah le fue finalmente concedida una pensión de \$ 74 (la cuarta parte del salario de un oficial con rango de Mayor). Sarah, quien vivía en la calle Liniers 71, falleció 39 años después que su esposo, a los 85 años, a las 19 hs del 16 de julio de 1896. Según el certificado N° 1347, extendido por el Dr. Luis Orlandini, la causa del óbito fue la senescencia. Fue su nieto de 18 años, Ernesto Alfonso Quade, quien se presentó a la Quinta Sección de la Oficina de Registros para denunciar el fallecimiento de su abuela.

Myles King

Myles King contrajo nupcias en la iglesia de Nuestra Señora de Montserrat el 23 de enero de 1866 con María Bookey (hija de Patrick Bookey de Westmeath y Mary Money de Wexford); fue concejal de la Municipalidad de Chascomús. Falleció en San Antonio de Areco a los 58 años de edad. En 1877, el nieto de Juan King de 10 años de edad tomó parte de la celebración de los 100 años del nacimiento de Guillermo Brown. Este niño llevaba en sus manos un almohadoncito de terciopelo sobre el cual podían apreciarse el silbato y el megáfono que pertenecieron al Almirante.

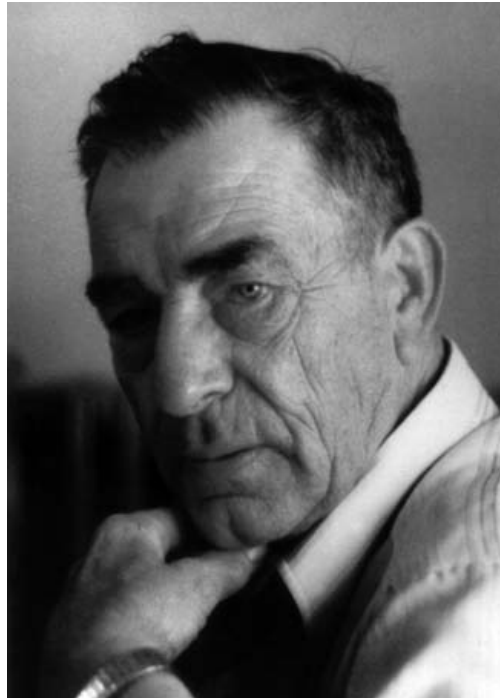
Cuando la columna llegó a los cuarteles de los Granaderos a Caballo, un veterano subordi-

nado a las órdenes del Sargento Mayor King y del Almirante Brown levantó en brazos al niño y prorrumpió en vivas a ambos y a la Marina Nacional, siendo ovacionado por los presentes (*Crónica de la Comisión fundadora de la Estatua al Almirante Brown*).

La familia King en la Argentina

(Adaptado de *Los Irlandeses en la Argentina*, de Eduardo A. Coghlan)

Sargento Mayor Juan King-Sara MacGaw



El daguerrotipo del Sargento Mayor Juan King guarda una asombrosa semejanza con el tío del Sr. Michael King, quien nació 105 años después del héroe naval y falleció el 31 de diciembre de 1989.

- Myles-María Bookey
 - Inés
 - Enriqueta
 - Elena-N.Quade
 - Mariana-Carlos Klappenbach
-
- María Inés-José Somonte
 - Sara-N. Cornell
 - Magdalena (monja)
 - Santiago
-
- María Inés-Federico Klappenbach
 - José Alberto
 - Lía-Jorge Giménez Hutton
 - Miles (Salcian priest)
 - Nora-Alberto Britos Muñoz
 - Roberto-Augusta Shell
 - Julio-Inés Nocetti
 - Antonio-Agustina Ladoux-Laplacette
 - Eva
 - Jorge



Patrullero ARA King, de la Armada Argentina

El patrullero ARA King posee una tripulación de 130 hombres y fue construido en los Astilleros Río Santiago. Fue botado el 3 de noviembre de 1943 y aún se conserva en servicio. Antes de éste, la Armada Argentina tuvo la torpedera de primera clase King construida en 1892 en Yarrow Shipyard, Poplar (Inglaterra), que estuvo en servicio hasta 1916.



El barreminas King (ex María, de la Armada Imperial Alemana) fue construido en Seebec A. G. Gretemünde y formó parte de nuestra flota desde 1923 hasta 1937. A la izquierda el escudo de armas del patrullero King.

Rindiendo homenaje

En Buenos Aires existen diversas calles que honran a Juan King. La primera está en Parque Centenario (a pocas cuadras del Hospital Naval), otras se encuentran en el partido de La Matanza y de Almirante Brown. En Irlanda existe una placa en memoria de este bravo irlandés erigida cerca de un ancla sobre un puente que cruza el río Black Oak.

Conclusión

No se me ocurren mejores palabras para describir la vida del Sargento Mayor de Marina Juan King que las escritas por el poeta y educador irlandés Patrick Henry Pearse:

Existen en todas las generaciones aquellos que le rehúyen al sacrificio final pero hay también en cada una de ellas personas que ofrecen su vida con alegría y éstas constituyen la sal de las generaciones.

Agradecimientos

Agradezco especialmente a: Contraalmirante Carlos Barros-Armada Argentina (Argentina), Martin P. Casey-The Southern Cross (Argentina), Sr. Luis Delaney-The Southern Cross (Argentina), Srta. Claire Healy (estudiante del Doctorado en Historia del Gobierno de Irlanda, Centro para el Estudio de los Asentamientos Humanos y Cambios Históricos en la Universidad Nacional de Galway), Sr. Michael King-familiar. Salem (USA), Sra. Felisa Reder de Müller - Grafoanalista (Argentina) y Sr. Edmundo Murray-Sociedad Argentino-Irlandesa (Argentina).

Bibliografía

- Árbol genealógico de John King y Sarah MacGaw <http://www.irlandeses.com.ar/genealogia/K/King/john.htm>
 - Arguindeguy, Pablo CNCO, Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, Comisión del Centenario de la Escuela Naval Militar (1872- 1972), Buenos Aires.
 - Barnwell, David Prof., 19th century Irish Emigration to Argentina, Department of Spanish and Portuguese-Columbia University, New York (USA).
 - Caillet-Bois, Teodoro Capitán de Fragata, Historia Naval Argentina, Emecé Editores SA, Buenos Aires.
 - Carranza, Ángel Justiniano, Campañas Navales de la República Argentina, Vol IV-Notas Complementarias-Tomos 3 y 4- Secretaría de Estado de Marina -2da Edición,1962.
 - Coghlan, Eduardo A., Los Irlandeses en la Argentina, Editorial Irlanda, The Southern Cross, pág. 579.
 - Connaught, The New Encyclopaedia Británica, Volume 3, Micropaedia, 15th Edition, pág. 541.
 - Documentos del Almirante Brown, Academia Nacional de la Historia, Tomo II, 1959, pág. 98.
 - Geraghty, Michael John, Homeward bound / We undersigned/ Save our children, The Buenos Aires Herald, Thursday, September 26, 2002.
 - Gerding, Eduardo, The Strangers Club, The Buenos Aires Herald Magazine, April 6, 2002, págs. 6-7.
 - Gesualdi, Susana, Cementerio de la Recoleta-Buenos Aires, Argentina (personal communication).
 - Green, Michael, The 1798 Rebellion, The Quality Company, The Information about Ireland site, 2000- <http://www.ireland-information.com/1798.txt>
 - Guasta, Eugenio Rvdo. Padre, Basílica de Nuestra Señora de la Merced (personal communication with his secretary), Reconquista 207, Buenos Aires.
 - Ireland's History in Maps Web Site-<http://www.rootsweb.com/~irlik/ihm/>
 - Keena, Patrick, The Irish in... Argentina-Ireland's Eye (December 2002), The Southern Cross, noviembre 2003, pág. 11.
 - MacCann, William, Two thousand miles ride through the Argentine provinces, London, Smith, Elder & Co, 65, Cornhill, 1853.
 - McGinn, Brian, The Irish in South America: A Bibliography, Irish Diaspora Studies by Patrick O'Sullivan <http://www.brad.ac.uk/acad/diaspora/guides/samerica.shtml>
 - Nally, Pat, Secretary, Longford-Westmeath Argentina Society, Los Irlandeses en la Argentina, This article was originally published in Familia, journal of the Ulster Historical Foundation (Volume 2, N°. 8, 1992). Published annually.
 - O'Hara, Bernard and ÓMuraile, Nollaig-County Mayo: An outline History Part 3-1600 to 1800.
 - Piccirilli, Ricardo y Gianello, Leoncio, Biografías Navales, Secretaría de Estado de Marina, Buenos Aires, 1963.
 - Plazas y calles de Buenos Aires, Significación histórica de sus nombres, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, IV Centenario de su Fundación, octubre 8 de 1936.
 - Rodríguez, Horacio y Arguindeguy, Pablo Contraalmirantes, "Sargento Mayor de Marina D. Juan King", La Prensa Médica Argentina, 1995.
 - The 1798 rebellion in Ireland-Part 2- http://flag.blackened.net/revolt/andrew/1798_p2.html
 - Vale, Brian, A War Betwixt Englishmen: Brazil Against Argentina on the River Plate, Palgrave Macmillan.
 - Velez, Wanda, South American Immigration: Argentina, Yale, New Haven Teachers Institute <http://www.yale.edu/ynhti/curriculum/units/1990/1/90.01.06.x.html>
 - William Finney, Twenty Fifth of May's Fore top mast remembrances: A song of an invalid seaman, dedicated respectfully to his bold Admiral Brown in commemoration of the glorious 30th July 1826 in the outer roads of Buenos Ayres against the Brazilian fleet.
 - Women of '98, Ireland 1798- <http://www.iol.ie/~fagann/1798/women.htm>
- La mayoría de las ilustraciones han sido tomadas del libro The Quest of David Jewet, escrito por el autor y publicado en EE.UU. en el 2004.



Placa descubierta en Newport en 1998 por el Comandante de la Fragata ARA *Libertad*.
(Gentileza de Peter Mullaney-Newport Historical Society.)

LEÍMOS PARA USTED

Traducido de *The Economist* del 17 de setiembre de 2005 por el Capitán de Navío (R) Eduardo Luis Alimonda

Y ahora, el pronóstico de la guerra

Software: Realmente, ¿puede el software predecir el resultado de un conflicto armado, así como puede predecir el estado del tiempo?

En diciembre de 1990, 35 días antes del estallido de la Guerra del Golfo, un modesto coronel retirado se presentó ante la Comisión de Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos e hizo una asombrosa predicción. Declaró que las proyecciones del Pentágono de 20.000 a 30.000 bajas de soldados de la coalición, durante las dos primeras semanas de combate contra el ejército iraquí, estaban totalmente erradas. Afirmó que no se llegaría a las 6.000 bajas después de un mes de hostilidades. Los militares habían asimismo estimado que la guerra duraría no menos de seis meses, incluyendo varios meses de combate terrestre. Esa estimación tampoco ha sido exacta, dijo el coronel retirado. El conflicto duraría menos de dos meses, y la guerra terrestre sólo de 10 a 14 días.

La Operación Tormenta del Desierto comenzó el 17 de enero con un bombardeo aéreo. Cuarenta y tres días después, el presidente George Bush (padre) anunciaba la victoria. Hubo menos de 1.400 soldados de la coalición muertos o heridos, y la fase de la guerra terrestre duró cinco días. El pronosticador, un historiador militar llamado Trevor Dupuy, supo impresionar con su precisión. ¿Cómo se las arregló para superar al mismo Pentágono en la predicción del resultado del conflicto?

Su arma secreta fue un accesorio de software llamado Modelo Determinista Numérico Táctico (TNDM), diseñado por el Instituto Dupuy, un inusual grupo de expertos con sede en los alrededores de Washington DC. Fue el resultado de la colaboración entre programadores de computadora, matemáticos, expertos en armamento, historiadores militares, generales retirados y veteranos en combate. Pero, ¿se trató de un acierto casual o de una prueba de la precisión del sistema?

El gran examen siguiente fue Bosnia. En noviembre de 1995, el General Wesley Clark pidió al Instituto Dupuy que proyectara escenarios de bajas para la misión inminente de la NATO, llamada Operación Empeñamiento Conjunto. Ello dio como resultado el "Estudio de la Estimación de Bajas en Bosnia", preparado mediante datos obtenidos

del TNDM, que estimó con una probabilidad del 50% que no más de 17 miembros de la Fuerza de Paz morirían en el primer año. Un año después, sólo seis habían muerto, y se afirmó la reputación del Instituto Dupuy.

El poder de predicción del TNDM se debe en gran parte a la montaña de datos con que trabaja, que se considera como la mayor base de datos históricos de combate del mundo. Los investigadores del Instituto Dupuy escudriñan los archivos militares en todas partes, reuniendo esmeradamente estadísticas que revelan relaciones causa-efecto, tales como la influencia de la lluvia en la tasa de fallas de fusiles durante la Batalla de las Ardenas, o el porcentaje de soldados iraquíes muertos antes de que se rindieran los sobrevivientes de una unidad durante la Guerra del Golfo.

Entonces los analistas toman una batalla o campaña real y determinan ecuaciones que relacionan las causas (por ejemplo, la aptitud del uniforme para el enmascaramiento) con los efectos (la tasa de mortandad por francotiradores). Estas ecuaciones han sido comprobadas con las cifras históricas de la base de datos, lográndose la identificación de relaciones entre las circunstancias de un empeñamiento y su resultado, según Chis Lawrence, director del Instituto Dupuy desde el fallecimiento de su fundador en 1995.

Todo esto es similar al conocimiento de las leyes físicas que regulan los cambios atmosféricos, y que entonces pueden ser usadas para pronosticar el tiempo. Pero la comprensión del desarrollo general de los sistemas de la atmósfera no es suficiente, porque el pronóstico depende además de una medición meteorológica detallada que describa las condiciones iniciales. Lo mismo se aplica al TNDM. Para establecer el modelo de un conflicto determinado, los analistas incorporan una gran cantidad de factores de combate, incluyendo la información sobre variables tan dispares como el follaje, la velocidad en la boca, las dimensiones de los ríos aptos o ineptos para el vadeo, la longitud y vulnerabilidad de las líneas de abastecimiento, las posiciones de los tanques, la confiabilidad del armamento y la densidad de blancos. Estas condiciones iniciales sirven entonces para alimentar al modelo

matemático, y el resultado es un informe de tres páginas que contiene las predicciones de pérdidas de personal y equipo, la tasa de captura de prisioneros de guerra y las ganancias y pérdidas de terreno.

Quizás aún más sorprendente que la precisión de la predicción del TNDM es el hecho de que se halla en venta. El precio de adquisición de \$93.000 incluye clases de instrucción, un año de apoyo técnico y la suscripción al boletín de noticias de TNDM, si bien las actualizaciones subsidiadas del software tienen un costo extra. Las organizaciones que han aceptado la compra del software incluyen los Ministerios de Defensa de Suecia, Sudáfrica, Finlandia, Suiza y Corea del Sur, junto con el gigante aeroespacial Boeing. Es raro que tales clientes divulguen el uso que dan al software. Pero Niklas Zetterling, quien fue uno de los investigadores principales del Instituto Nacional de Investigación para la Defensa de Estocolmo y actualmente es académico en el Colegio de Guerra de Suecia, dice que su país usa el software para mejorar su arsenal. El señor Zetterling juega con las variables técnicas del software "para crear armamento hipotético" que entonces sería propuesto a los ingenieros.

Más que la simple compra del TNDM, la mayoría de los clientes contratan al Instituto Dupuy para producir estudios que combinen las predicciones del software con el análisis humano. Los clientes norteamericanos incluyen a la Junta de Jefes de Estado Mayor, el Departamento Médico del Ejército, la Fundación de Veteranos Norteamericanos de Vietnam y los Laboratorios Nacionales Sandia (un centro de investigación de armamento de propiedad federal administrado por Lockheed Martin). El Instituto está actualmente preparando un pronóstico secreto sobre la intensidad y duración de la insurgencia iraquí para el Centro de Análisis del Ejército, un organismo del Pentágono.

Líder de la manada

TNDM no es el único sistema de predicción bélica. Se han desarrollado muchos otros sistemas, primariamente para las fuerzas armadas, organismos gubernamentales y contratistas de defensa en los Estados Unidos, Australia, Gran Bretaña, Francia y Alemania. Algunos lucen como simples hojas de cálculo ensalzadas, pero otros son mucho más complejos, tales como el software GCAM de la Armada de los Estados Unidos, el modelo OnesAF usado por el Ejército y el Cuerpo de Infantería de Marina, el sistema BRAWLER de la Fuerza Aérea y el JICM del Departamento de Defensa australiano. Con todos estos sistemas, los oficiales jóvenes tienden a confiar más en la tecnología que en sus camaradas más antiguos. Según un chiste entre tecnócratas, los planificadores militares de la vieja escuela se niegan a actualizarse más allá de MOTSAM, o sea "Mont n de Tipos Sentados Alrededor de una Mesa".

Un estudio del Instituto Dupuy sobre sistemas norteamericanos de predicción bélica mostró que hay pocos disponibles para venta o alquiler, y los oficiales a cargo de los modelos gubernamentales normalmente no desean compartirlos con organismos rivales. La simple disponibilidad del TNDM ha favorecido su desarrollo, si bien no resulta sorprendente que la legislación contra la transferencia de tecnología haya restringido su venta a ciertos países.

Otro motivo de atracción del TNDM con respecto a los modelos rivales es la independencia del Instituto Dupuy: no vende armamento, ni participa en competencias mutuamente destructivas para obtener fondos presupuestarios, ni tiene intereses políticos en los resultados militares. El software desarrollado primariamente para las fuerzas armadas, por un contratista o una rama esas mismas fuerzas, a menudo tiende a favorecer cierto hardware o cierta estrategia, dice Manfred Braitingger, director del software de predicción de IABG, una empresa basada en Münch que es líder en el desarrollo alemán de estos sistemas. Los modelos de la Fuerza Aérea y del Ejército difieren totalmente, por ejemplo, en sus estimaciones de la facilidad para derribar aviones. "Si se hacen correr ambos sistemas simulando un mismo escenario, se observar  una notable diferencia en la tasa de desgaste", asegura el señor Braitingger. Los sistemas con amplia clientela como el TNDM merecen más confianza, ya que evitan esos prejuicios.

También concede ventaja la seguridad que brinda la recurrencia del TNDM a información real de combate en vez de resultados de juegos de guerra o ejercicios. Otro sistema de predicción, TACWAR, fue empleado por la Junta de Jefes de Estado Mayor norteamericana para planificar el derrocamiento de Saddam Hussein. Como muchos modelos, fue principalmente desarrollado a partir de información proveniente de juegos de guerra. Como resultado, según Richard Anderson, un especialista en tanques del Instituto Dupuy, TACWAR y otros programas basados en ejercicios con láser tienden a sobreestimar las bajas. Los datos del fuego real son más confiables, porque el temor a la muerte hace que los soldados sean más conservadores en el combate real que en los ejercicios, dando por resultado menores pérdidas. La disciplina est  recién comenzando a reconocer "el tremendo valor de la verificación en el mundo de la realidad", como dice Andreas Tolk, eminente científico de modelos de la Universidad Old Dominion de Virginia.

Aún otro factor que distingue al TNDM de los demás sistemas de predicción bélica es su inusual capacidad para tener en cuenta factores intangibles. Durante la campaa aérea de la NATO sobre Serbia y Kosovo en 1999, por ejemplo, los serbios construyeron señuelos de tanques de madera y lona y pintaron agujeros de bombas sobre puentes para crear la ilusión óptica de su destrucción. Hornos a microondas modificados para operar con la puerta abierta y emitir radiación fueron usados como

señuelos para atraer los misiles HARM, que recalcan sobre emisiones de radares de baterías antiaéreas.

Tales artimañas son algunas de las variables intangibles tenidas en cuenta por las ecuaciones no sólo numéricas del TNDM. El señor Lawrence afirma que la incorporación de factores humanos a las ecuaciones es controvertida; la mayoría de los modelos favorecen cifras rígidas, tales como surgen de los datos del armamento. Pero Robert Alexander, experto en simulación bélica de SAIC, contratista norteamericano de defensa, dice que éstos son "casi secundarios" con respecto a los factores humanos.

El Modelo de Evaluación de Conceptos (CEM), desarrollado por el Centro de Análisis del Ejército en el Pentágono, provee un ejemplo instructivo. Mientras se probaba el modelo, los programadores incorporaron información histórica de la Batalla de la Saliente, la contraofensiva alemana contra las fuerzas norteamericanas en Bélgica, en 1944. CEM predijo grandes pérdidas alemanas en el ataque inicial, pero en realidad fueron leves.  El error probable? El modelo subestimó el efecto de choque del lanzamiento de un ataque por sorpresa. Los analistas recalibraron al CEM usando una versión anterior del TNDM.

El Instituto Dupuy es reconocido por su capacidad para tomar en cuenta factores inmateriales, tales como el efecto moral del apoyo aéreo, el miedo generado por ataques con armamento inesperado, el incremento del coraje ante la disponibilidad de hospitales de campaña adecuados. La madre de todos los intangibles, dentro del modelo TNDM, es la iniciativa o la habilidad de los soldados rasos para la

improvisación en el campo de batalla. Los ejércitos de los países democráticos, donde la gente toma sus propias decisiones, se benefician concediéndoles a sus soldados cierto margen para el cambio de tácticas en medio del combate. Los soldados que pelean para un régimen autoritario puede que carezcan de reflejos, o de permiso, para aprovechar las oportunidades que surjan en la batalla.

El mantenimiento de la precisión del TNDM significa alimentarlo con un flujo constante de nueva información. Los analistas del Instituto Dupuy visitan antiguos campos de batalla para incrementar la información estadística, siguen de cerca la industria bélica y cultivan contactos con proveedores de defensa. En países donde el acceso a los archivos militares está limitado, el instituto paga subrepticamente a puñados de empleados para conseguir fotocopias.

El próximo desafío será la expansión de la capacidad del TNDM para pronosticar el resultado de conflictos "asimétricos", tales como la insurgencia iraquí. A tal efecto, el Instituto Dupuy espera conseguir los archivos del Vietnam cuando Vietnam proceda a su apertura. Es raro que la insurgencia deje mucha documentación, pero los vietnamitas mantenían un registro detallado de su lucha contra los franceses y los norteamericanos. Los papeles existentes proveerán al mundo de la más amplia documentación de guerra de guerrillas. "Hacia all  es donde parece que la guerra se dirige", señala el General retirado Nicholas Krawciw, presidente del Instituto Dupuy. Y dondequiera que la guerra vaya, los sistemas de predicción bélica deben seguirla. ■

EL ROL DE LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES EN LA SEGURIDAD INTERNACIONAL

SOFÍA CHICO

La posguerra vio surgir un orden institucional cuyo fin era preservar la paz y seguridad internacionales.

Reunía así a un gran número de Estados que eran los actores susceptibles de entrar en conflicto en aquel momento y encauzaba su accionar de modo que las controversias que surgieran no escalaran hasta el uso de la fuerza.

Si bien con algunas falencias, este orden se mostró conveniente.

Las últimas décadas traen consigo la aparición de nuevos actores internacionales, muchos de ellos no-estatales y, por ello, no sometidos ni regulados por aquel orden.

Uno de ellos, el terrorismo, se erige como la principal amenaza a la seguridad internacional; el orden establecido parece ser ineficaz frente a ella, y los Estados poderosos recurren a estrategias independientes de él.

La cuestión que se plantea entonces es la siguiente: ¿debe restablecerse ese orden que hoy se presenta obsoleto, o debe avanzarse hacia uno nuevo, aunque ello implique, por el momento, someterse a la arbitrariedad de los fuertes?

Analizaremos la cuestión considerando, en primer lugar, la posición del institucionalismo al respecto, y marcaremos, a continuación, lo que a nuestro parecer no se condice con el real estado de las cosas.

Nos basaremos en tres casos, a saber: el orden de las Naciones Unidas; la OTAN, como alianza también cuestionada; y el Derecho Internacional, como sistema de normas en constante evolución, según el desarrollo de la sociedad internacional (para este último caso consideraremos también la teoría de la Costumbre Instantánea).

1- El orden de las Naciones Unidas

Esta organización ha creado todo un orden internacional; no es sólo un ámbito en el que los Estados se comunican. Como sostiene el institucionalismo, la ONU da estabilidad a las relaciones entre los Estados, facilita la cooperación entre ellos, reduce los incentivos a la rivalidad estratégica o a los balances del poder.

El orden que ha construido mitiga las enormes asimetrías existentes entre sus partes. Más específicamente, se entabla un mutuo compromiso, en el cual el hegemón limita el ejercicio de su poder y los Estados secundarios participan en el sistema internacional. Reduce las oportunidades de los Estados Unidos de dominar a los Estados pequeños o de excluirlos del sistema.

Estudiante de 5to. Año de la carrera Ciencias Políticas con especialización en Relaciones Internacionales, UCA. 2006. Becaria por la universidad Eberhard Karls, Tübingen, Alemania, para el período marzo-julio de 2006. Participante invitada del curso "Free and Equal: Human Rights in Peace Operations" Pearson Peace Keeping Centre y CAECOPAZ, 7 a 18 de noviembre 2005.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 8.2.2006

(1)
John IKENBERRY (2001),
*Democracy, Institutions and
American Restraint.*

Su función es análoga a la de los órdenes institucionales domésticos: regula la acción de los actores, en este caso, de los Estados ⁽¹⁾.

Si bien son ciertos todos los anteriores enunciados, no es menos cierto que ese orden se mantiene mientras ése sea el interés de los Estados que lo conforman.

En la actual situación, los Estados secundarios aún quieren mantenerlo, puesto que es la forma en que participan de las decisiones internacionales.

Pero no sucede lo mismo con el Estado más poderoso, que no requiere un foro para imponer su voluntad y que no acepta ya limitar su capacidad de acción frente a una amenaza que no respeta el principio de "solución pacífica de controversias", sino que hace del uso de la fuerza y el terror su principal medio.

El orden institucional ya no responde a sus intereses sino que, por el contrario, los obstaculiza.

2- El caso de la OTAN

(2)
John IKENBERRY (2001),
*Democracy, Institutions and
American Restraint.*

Las alianzas son creadas para enfrentar amenazas externas; proveen mecanismos institucionales con los cuales los Estados parte elaboran conjuntamente sus estrategias. Requieren para ello tener por base un acuerdo respecto de los principios y reglas básicas del orden político ⁽²⁾.

Nuevamente, los cambios ocurridos en la sociedad internacional cuestionan las bases de esta alianza.

Ante nuevas amenazas externas, una alianza puede redefinirse, adaptarse y mantenerse, como sucedió con la OTAN al caer la Unión Soviética.

O bien puede quebrarse, cuando ese acuerdo básico, respecto a sus principios y reglas, desaparece.

Esto es lo que enfrenta hoy la Alianza Atlántica, sus miembros discrepan respecto de los medios a los cuales deben recurrir para hacer frente a las nuevas amenazas: la facción anglosajona no duda en aplicar el poder duro, mientras que Europa continental se maneja con el poder blando, es decir, con una variedad de recursos políticos, económicos y sociales ⁽³⁾.

(3)
*Ejemplo de esto es la Política
Europea de Seguridad y Defensa.*

Es una divergente concepción del poder, que se manifiesta en la denegación de apoyo a los Estados Unidos, por parte de Europa.

Así, al no contar con sus socios tradicionales, los Estados Unidos, en lugar de replantearse su estrategia, se valen de alianzas ad hoc, de "socios de turno".

Este nuevo tipo de alianza no descansa sobre una sólida base de principios e intereses profundos, sino que se conforma a partir de objetivos de corto plazo, de necesidades inmediatas. Esto las hace imprevisibles y efímeras: no hay grandes lineamientos que guíen su conducta y, si resultan disfuncionales a los beneficios esperados, pueden fácilmente disolverse. Es decir, es la misión la que define la coalición; no al revés.

3- El Derecho Internacional

La existencia de un ordenamiento jurídico internacional contribuye a mantener el orden y seguridad de la sociedad internacional.

Constituye, para los Estados más pequeños, un reaseguro frente a los poderosos, en tanto éstos consienten en obligarse por el Derecho y autorrestringen su capacidad de actuar discrecionalmente.

No hay dudas respecto de la necesidad que una sociedad tiene de un orden normativo, pero cabe plantear una cuestión: ¿qué sucede cuando se dan cambios en esa sociedad que ordena?

Esto es lo que vemos en la sociedad internacional actual: se han dado vertiginosos cambios y el Derecho parece insuficiente frente a ellos; requiere adaptarse, evolucionar.

El claro ejemplo es la guerra de Irak: los Estados Unidos han aplicado medidas que socavan principios esenciales del Derecho Internacional, tales como la igualdad soberana de los Estados, la no injerencia en asuntos internos y la solución pacífica de controversias. Además, al incluir en su Estrategia de Seguridad Nacional la noción de "preventive-preemptive", estarían redefiniendo el concepto de Guerra Defensiva.

El Derecho lo restringe y lo hace vulnerable frente a una amenaza que no se somete a ese marco normativo.

Entonces, ante un cambio en la sociedad internacional no previsto por el Derecho, a los Estados no les queda más que manejarse por fuera de éste, incurriendo en el riesgo de ir incluso en su contra.

No se trata de una ausencia de orden, sino de una distribución fáctica del poder y las funciones, que aún no ha sido cristalizada por el Derecho.

Una solución podría verse en los postulados de la Teoría de la Costumbre Instantánea, según los cuales el derecho consuetudinario podría formarse en un tiempo muy reducido, sin requerir una práctica reiterada.

Su argumento es: "En un mundo que puede resultar alterado para siempre por sucesos imprevistos [...], los Estados deben ser capaces de crear nuevas leyes internacionales que les posibiliten reaccionar y adaptarse a la realidad cambiante" (4).

Nada más cierto que ello, pero establecer la obligatoriedad de un acto tan instantáneamente puede llevar a nefastas arbitrariedades de los Estados fuertes, y a la exclusión de los Estados pequeños del proceso de formación del Derecho.

Conclusión

En un estado de cosas tal, nada parece susceptible de previsión o certidumbre: ni los movimientos de los grupos terroristas, ni la respuesta de los Estados, ni la interrelación que se establecerá entre estos últimos.

La respuesta a la cuestión planteada, consideramos, es que debe operarse un cambio en el orden normativo-institucional internacional.

Es evidente que los Estados aislados no pueden por sí solos enfrentarse a las nuevas amenazas, pero este orden ha sido desbordado y resulta, por lo tanto, inefectivo.

Ahora bien, un cambio semejante no es algo que suceda en el corto plazo.

El orden deslegitimado sobrevivirá a un período de vacío legal e institucional hasta ver su destino final: evolución gradual hacia un nuevo orden multilateral o imposición arbitraria de un nuevo orden por parte de los poderosos.

El resultado dependerá, en gran medida, de la concepción que se erija sobre las demás: la concepción dura del poder, sostenida por los Estados Unidos; o la concepción blanda, europea.

Sin hacer una valoración al respecto, la situación parece demostrar que la primera, por generar efectos inmediatos, se impondrá a la segunda, aun cuando los efectos de ésta pudieran ser más duraderos.

Se trata entonces de buscar una salida moderada, no librada a una completa arbitrariedad, pero evitando que se convierta en un obstáculo a la capacidad de actuar de los Estados. ■

(4)
Benjamín LANGILLE (2003), *It's instant Custom: how the Bush Doctrine became law after the terrorist attacks of September 11, 2001*, en *Boston College International and Comparative Law Review*, vol. 26, n° 1, pág. 6.

Bibliografía

- FORBES, Ian (2004), *Minding the Gap en Foreign Policy*. March-April. Págs. 76-77. New York.
- IKENBERRY, John (2001), *Democracy, Institutions and American Restraint*.
- LANGILLE, Benjamin (2003), *It's instant costume: how the Bush Doctrine became law after the terrorist attacks of September 11, 2001* en *Boston College International and Comparative Law Review*, vol. 26, n° 1.
- SANCHEZ MARIÑO, Horacio (2001), *Nace una Estrella en Boletín ISIAE*, No. 15, mayo 2001.
- SOLANA, Javier (2003), *Multilateralismo eficaz: una estrategia para la UE en Política Exterior n° 95*, septiembre-octubre, Madrid.

MAN Ferrostaal Argentina S.A.



80 m Offshore Patrol Vessel (OPV)



MAN Ferrostaal lleva más de 40 años en el país ofreciendo sus servicios para Inversiones Industriales, de Infraestructura y de Defensa, como Contratista General o en consorcio con empresas nacionales e internacionales en proyectos de gran escala, especialmente en las áreas de siderurgia, química, petroquímica, industria naval, transporte y metalmecánica.

Lima 355 8° – C1073AAG BUENOS AIRES - ARGENTINA

Tel ..54-11-5031 5300 – Fax ..54-11-5031 5301

Mail fsa@ferrostaal.com

www.manferrostaal.com

Solicitud de artículos

El Boletín del Centro Naval se nutre de las colaboraciones que, desde 1882, los socios y amigos de estas páginas nos hacen llegar.

Invitamos a hacerlo, en especial, a los jóvenes oficiales de la Armada y amigos de otras fuerzas armadas y de los distintos ámbitos académicos y profesionales. Todos aquellos que quieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el director del Boletín sobre el tema.

Necesitamos también, y en particular, autores para los siguientes temas:

- Cruceros • destructores • Submarinos • Medios de infantería de marina
- Aeronaves de exploración y guerra antisubmarina, embarcadas y basadas en tierra

A los interesados en escribir sobre ellos, se les solicita que tomen contacto con el Director; se les ofrece bibliografía y otro apoyo para esa tarea.

FE DE ERRATAS

Boletín del Centro Naval N° 813

En la nota de la página 113, "El Museo Naval de la Nación", todas las fotografías deben ser atribuidas a Ana Laura Jannelli, excepto la correspondiente a la maqueta del rompehielos ARA *General San Martín*, de página 120, que fue tomada por Hugo Ruíz.

EL MUSEO DE LA AVIACIÓN NAVAL

Texto de la Dirección del Museo

Fotografías del Cabo Primero Aeronáutico Javier F. Castillo (*)



La Historia es base fundamental para la comprensión de nuestro presente y guía insustituible para fijar el rumbo que debemos seguir. La de la Aviación Naval de la Armada Argentina está sustentada por los valores fundamentales de nuestra noble Institución: sacrificio, abnegación y amor incondicional por nuestra Patria, siendo éste el legado más preciado del grupo humano que hoy la compone, liderado por quienes nos precedieron en forma ejemplar.

Este pasado fue escrito con el esfuerzo de sus hombres y sellado con el sacrificio de quienes dieron para la Patria y sus semejantes hasta sus propias vidas. Gran parte de este legado se



(*)
Excepto las fotografías aéreas
y de aeronaves en vuelo.

encuentra atesorado en el Museo de la Aviación Naval de la Armada Argentina, donde es custodiado en un marco de respetuoso celo.

Es allí donde, como mudos testigos de un pasado memorable, están protegidos del inexorable paso del tiempo y expuestos para todos los públicos, aeronaves, fotografías, documentos y otros objetos que constituyen el patrimonio material máspreciado de nuestro ayer.

Ingresar a las instalaciones de este museo es entrar a la historia misma de la Aviación Naval, es revivir la clara visión y la férrea convicción de los tiempos de su inicio –las de hombres como Fitzsimon, Pouchan, Zar, Escola, Moreno y Oytaben, y todos sus precursores y fundadores–, de tiempos de logros y crecimiento como lo fueron la llegada al continente antártico con medios aeronavales y la incorporación del primer portaaviones, el ARA *Independencia*, y tiempos de sangre y gloria en aquel bautismo de fuego en 1982, hasta llegar al presente, en el que luchamos por mantener viva la llama sagrada de los marinos que vuelan.

Este Museo comenzó a gestarse en 1987 con la restauración de los primeros modelos históricos y, como en todo inicio, los pocos recursos contrastaban con las fuertes convicciones de las voluntades.

Y así, en el año 1996, a las puertas de la Base Aeronaval Comandante Espora comenzó a cristalizarse de forma definitiva, con la habilitación de las actuales instalaciones. Abierto al público en un predio de 5 hectáreas, ofrece más de 95 años de su historia. El mismo está ubicado en la entrada principal de dicha base aeronaval, a sólo 27 km de la Base Naval Puerto Belgrano y a 15 km de la Ciudad Bahía Blanca. Desde entonces lo han visitado más de 40 mil personas entre público en general, escuelas y otras instituciones.



El museo está dividido en seis áreas; a saber: Parque de Aeronaves, Reproducción de la cubierta de vuelo del portaaviones ARA 25 de Mayo, Salón Histórico, Hangar Tecnológico, Hangar de Restauración y Mantenimiento de Aeronaves, y Oficina de Museología, Aula, Archivo, Biblioteca y Depósito de Museología. Además el Museo cuenta con una escuadrilla de aviones en vuelo. Todas ellas serán descriptas brevemente más adelante.



La Dirección del Museo tiene varios proyectos de crecimiento, entre los cuales se cuenta, en primer lugar, la recuperación de aeronaves de la Armada para ampliar el patrimonio del Museo, y completar la biblioteca, el archivo y depósito.

En segundo término, está planificado construir un hangar para alojar aviones y helicópteros delicados que no pueden estar expuestos a las inclemencias del clima. También se están restaurando y acondicionando cinco vagones del viejo tren de la Flota de Mar, para ser usado como bar o restaurante, escuela de maquetismo aeronaval. Además se está desarrollando el proyecto del avión cine, y la lista continúa.

Por otra parte, el escrupuloso trabajo museológico se lleva a cabo mediante las tareas de inventariar, clasificar, ordenar, restaurar, comunicar, estudiar todo el acervo, así como organizar exposiciones, elaborar las estrategias de señalización y marcado para poder ofrecer un mejor servicio para el público. Al respecto, se acaba de inaugurar una página Web en Internet para compartir el museo con el mundo entero.

El museo se realizó y funciona gracias al aporte de empresas, instituciones y personas que quisieron acercarse; la mayoría de ellas está nucleada en la Asociación de Amigos del Museo de la Aviación Naval, organización sin fines de lucro cuyo objetivo es colaborar con el desarrollo de este museo.

El museo está allí, es nuestro, nos necesita y lo necesitamos, en él están reflejados nuestro pasado y nuestra identidad, es un vehículo de comunicación institucional extraordinario del que todo miembro, pasado, presente y futuro, de la Armada Argentina debe sentirse orgulloso. Hecha esta introducción, pasamos a describir las distintas áreas del museo, comenzando por la escuadrilla de aviones en vuelo.

Vista aérea del parque y las instalaciones del Museo de la Aviación Naval. El hangar de restauración y mantenimiento de aeronaves quedó fuera de la foto, a la derecha de la misma.



Vuelo de traslado desde Punta Indio del Stearman matrícula I-E31 para incorporarse al Museo de la Aviación Naval.



El Stearman matrícula I-E31 en el hangar.



Vuelo de traslado desde Punta Indio del Luscombe matrícula 3-E-1 para su incorporación al museo.



Tracker US-2A, matrícula 2-G-51, pintado con esquema especial para conmemorar el 25º aniversario de la creación de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina.

Escuadrilla de aviones en vuelo

La misma está compuesta en la actualidad por (ver nota) un Stearman, un Tracker y un Luscombe, y se prevé la incorporación de otras aeronaves en un futuro cercano.

Nota:

En general, las aeronaves se mencionan en este texto en la forma coloquial y habitual con que los denomina o denominaba el personal de la Armada. En el cuadro se las identifica detallando: tipo, fabricante, designador alfanumérico y nombre asignados por el fabricante u organización militar. Como podrá observarse, algunos nombres se repiten a lo largo de los años.

- A-4 y/o Skyhawk:** Avión de ataque embarcado Douglas A-4Q - Skyhawk
- AI03 o Alouette:** Helicóptero de propósitos generales armado Aerospaiale 316B - Alouette III
- Albatros:** Avión trifibio de búsqueda y rescate Grumman HU-16B -Albatross
- Bell 47:** Helicóptero de instrucción Bell 47 D - Sioux
- Corsario:** Avión de caza y ataque embarcado Chance Vought F4U-5NL -Corsair
- Corsarito:** Avión de reconocimiento y ataque embarcado Chance Vought V65F - Corsair
- DC-3:** Avión de transporte Douglas C-47 - Skytrain
- DC-4:** Avión de transporte Douglas DC-4 - Skymaster
- Electra explorador:** Avión de vigilancia marítima y cisterna Lockheed L-188E (*)
- Electrón:** Avión de guerra electrónica Lockheed L-188EW (*)
- Fennec:** Helicóptero de propósitos generales Eurocopter AS-555 SN - Fennec
- Gougar:** Avión de adiestramiento y ataque embarcado Grumman F9F-2T - Cougar
- Kelito:** Avión de instrucción Curtis- Wright 16E-3
- Luscombe:** Avión de instrucción Luscombe 8E - Silvaire
- Macchi 326:** Avión de adiestramiento y ataque liviano Aer Macchi MB326 - Pelican
- Macchi 339:** Avión de adiestramiento y ataque liviano Aer Macchi MB339
- NA:** Avión de instrucción North American AT-6 (terrestre) y SNJ5C (de portaaviones) - Texan
- Neptune:** Avión de exploración Lockheed SP-2H - Neptune
- Panther:** Avión de caza y ataque embarcado Grumman F9F-2 - Panther
- Stearman:** Avión de instrucción Stearman PT-17 - Kaydet
- S-55:** Helicóptero de propósitos generales Sikorsky S-55 - Chickasaw
- SUE o Super:** Avión de caza y ataque embarcado Dassault Super Etendard
- T28:** Avión de instrucción y ataque liviano North American T-28 F y P - Fennec (**)
- Tracker:** Avión antisubmarino embarcado Grumman S-2A y E - Tracker (***)
- Vultee:** Avión de instrucción Vultee BT 13 - Valiant

(*) Transformados en Argentina a partir de aviones de transporte Lockheed L-188 Electra.

(**) Los T28-P eran T28-F modificados en el país para operar en portaaviones.

(***) Al incorporarse los S-2E, los S-2A fueron transformados en el país a aviones de sostén logístico embarcados y designados US-2A.

Parque de aeronaves “Teniente de Navío Melchor Escola”

Es un área al aire libre, adaptada para que los visitantes puedan conocer, aprender, pasear y divertirse, transitando entre el pasado y el presente. Allí podrán observar una muestra estática de aviones antiguos y actuales, entre ellos sendos ejemplares de aviones Neptune, Macchi 326, Skyhawk, Tracker —todos los nombrados de gran participación en el conflicto por las islas Malvinas— Corsario, T-28, NA-SNJ5C, Electra Explorador, Electrón y Cougar.

En esta página y la siguiente, vistas del Parque de Aeronaves.



T-28P que operó en el portaaviones ARA *25 de Mayo*.



NA SNJ-5C que operó en los portaaviones ARA *Independencia* y ARA *25 de Mayo*.



De izquierda a derecha, Macchi 326, Cougar, Neptune y Electra explorador.



Corsario que operó en el portaaviones ARA *Independencia*.



Electra explorador (utilizado también como avión cisterna).



Neptune matrícula 2-P-112, que guió a los Super Etendard en su ataque al HMS *Sheffield* y que participó en la búsqueda del crucero ARA *Gral. Belgrano* cuando éste fue hundido.



Macchi 339, que participó en la Guerra de Malvinas.



Macchi 326.



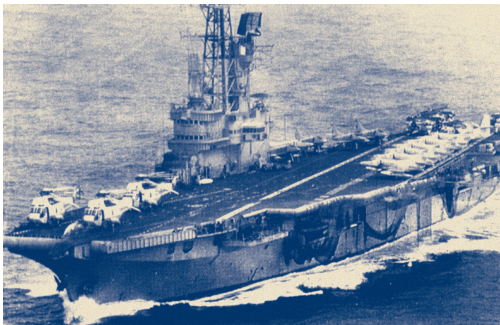
Cougar.

Reproducción de la cubierta de vuelo del portaaviones ARA 25 de Mayo

Para que los visitantes puedan apreciar las pequeñas dimensiones de donde operaban nuestros aviones embarcados, y así poder imaginar las vivencias y pormenores de la actividad aeronaval en aquellos escasos, se ha simulado, en escala 1:1, la cubierta de vuelo del portaaviones ARA 25 de Mayo, de 214 metros de eslora.



Skyhawk matricula 3-A-302, que participó en la Guerra de Malvinas desde el portaaviones y desde bases aeronavales.



Portaaviones ARA 25 de Mayo con su Grupo Aeronaval Embarcado, compuesto de aviones S-2E Tracker y A-4Q Skyhawk, y helicópteros SH-3 Sea King. Año 1978.



Vista desde popa de la réplica de la cubierta de vuelo del portaaviones ARA 25 de Mayo.

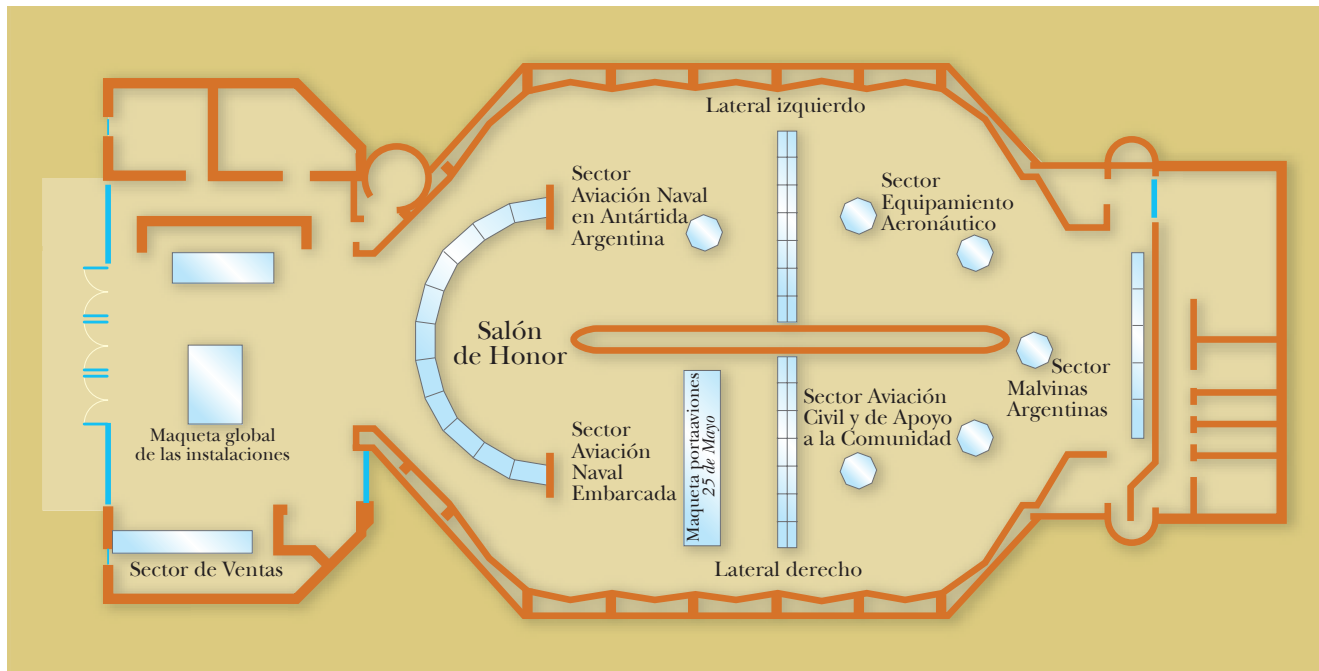


Tracker en la réplica de la cubierta de vuelo.

Salón Histórico “Vicealmirante Don Hermes Quijada”

Así llamado en honor de quien fuera Comandante del primer vuelo al Polo Sur por parte de la aviación argentina, este salón ocupa aproximadamente 450 m² cubiertos, donde se pueden apreciar trajes de vuelo y uniformes de época. En el mismo se expone también una importante colección de pinturas, fotografías, objetos personales, documentos y testimonios, todos de la rica historia de la Aviación Naval. Este salón esta dividido en las dos salas y cinco sectores que se describen a continuación.

Sala de Ingreso



Al acceder a ella se observa la imagen de Nuestra Señora Virgen Stella Maris, protectora de los hombres de mar, con una rica historia, ya que perteneció a los dos portaaviones con que contó la Armada, donde estuvo entronizada respectivamente en su biblioteca y en su capilla. El museo es su custodia después de haber sido radiado el ARA 25 de Mayo. En el centro se exhibe una maqueta que representa la planta global del museo con la totalidad de las instalaciones.



En el fondo de la sala se puede apreciar una importante colección de escudos, que pertenecieron y pertenecen a distintas unidades de la Aviación Naval que compusieron y componen la misma. En el centro se visualizan las alas navales distintivo y los escudos de la orgánica superior de la Aviación Naval.



Maqueta en escala 1:100 del predio del Museo, instalada en la Sala de ingreso y utilizada para orientación de los visitantes.

Sala de Honor

En ella se honran a los fundadores, como también a aquellas personas que tuvieron un papel importante en nuestra aviación en sus principios, ilustraciones, objetos y documentos sobre estos hombres y sus acciones fundacionales. Se muestran distintos elementos como medallas, diplomas, condecoraciones, pinturas, fotografías, uniformes, documentación, testimonios de la participación oficial de pilotos navales argentinos en la Primera Guerra Mundial constituyendo la Brigada Expedicionaria de la Marina de los EE.UU., y otros elementos, incluido el cofre de madera que contiene la Bandera de Guerra del portaaviones *ARA Independencia*.



Arriba, vista panorámica de la Sala de Honor.

Sector Aviación Naval Embarcada

Se exponen fotografías, maquetas, instrumental, etc., que testimonian además de la pertenencia a la Armada, la forma en que sus aeronaves operaban y operan a bordo de nuestros buques, desde los tiempos de los acorazados *ARA Rivadavia* y *Moreno* hasta la actualidad. Se destaca en el centro del sector una maqueta del portaaviones *ARA 25 de Mayo* en escala de 1:72, la cual permite una

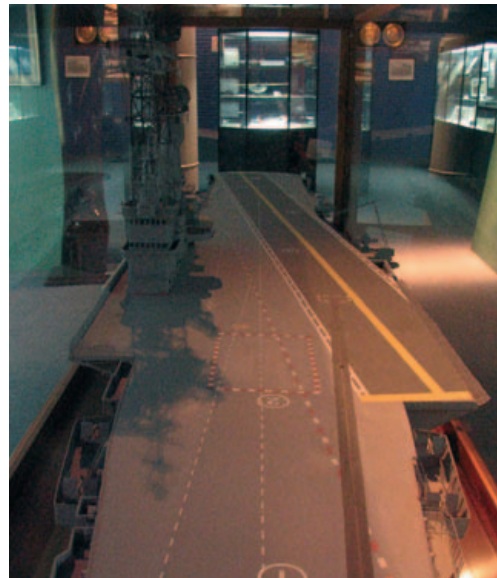
A la derecha, vista del Sector Aviación Naval Embarcada.





A la izquierda, vista del Sector Aviación Naval Embarcada. A la derecha, maqueta esc. 1:72 del portaaviones ARA *25 de Mayo*.

visión detallada del mismo y el intercambio en su cubierta de maquetas de las distintas aeronaves que conformaron su Grupo Aeronaval Embarcado. En una de las vitrinas se destaca un trozo de madera de la cubierta del crucero ARA *General Belgrano* y otros testimonios sobre el mismo.



Sector Aviación Naval en la Antártida Argentina



En el mismo se podrá encontrar una diversidad de fotografías, documentos, maquetas de las aeronaves que operaron en la Antártida, cartografía y objetos varios que destacan el accionar de las aeronaves de la Armada en el continente blanco remarcando sus hitos más importantes, tales como el primer vuelo argentino realizado en la Antártida, que fue hecho por un avión Stearman provisto de flotadores; el primer cruce del círculo polar antártico por un avión argentino realizado por un DC-4; el primer vuelo argentino al Polo Sur; y muchos otros logros de nuestra Aviación Naval en la Antártida.



Vistas parciales del Sector Aviación Naval en la Antártida Argentina.

Sector Equipamiento Aeronáutico

Esta sala contiene material de distintas épocas utilizado por nuestros aviadores; se puede apreciar una gran variedad de cascos de vuelo, antiparras, instrumentos de vuelo, chalecos de supervivencia, paletas de señaleros de portaaviones, elementos de comunicación, miras de ataque, elementos de cálculo de navegación, etc.



Vista lado oeste del sector Equipamiento Aeronáutico.

Sector Malvinas

Aquí se rinde honor al personal de la Aviación Naval, quienes junto a muchos otros hombres de nuestra Armada y de otras FF.AA. y de Seguridad y civiles, ofrendaron sus vidas en el conflicto del Atlántico Sur tratando de recuperar las Islas Malvinas; se muestran fotografías de hechos allí ocurridos, así como también equipos y testimonios pertenecientes a algunos de los que participaron en la gesta.

Se pueden ver también cartografía que contiene información sobre la Operación Rosario —nombre que tuvo la misión de toma y recuperación de las islas— y sobre el derrotero de



Vitrinas Salón Malvinas.

las distintas misiones, movimientos de la flota de mar, balance del material hundido por los aviones navales, etc.

Sobre uno de sus laterales se encuentran los restos del avión Super Etendard matrícula 3-A-203, que atacó con sendos misiles AM-39 Exocet a la fragata HMS *Sheffield* y al buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*. De este avión, que cayó a tierra 10 años más tarde en la Base Aeronaval Punta Indio, se expone el escudo rescatado de entre sus restos; asimismo, se muestran fotografías de este avión enganchando en los portaaviones ARA *25 de Mayo* y *Minas Gerais* de la Marina de Brasil.

Sobre el lateral derecho se aprecian fotografías de la 3ra Escuadrilla Aeronaval de Ataque, escudos británicos y del helicóptero Sea Lynx que efectuó la evacuación del Capitán de Fragata de Infantería de Marina Pedro Giachino. También se exponen dos óleos que reproducen los dos ataques a la fragata HMS *Ardent* por parte de nuestros A-4Q Skyhawk.

En varias vitrinas se expone material británico capturado en Malvinas, maquetas de las aeronaves que tuvieron participación, el bote de un piloto inglés derribado y rescatado por las fuerzas argentinas, etc.

Sector Aviación Civil y de Apoyo a la Comunidad

Este sector expone actividades de la Aviación Civil vinculadas con la Armada, como ser las líneas de Aeroposta, aeroclubes, vuelos sanitarios, aeronaves que cumplieron vuelos históricos y que a posteriori fueron donados a la Armada, vuelos navales en apoyo a la comunidad, etc.



Vista parcial del Salón del Sector Aviación Civil y de Apoyo a la Comunidad.

Obras pictóricas, láminas y fotografías

En los muros laterales e interiores de distintas salas y sectores del Salón Histórico se exponen pinturas de diversos autores, tales como C. García, S. Garimaldi, J. Schwarz, Smith, M. Pavicic y otros; también láminas y fotografías de todas las aeronaves que poseyó y posee la Armada, y placas matrices de bronce originales.



Hangar Tecnológico “Condestable de Primera Joaquín Oytab n”

Este hangar es uno de los primeros con los que contó la Aviación Naval all  por el año 1926. En un área 512 m2 cubiertos alberga una genuina comprobación del progreso tecnológico; en él se exponen armamento (incluida la réplica de un misil AM-39 Exocet), blancos teledirigidos, material de supervivencia, plantas de poder, un simulador de vuelo, distintas cámaras de fotos de diferentes épocas, y una cantidad de elementos aeronáuticos poco conocidos. También se exponen un helicóptero Bell 47 y un Alouette III, así como una réplica en escala 1:1 de un helicóptero Fennec. Contiguo al hangar hay un helipuerto, donde asimismo se exponen antiguos y modernos helicópteros que pertenecen o han pertenecido a las filas de la Aviación Naval.



Helicóptero Bell 47 D.



Misil SideWinder A.



Ametralladoras Colt 7:62.



Antiguo Adiestrador de vuelo Link.



Plantas de poder (motores) a pistón, reacción y turbohélice.

Hangar de Restauración y Mantenimiento de Aeronaves

Es el hangar N  1 de la Base Aeronaval Comandante Espora y en él se encuentran las aeronaves en restauración o en espera de serlo, así como las aptas para volar y las ya restaura-

das que requieren protección de la intemperie. Cuenta con los depósitos de material aeronáutico (comunicaciones, instrumental, herramientas especiales, etc.). No se encuentra abierto al público salvo situaciones especiales.

Entre las aeronaves hoy en restauración o a su espera, se cuentan un ejemplar de cada uno de las siguientes aviones: Phanter, Kelito, T-28, Vultee y NA-AT6, y el esqueleto de un Corsarito. Entre los ya restaurados, un C-47 (matrícula CTA-15; primer avión argentino que llegó al Polo Sur), un Albatros y un helicóptero Sikorsky S-55.



Personal del Museo restaurando un Panter.



Kelito en restauración.



T-28P en restauración.



NA AT6 en inspección para vuelo.



L-188EW Electrón.



Sikorsky S-55 pintado como estaba en la Campaña Antártica de 1961/62.



Vistas parciales del exterior e interior del Hangar de Restauración.



Albatros matrícula 4-BS-3 restaurado.



DC3 matrícula CTA-15 restaurado.

Oficina de Museología, Aula, Archivo, Biblioteca y Depósito de Museología

Se encuentran en desarrollo, utilizando parte del edificio de la ex Escuela Técnica contigua al predio del Museo, las siguientes instalaciones: Oficinas de Museología, Aula, Archivo, Biblioteca, Salón de Exposiciones transitorio, Depósito de Museología, Oficinas de Informática, Taller. Se agregarán los próximos cinco vagones del ex tren de la Flota de Mar que se mencionan en la introducción. ■

Instituto de Ayuda Financiera para Pago de Retiros y Pensiones Militares



11%^{*} Plan CHV

Créditos Hipotecarios para la Vivienda

Hasta 34 haberes a pagar en 20 años.
Costo Financiero Total Anual: **12,50%**



Disponibles sólo en Sede Central
La mejor alternativa para la compra, refacción, construcción de su vivienda y sustitución de gravámenes.

* Interés Efectivo Anual

Préstamos y Créditos del IAFPRPM

*** Tasas Fijas de Interés**

15%^{*} Plan PPP

Préstamos Personales en Pesos

Hasta 15 haberes en 60 cuotas.
Costo Financiero Total Anual: **17,58%**



La opción que le permite disponer, rápidamente, de dinero para cualquier fin sin necesidad de justificar destino, ni garantía hipotecaria o prendaria

Ahora también disponibles en nuestras Oficinas Regionales:

Bahía Blanca: Sarmiento 24 2° C - (0291) 453-9133

Córdoba: Corro 175 - (0351) 428-0130

Mendoza: Rivadavia 76 1° A - (0261) 423-6895

Paraná: 25 de Mayo 275/77 - (0343) 432-7323

Visite nuestra página web: www.iafprpm.gov.ar

Sede Central, Cerrito 572 - Ciudad de Buenos Aires (1010) - Línea Especial Informes sobre Préstamos: (011) 4381-9009, Atención al Público: (011) 4370-1800 - Email: creditos@iafprpm.gov.ar - www.iafprpm.gov.ar.

SOBRE EL LABERINTO

NÉSTOR A. DOMÍNGUEZ

*La vida jamás es un camino ancho y recto por el cual
podamos caminar confiados y seguros.*

La vida está condicionando nuestro andar en el laberinto.

Capitán de Fragata Médico Constantino Núñez Castelaio,

Pasos en el laberinto (1), pág. 55.

Una anécdota en el recuerdo

Cuando navegábamos orgullosos en el destructor ARA *Hércules* hacia nuestro país para incorporarlo a nuestra Flota de Mar, hicimos una escala en Río de Janeiro y allí se embarcaron dos periodistas de la revista *Somos* para acompañarnos hasta nuestra escala en el puerto de Buenos Aires. Según lo coordinado con la Secretaría General Naval ellos harían reportajes en relación con lo que representaba el buque como nuevo componente de nuestro poder naval. Por una u otra razón el Jefe del Departamento Propulsión, el entonces Capitán de Corbeta José Luis Peñafiel, no sabía de su presencia a bordo.

Al salir del puerto de Río de Janeiro, como es bastante frecuente, nos vimos enfrentados a un temporal en el Golfo de Santa Catalina y, pese a las aletas antirrolido, el buque se vio sometido a fuertes movimientos de roldo y cabeceo. Los pobres periodistas, no acostumbrados a la navegación, se vieron terriblemente afectados por la situación y sería poco elegante describir su estado físico y mental en esas circunstancias. Alguien les recomendó salir a tomar aire a cubierta para evitar males mayores en la Cámara de Oficiales. Así lo hicieron y se encontraron frente a frente con el mencionado Capitán Peñafiel; éste, que como dije no los había visto antes, les preguntó a boca de jarro: "Ustedes ¿quiénes son?". La entrecortada respuesta fue: "Periodistas de la revista *Somos*. Ni lerdos ni perezosos nuestro hombre les dijo: Ustedes en realidad son periodistas de la "Revista *Éramos*".

Siempre recuerdo esta anécdota porque, más allá de la graciosa situación, encierra una cruda realidad de los argentinos que se viene transformando en un verdadero problema ontológico magistralmente resumido en el trágico "Ser o no ser" ("To be or not to be") shakesperiano.

El encrespado mar de la historia nos viene sacudiendo hace más de 50 años y realmente parece que estamos dejando de ser para refugiarnos en un pasado que ya no es. En realidad, ya no parecemos ser lo que éramos, y entonces nuestro tradicional orgullo debe centrarse en un pasado que, para muchos, fue mejor.

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (Promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983. Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada. Es estudiante avanzado de la Carrera de Filosofía de dicha Universidad. Actualmente es Asesor del Estado Mayor General de la Armada en Materia Satelital, Consejero Especial en Ciencia y Tecnología y Coordinador Académico en Cursos de Capacitación Universitaria, en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo, del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, Académico Fundador y Secretario de la Academia del Mar y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la Maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional. Ha sido miembro de las Comisiones para la Redacción de los Pliegos y la Adjudicación para el concurso internacional por el Sistema Satelital Nacional de Telecomunicaciones por Satélite NAHUEL y para la redacción inicial del Plan Espacial Nacional. Es autor de Satélites (en dos tomos), Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable y Un enfoque Sistémico de la Defensa (en tres tomos) y de numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía publicados en revistas del país y el extranjero.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 9.9.2005

(1)
Constantino Núñez Castelaio,
Pasos en el laberinto, Instituto de
Publicaciones Navales, Buenos
Aires, 1985, 181 págs.

Los cuatro problemas ontológicos de los argentinos

Nuestro indiscutido prócer, General Don José de San Martín, tuvo una expresión terminante y premonitrice para los argentinos: “Serás lo que debes ser o si no no serás nada”. Un breve y somero análisis de este enunciado nos coloca en una difícil situación entre la metafísica, que entiende en las cuestiones del “ser”, y la ética, que se nutre de las cuestiones del “deber ser”.

Los periodistas afectados por el temporal ya no parecían, ante los ojos del marino, seres existentes en todo el sentido de la palabra, sino seres que habían sido y que ya no eran. Su revista ya no era sino que había sido porque sus periodistas ya no parecían seguir siendo.

Dejando de lado este juego de palabras, tramado alrededor de la conjugación del verbo ser, y volviendo a nuestro máximo prócer y a su planteo ético-metafísico, debo decir que la ética también se ocupa del obrar humano y que, por lo tanto, uno sigue siendo en la medida en que obra en el sentido del deber ser y del hacer. Nos identificamos a través de nuestra moral y de nuestro trabajo, por nuestra manera de ser en el mundo, y, de esta forma, modificamos, para bien o para mal, la realidad que nos toca vivir. Así es la traza que dejamos a nuestro paso. Si no actuamos no dejamos huella de nuestro vivir y nuestra existencia es sólo de carácter biológico.

El derecho y la política, de lo que tantos argentinos se ocupan, se fundan en la ética. En cierto modo el derecho establece cómo debemos ser y los políticos, a través de políticas activas planificadas por los estrategas, encauzan nuestro obrar para que realmente “seamos lo que debemos ser”.

Me pregunto: ¿los argentinos somos lo que debemos ser? o, como los periodistas de nuestra anécdota, fuimos.

Veamos cuáles son los cuatro síntomas del “mal de mar” que nos marea y que, a mi entender, nos hace perder el rumbo hacia el que podría ser nuestro destino, nuestro “**ser argentino**”:

Primer síntoma: nuestro afán por la historia

Como lo he expresado en otros escritos, en épocas de aceleración de la historia, la historia ya no es tan maestra de la vida como antes lo era. Como dijo el poeta Paul Valery, “el futuro ya no es lo que solía ser”. Puestos en el presente, nos encontramos pues entre dos enormes espacios de tiempo, uno que fue y otro que todavía no es.

Estamos ante la necesidad de tomar profundas determinaciones que, como todas ellas, no afectarán nuestro pasado, porque éste es como fue y no de otra manera. Es inmodificable aunque los historiadores y cada uno de nosotros, desde nuestros propios presentes y subjetividades, podamos verlo de distintas maneras.

Sólo nos queda el expediente de incidir sobre nuestro futuro, porque a éste lo podemos modelar desde ahora. Las leyes que puedan elaborar nuestros legisladores y aplicar nuestros jueces, las políticas activas que puedan concretar nuestros políticos y las ilusiones que podamos tener sobre nuestras vidas individuales siempre se proyectan hacia el futuro. Lo que podemos recordar está congelado en el pasado y sólo podemos decir la verdad, mentir o fantasear sobre ello.

Por de pronto digo que es necesario apelar a la imaginación y a la innovación para que el intelecto y el obrar de algunos, los que son capaces de generar nuevas ideas y acciones, nos permitan enfrentar un futuro que se nos viene encima. Si no somos capaces de cultivar la excelencia, a través de un nuevo sistema educativo que debemos diseñar ya, para que surjan esos dirigentes creativos, nos digan lo que tenemos que hacer y lo ejecutemos bajo su dirección, no tendremos futuro.

Nuestras instituciones y empresas necesitan de una nueva clase dirigente que sepa guiar al pueblo hacia un destino mejor. Dicha clase se forma en una universidad en la que se transfieran los conocimientos y habilidades profesionales de los profesores a alumnos comprometidos con su país y no en una universidad de masas en la que se nivela para abajo en una extraña mezcla informe de profesores, alumnos y no docentes en permanente cuestionamiento de todos y de todo. La universidad se denomina así porque tiene en cuenta lo universal y trascendente y no las pequeñas cuestiones de la vida diaria.

La realidad, nuestra realidad, es que tenemos un afán enfermo por revivir un pasado que ya no es y una actitud contemplativa, más que proactiva, para construir nuestro futuro.

Esto no significa renegar de nuestra historia. Somos ahora porque fuimos en el pasado. La cuestión es cómo seguir siendo, cuando la historia se acelera y el poder externo se acentúa. Tenemos un Estado que muestra señales de debilitamiento institucional en todas sus instancias y eso crea una situación de peligro.

La primera enseñanza de la historia que quiero rescatar tiene que ver con lo que siempre ha pasado cuando se han advertido desde afuera diferencias de poder. En dichas circunstancias surgen los afanes de conquista por parte de los más poderosos. Esto es inherente a las apencias humanas y sería necio de mi parte negar esta enseñanza de la historia.

Hay una diferencia entre las formas y los contenidos de la historia. Las formas de la historia obedecen a un espíritu humano que se mantiene en el tiempo y deben ser rescatadas a través, fundamentalmente, de la historia y de la filosofía de la historia. Los contenidos de la historia son analizados y ordenados por los investigadores de esta disciplina y forman parte de un pasado que es bueno rescatar pero sin hacer un culto excesivo de ello. Nos sobran las difíciles circunstancias del presente, como carga para la acción política de producir un futuro mejor a través de un desarrollo integral del pueblo argentino. El desarrollo integral, como lo señala Mario Bunge ⁽²⁾, requiere atender simultáneamente las cuestiones políticas, culturales, económicas y biológicas del país y de sus habitantes.

Siempre he encontrado gusto por visitar museos pero no he hallado allí las musas que me hayan inspirado lo suficiente como para imaginar el porvenir. Ellas ya no habitan los museos. Los museos tienen testimonios para que ejercitemos nuestra memoria del pasado; los testimonios están en el museo y la memoria está en nuestros cerebros. Carece de sentido hablar de los museos como lugares para la memoria o buscar allí las musas que nos van a inspirar sobre cómo diseñar nuestro incierto futuro. Un museo debe incluir todos los testimonios de la historia disponibles; si el interés de quienes lo imaginan es faccioso sólo servirá para revivir viejos rencores y ello no es valioso para que una nación siga existiendo como tal, tiende a su desintegración de la mano de una suerte de terrorismo histórico-cultural. Esta forma de ver la realidad debe ser desterrada de la sociedad como una manera de asegurar su supervivencia.

Debemos recapacitar respecto de que si San Martín fue lo que fue y dijo lo que dijo, es más porque hizo la historia, que ahora estudiamos desde la escuela primaria, que por haber estudiado e investigado la historia oficial que le contaban los españoles respecto de la conquista y colonización de América. Él no contó la historia ni se dejó dominar por el resentimiento, luchó por la libertad de los pueblos colonizados luego de una cruenta conquista. El perdón y el olvido siempre fueron los ingredientes principales de la construcción de la historia de los pueblos y de la vida en sociedad de los individuos. Si no se es capaz de perdonar y olvidar no se tiene futuro. San Martín fue lo que debía ser dentro de la situación histórica que le tocó vivir y construyó nuestro futuro independiente. No se puede ser libre e independiente si se vive atado al resentimiento y las culpas del pasado. Nuestro prócer máximo, antes que sentirse receptor de derechos, se hizo pasible de deberes respecto de su Patria; los asumió y los cumplió como ningún otro argentino después.

Ésta es una segunda lección de la historia que debemos aprender.

(2)
Mario Bunge, Las ciencias sociales en discusión, Una perspectiva filosófica, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 573 págs.

Segundo síntoma: nuestro afán por poner límites

Este afán se demuestra históricamente tanto en lo geográfico como en lo legal. En este caso es necesario que, una vez establecidas las formas, pasemos atención a los contenidos.

La lucha histórica por los límites geográficos de nuestro país que, por ejemplo, ahora se enfoca en la acción conjunta de la Cancillería y la Armada por delimitar nuestra Plataforma Continental frente a la CONVEMAR, no es sólo algo que nos permita geoméricamente establecer un perímetro, una frontera, entre lo que es argentino y lo que no lo es. Lo que en realidad importa, luego de establecer nuestra forma geográfica, es el contenido, lo que queda dentro de los límites y si realmente cumplimos con la jurisdicción, el control, la exploración y la explotación de los recursos contenidos en los espacios territoriales y marítimos que quedan así delimitados.

Poco nos sirve el afán latino por poner límites legales y físicos a todos y a todo si después nos sumimos en un laberinto interno del cual no podemos salir porque hemos perdido el Hilo de Ariadna de la razón. Podemos interpretar esto como la pérdida de la capacidad de razonar según la lógica formal de las ciencias duras y según la lógica deóntica relacionada con el discurso de las ciencias humanas y sociales. Las decisiones de nuestra clase dirigente deben basarse en inferencias lógicas para poder sacar conclusiones y dar los pasos adecuados hacia la puerta del laberinto. La salida por arriba del laberinto es una utopía teológica, que muchos intentan desde religiones y sectas basadas en distintas expresiones de la fe. También puede ser ensayada una utopía filosófica. Pero en ningún caso se trata de una ucronía. Digo esto al observar el refugio en la fe que las grandes masas humanas buscan cuando ya no encuentran razón para sus vidas y el refugio en la verdad que algunos filósofos buscan sin encontrarlo. La felicidad que no se encuentra en un espacio geográfico se busca en "el más allá" del tiempo, en una vida futura mejor, o en la inasible verdad. Siempre ocurrirá así en épocas de crisis y seguirá ocurriendo. Pero, es bueno tener en cuenta que los pobres siempre viven en crisis.

Es así como rescato lo pensado por Umberto Eco en relación con las **líneas** que queremos trazar, para limitar tanto el espacio geográfico como los espacios para la libertad de los seres humanos, para sumirnos finalmente en el **laberinto** del descontrol, por falta de los recursos humanos y materiales capaces de dar contenido real tanto a nuestra soberanía política como al imperio de la ley.

Tercer síntoma: nuestro afán por las palabras

Éticamente creo que podemos usar la palabra oral y escrita para criticar la situación en que nos encontramos cuando lo que expresamos tiene total coherencia con nuestro pensamiento al respecto y estamos realizando, simultáneamente, una acción concreta para corregir lo que criticamos. De otra manera mentimos, por decir lo que no pensamos, y somos indolentes por no abocarnos a la tarea de construir una realidad mejor. La mentira y la indolencia son desvalores respecto de la verdad y el trabajo, según una ética valorativa.

No nos sirven las palabras de los políticos mentirosos, que luego no son capaces de llevar a la práctica lo que prometieron en sus campañas y a través de su acción posterior como funcionarios.

Tampoco nos sirven las palabras de los juristas, legisladores, jueces y abogados que no se atienen a la Constitución y a las leyes en cuanto a una lógica deóntica en el discurso y en cuanto a su aplicación de la ley, en el hombre y la sociedad, a través de las técnicas correspondientes al poder de policía.

Cabe aclarar aquí ⁽³⁾ que la **deontología** es la ciencia de los deberes o teoría de las normas morales. Se trata de una ciencia empírica que se ocupa de la determinación de los deberes

(3)
José Ferrater Mora, Diccionario de Filosofía, Tercera Edición, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1.047 págs.

dentro de las circunstancias sociales para lograr el mayor placer posible (la mejor calidad de vida) para el mayor número posible de individuos.

Si los hombres y mujeres de la política y el derecho, en particular, y todos los hombres y mujeres del país, en general, no asumen su deber moral junto con la acción correspondiente para cambiar esto que estamos viviendo, no tenemos futuro. El reclamar derechos sin asumir deberes es injusto respecto de los que tienen una ética del deber grabada en sus espíritus.

Por ahora advierto que estamos más ligados con las palabras que con las cosas. No nos sirve el discurso sobre las cosas si no actuamos sobre ellas para mejorarlas. Estoy harto del discurso plañidero e insustancial sobre lo que nos pasa. Lo que más me duele es escucharlo de boca de los que nada hacen. Ellos buscan sobrevivir de cualquier manera, sin actuar en sentido constructivo y pretendiendo que todos sean iguales a ellos en un afán de nivelación hacia abajo. Se nos pretende incluir en un rebaño quejoso de los que se pliegan al pensamiento de que todos somos iguales en la desgracia. No señores, todos somos diferentes y debemos seguir a los mejores, no a los demagogos, que son la lacra de este pueblo. El nivelar hacia arriba tratando de ofrecer igualdad de oportunidades es la mejor política, pero los demagogos sólo la emplean para ellos mismos y su grupo de arribistas del poder. Su verdadero discurso sólo está en sus palabras sino en las crudas realidades que su acción disolvente producen.

Cuarto síntoma: nuestro afán por copiar lo otro y a los otros

Nuestro afán nivelador, no obstante, nos ha llevado a tratar de elevarnos en conjunto copian-do lo que otros hacen de un país extranjero tomado como modelo, sin advertir que somos diferentes a ellos. No sólo todos los hombres somos diferentes individualmente y tenemos diversas imágenes del mundo en que vivimos. También son variadas las culturas que culti-vamos los miembros de las distintas sociedades nacionales.

Podemos pensar en muchas variantes del proceso de globalización, la única que no admito es la de la cultura. Adhiero a lo "glocal", o sea, a esa extraña fusión de lo global con lo local como algo enriquecedor. Esto es así en la medida que lo local tenga un sentido cultural sin-gular, firme, rico y, básicamente, ético y estético. Con esto quiero decir que es admisible cier-to grado de transculturación cuando la sociedad comulga con una idea de una enculturación coherente y transmitida en forma intergeneracional.

Cuando se toman ideas, modelos, constituciones, costumbres, prácticas, tecnologías, etc. en forma acrítica y sin una experiencia y un acervo cultural propios debidamente consolidados, se puede perder el rumbo de la historia. Nosotros debemos construir nuestra propia historia, nadie lo hará en lugar nuestro. También debemos construir nuestra cultura con originalidad, sin imitaciones, confiados de nosotros mismos y tratando de ser mejores a través de un culto por la excelencia de todo lo que imaginemos, pensemos y hagamos. Ninguna copia es mejor que el original, la diferencia reside, ni más ni menos, en la originalidad de lo que surge por primera vez y que todos los mediocres quieren copiar y, en definitiva, no pueden hacerlo.

Muchos hombres sabios nos hablaron a los argentinos sobre la mediocridad: José Ingenieros, de su "hombre mediocre" (4); el gran filósofo español José Ortega y Gasset, de su "hombre-masa" (5), y el doctor Ramos Mejía, de su "hombre carbono" (6) y, de alguna manera, los definieron.

José Ingenieros define al hombre mediocre en los siguientes términos: "La psicología del hombre mediocre caracterízase por un rasgo común: la incapacidad de concebir una perfección, de for-marse un ideal". "Son rutinarios, honestos y mansos; piensan con la cabeza de los demás, com-parten la ajena hipocresía moral y ajustan su carácter a las domesticidades convencionales".

Ortega nos habla del hombre-masa de la siguiente manera: "Donde quiera ha surgido el hom-bre-masa del que este volumen se ocupa, un tipo de hombre hecho de prisa, montado nada

(4)
*José Ingenieros, El hombre medio-
cre, Ramón J. Roggero y Cía.
Editores, Buenos Aires, 1951,
pág. 53.*

(5)
*José Ortega y Gasset, Obras
Completas, Sexta Edición, Revista
de Occidente, Madrid, 1963.*

(6)
*José M. Ramos Mejía, Las multitu-
des argentinas, 1ra. Edición,
Editorial de Belgrano, Buenos
Aires, 1977, 235 págs.*

(7)

José Ortega y Gasset, *Obras Completas, Sexta Edición, Tomo IV, La rebelión de las masas, Revista de Occidente, Madrid, 1963, pág. 121;*

(8)

José M. Ramos Mejía, *Las multitudes argentinas, 1ra. Edición, Editorial de Belgrano, Buenos Aires, 1977, pág. 37.*

más que sobre unas cuantas y pobres abstracciones y que, por lo mismo, es idéntico de un cabo de Europa al otro" (7); podríamos agregarle que lo mismo ocurre en América desde su cabo más septentrional en Alaska hasta el Cabo de Hornos.

Finalmente el doctor Ramos Mejía expresa: "A ese hombre de las multitudes deberíamos más bien llamarle el hombre-carbono, porque en el orden político o social desempeña, por su fuerza de afinidad, las funciones de aquél en la mecánica de los cuerpos orgánicos. La afinidad del carbono por su congénere, tal es la causa de la variedad infinita, de la multitud inmensa de las transformaciones del carbono, como la del hombre por sus iguales, para formar simples grupos unas veces, verdaderas multitudes, otras" (8). Vemos en su concepción que, considerando la forma en que los átomos de carbono de la química orgánica se unen, con cualquier otro átomo de carbono, nitrógeno, hidrógeno, etc., para formar cadenas de una "sustancia orgánica", aparece un interesante isomorfismo con la materia orgánica. El organismo así formado puede estar vivo y ser monstruoso. Puede ser un Minotauro que, en vez de comer carne humana, se alimente con la libertad de los pueblos sin que pueda existir un Teseo que lo mate.

En todos los casos estos hombres, que son la materia prima de las multitudes, ya se los denomine "mediocres", "masa" o "carbono", se unen conformando multitudes vociferantes capaces de vulnerar la meritocracia (gobierno obtenido en base al mérito), la Constitución y el orden republicano. El gobierno del pueblo por el pueblo, la "democracia", que se obtiene cuando un demagogo se hace con el poder en base al enorme número de estos hombres, que son copia unos de otros y se unen entre sí, se ha demostrado en todo el mundo que no funciona.

Tanto los demagogos como los "Teseos", que intentaron matar al "Minotauro", han sido desastrosos para el devenir político argentino. Necesitamos estadistas con el poder y el conocimiento que les brinda una visión amplia y profunda de los problemas del Estado moderno. Un estadista debe ser un líder de todo su pueblo, surgido en base a sus virtudes morales y políticas, éstas deben ser reconocidas por el pueblo en función de gestiones políticas exitosas en niveles inferiores de conducción. Los líderes populistas nunca fueron eficaces porque siempre han quedado atrapados en la informe masa orgánica que, más o menos sumisamente, los rodea.

Mis expresiones no deben ser interpretadas como de un nacionalismo extremo. Tampoco como antidemocráticas. Pienso en un país que sea realmente democrático, en pleno funcionamiento de sus tres poderes independientes en base a la gestión de funcionarios capaces y honestos, abierto al mundo, al conocimiento y la información. Sus ciudadanos lo serán en la medida que respeten, comprendan y usen las instituciones cumpliendo y haciendo cumplir la ley a sus mandantes. Estos ciudadanos deberán ser, en la medida de lo posible, diferentes, con identidad propia. Alejados de la mediocridad mediante una adecuada educación.

De otra manera caemos en una suerte de "adolescencia nacional" y la sociedad se maneja como esos jóvenes que no saben qué hacer con su vida, su intelecto y su cuerpo; que deambulan, todos iguales, vestidos a la moda, con partes de su cuerpo perforadas por extraños adminículos, en grupos de inadaptados y propensos al alcohol, la violencia y las drogas.

La maduración en la democracia creo que ha sido muy dura para muchos pueblos y el nuestro está pasando por ese proceso. La imitación de los que parecen haber encontrado la solución para su desarrollo integral creo que no sirve. Debemos sufrir el embate de las multitudes vociferantes como los periodistas de nuestra referencia inicial sufrieron el viento y el oleaje. Uno se hace marino navegando y ciudadano ejerciendo la ciudadanía pese a todos los embates de la política en un sistema que pretende ser democrático. No se es marino ni ciudadano por imitación.

Conclusiones

El primer laberinto del que tengo noticias es el de la alusión mitológica al palacio construido

en Creta por Dédalo para el Minotauro ⁽⁹⁾ y simboliza la encrucijada, la confusión, el desorden y el alejamiento de la fuente de vida. El rey Minos encerró a Dédalo, polifacético arquitecto, y a su hijo Ícaro en dicho laberinto. Para huir del encierro el padre hizo alas con plumas y cera. Salieron volando e Ícaro pretendió acercarse hacia el Sol, se le derritió la cera de sus alas y cayó al mar para terminar muriendo ahogado. Teseo fue mucho más valiente e inteligente, dado que entró en el laberinto desenrollando el hilo que le suministró Ariadna, mató al Minotauro (que se alimentaba de carne humana) y pudo salir del laberinto por su entrada.

(9)
Ídem (6).

No obstante su antigüedad el mito griego nos deja enseñanzas para el futuro. Los reyes Minos de la política nos han encerrado en un laberinto en el que nos enfrentamos todos los días con encrucijadas, confusiones, desórdenes y pérdidas de nuestra calidad de vida. El laberinto sólo sirve como refugio de corruptos, deshonestos y delincuentes.

¿Cómo salir con vida de una situación tan azarosa? La solución de Dédalo fue buena para él porque no pretendió alcanzar el Sol (la verdad absoluta y total, el misterio de la vida), como pretendió hacerlo su hijo, sino que empleó la técnica y se salvó. Las otras herramientas para salir nos las muestra Teseo: coraje para enfrentar al monstruo y lógica (formal y deóntica) para encontrar la salida práctica. Valor, teoría y práctica se unen en las enseñanzas de un mito histórico e impecadero.

De lo anteriormente analizado debo concluir que nos hallamos perdidos en el laberinto de nuestra vida cotidiana, sin encontrar los verdaderos límites para nuestra acción en el mundo y profiriendo cada vez más palabras sin encontrar el sentido de las mismas en las cosas que hacemos, y también las que deshacemos, sin objetivos claros y la debida racionalidad necesaria para alcanzarlos y, de esta manera, salir de la situación histórica en la que nos hemos sumido.

Lo anterior va en camino de disolver nuestras instituciones aunque las mismas aparezcan como contenidas en los viejos edificios construidos por nuestros queridos abuelos, que bajaron de los barcos sin otro bagaje que su voluntad de trabajo y la responsabilidad de sus actos. Ellos actuaban regidos por muchas menos leyes pero con plena conciencia de su responsabilidad laboral, de lo que estaba bien y de lo que no debía hacerse. Ellos fueron lo que debían ser y se ampararon en una vieja Constitución que, para entonces, estaba vigente. Hablaban poco, hacían mucho y forjaron los límites de nuestra nación. Ellos pudieron salir del laberinto histórico del siglo XIX dentro del que se buscaba una organización nacional en medio de la lucha entre federales y unitarios. Era necesario encontrar sentido a las palabras de una Constitución Nacional que se buscaba hacer vigente en los hechos.

Como los periodistas de la anécdota que cité inicialmente, estamos mareados por un mar de leyes y palabras sin sentido y no alcanzamos a ver el límite del horizonte porque, en el temporal en que vivimos nos importa mucho más nuestro presente físico y económico que el futuro que dejaremos a nuestros descendientes. Nos aferramos al barco sin advertir que éste se hunde bajo nuestros pies y que la tripulación incluye a nuestros hijos y nietos.

Me pregunto: ¿estamos siendo lo que debemos ser? y, si no lo somos, ¿llegaremos a ser algo o nada?

Nuestro mundo del mañana debemos construirlo nosotros como lo hicieron nuestros abuelos. Debemos darle contenido a los viejos edificios que ellos hicieron y, más que limpiarles y pintarles la fachada (como lo hicimos con la Casa Rosada del lado que más se la ve) llenarlos con hombres y mujeres que encuentren un nuevo sentido a sus vidas a través del estudio, el trabajo y la reflexión responsables.

Se es siendo, se trata de una dinámica, de un sistema no de una estructura.

Si consideramos al país como un "organismo" que debe sobrevivir en el mundo que enfrentaremos de ahora en más necesitamos materia, energía e información en una dinámica de

máximo intercambio entre nosotros y el mundo externo. Por una gracia del destino Dios nos ha dado materia más que suficiente para tener una buena calidad de vida, debemos encontrar la manera de producir y reproducir la energía y, lo que hagamos con la información, es un problema de conocimiento y comunicación a resolver por nuestro sistema educativo y la creación de los medios de comunicación necesarios para nuestra integración física y espiritual como nación.

El sistema educativo necesario nos debe infundir ideales y crear hábitos de: obtención permanente del conocimiento (dado que lo que debe conocerse cambia permanentemente); voluntad esforzada y responsabilidad en el comportamiento social y del trabajo (como deberes ineludibles frente a la sociedad); respeto por el prójimo y las leyes (que deben ser pocas, sabias y aplicables con eficacia) y actitudes proactivas respecto a nuestra vida y la vida nacional (para construir una mejor calidad de vida personal y social en el futuro). Si adquirimos todo eso podremos reclamar por nuestros derechos. Los derechos son concomitantes culturales de los deberes que tenemos para con nosotros mismos y la sociedad en la que vivimos. Como decía John Fitzgerald Kennedy, no hay que pensar qué es lo que puede hacer el país por nosotros sino qué es lo que nosotros podemos hacer por el país.

En nuestro país son demasiados los que se quejan por la situación sin hacer nada por mejorarla. Según su esfera individual de responsabilidades.

Nos encontramos en un laberinto sin tener el Hilo de Ariadna de la racionalidad que nos ayude a salir de él.

En estos casos ocurre como cuando se va por un camino y se lo encuentra totalmente obstruido. Las opciones son: salir del camino y retomararlo después, destruir el obstáculo para poder pasar, cavar un túnel para pasarlo por debajo o saltar, con gran agilidad, para pasarlo por arriba. Las connotaciones morales de cada opción a nivel nacional al respecto de estas opciones serían; salir del camino significaría abandonar definitivamente las normas o irse del país porque no se le ve solución al hecho de tener que seguir viviendo en él, la destrucción del país porque se apela a la violencia ante la injusticia social, seguir cultivando la cultura del incumplimiento de la ley (anomia) mediante prácticas "subterráneas" (ilegales) o elevarse, práctica y moralmente, para tratar de ver desde arriba el obstáculo (la inmoralidad reinante) para removerlo mediante la técnica y el trabajo.

Estoy pensando tanto en las nuevas ideas del progreso propuestas por Jorge Wagensberg y su equipo de filósofos y científicos ⁽¹⁰⁾ como en el sistema de desarrollo integral que viene desarrollando Mario Bunge ⁽¹¹⁾. Mi enfoque es sistémico porque para resolver los problemas de la gente es necesario apelar tanto a las ciencias físico-naturales como a las humanas y sociales mediante un instrumento de pensamiento totalizador que se ubique en el centro de la brecha epistemológica que separa el pensamiento sobre el hombre y la sociedad del que corresponde a la naturaleza, las matemáticas y la lógica formal.

La elevación necesaria para salir del laberinto o salvar el obstáculo la da la ética que, como disciplina filosófica, entiende en los fenómenos que plantea la inmoralidad y da las pautas de reflexión necesaria para saber cómo se debe ser y obrar en la vida. Pero luego, al observar la realidad desde arriba, es necesario usar la ciencia, la tecnología, la técnica y la innovación para modificarla, si está mal, o mejorarla, si está bien. Sólo una educación en la excelencia, la responsabilidad y el trabajo permite esto. Nuestro sistema educativo y nuestra realidad de las relaciones familiares actuales no lo permiten. Se tiende a nivelar para abajo, a la irresponsabilidad y la desidia. Esto es criminal en relación con las generaciones que nos siguen en la lucha por la vida.

Sólo mediante la ética podremos rescatarnos del obstáculo laberíntico que nosotros mismos nos hemos creado. Para que el Minotauro no termine con nosotros y dado que nuestra irracionalidad del último medio siglo nos ha privado del hilo conductor para salir de él,

(10)

Jorge Wagensberg y Jordi Agustí, *El Progreso, ¿Un concepto acabado o emergente?*, Colección *Metatemáticas*, N° 52, *Libros para pensar la ciencia*, Barcelona, 1998, 339 págs.

(11)

Idem (2).

creo que debemos elevarnos éticamente para estar **sobre el laberinto**, pensarnos y actuar en consecuencia.

La  tica de siempre, la única no especializada, la que elaboraron los filósofos de Aristóteles en adelante debe gobernar todos nuestros actos pero, sobre todo, los de los sacerdotes, docentes, hombres de armas, jueces, abogados y políticos. La fe, el conocimiento, la violencia legal, la ley y la acción política requieren hoy, más que nunca, de la  tica. No veo otra solución para que sigamos produciendo hechos realmente históricos, de valor para su análisis futuro por parte de descendientes que quieran seguir nuestro ejemplo. De otra manera, lo nuestro será intrascendente para el resto del mundo y le negaremos el futuro a los habitantes de este querido país. Entonces alguien dará cuenta de nosotros o de los que nos sucedan en este laberinto sin salida.

San Martín nos independizó de España, junto con Chile y Perú, haciendo gala de su coraje y de su  tica. Es por eso que siempre hablamos de las virtudes sanmartinianas aunque no las llevemos a la práctica. ■



PUBLIQUE SU AVISO

El Boletín del Centro Naval es financiado por sus socios y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas avisos sobre sus servicios y productos. Comuníquese con nosotros para publicar el suyo.

| Aviso | Color | Blanco y negro |
|------------|----------|----------------|
| 1/2 página | \$ 384.- | \$ 264.- |
| 1 página | \$ 640.- | \$ 480.- |

Descuentos por contrataciones de más de 1 número.
Por publicidad en retirada de tapa, contratapa y retirada de contratapa, consultar tarifas.

LIBROS

Un canto a la Patria

Arturo C. Larrabure

Comentario del
Capitán de Navío
(R) **Oscar R. Gronda**

(Buenos Aires, 2005, 480 páginas)
ISBN 987-05-0237-7

El libro es un homenaje al Coronel **Argentino del Valle Larrabure**, secuestrado (y asesinado posteriormente) por un grupo del Ejército Revolucionario del Pueblo en 1974; su autor es hijo del citado Coronel.

Contiene en principio una semblanza del grupo familiar del citado Coronel (padres, hermanos), su niñez, su adolescencia, su ingreso al Colegio Militar, una reseña de sus años de Oficial, sus estudios como Ingeniero Militar y algunas referencias de su impecable foja de servicios.

Se relatan luego las circunstancias del ataque a la Fábrica Militar de Pólvora y Explosivos de Villa María, Provincia de Córdoba, producido en la madrugada del 11 de agosto de 1974 y el secuestro del entonces Mayor Larrabure, subdirector del establecimiento.

A partir de ese momento, un *punto de inflexión* en la vida de la familia como lo denomina el autor, la que comienza a soportar su cruz, *una pesada cadena de dolor*. Fueron 372 días de incertidumbre, de angustia, *de espera interminable*, de búsqueda de caminos, de gestiones e intentos de diversa naturaleza, tendientes a obtener información del militar prisionero.

El hallazgo del cadáver, el descubrimiento de la “cárcel del pueblo” donde estuvo encerrado en condiciones inhumanas y la autopsia practicada en el Hospital Militar, permitieron ir develando poco a poco las circunstancias del martirologio del Coronel y —sobre todo— de su heroica muerte. Se determinó así en forma indubitable que fue asesinado “por estrangulamiento” por sus ruines carceleros, desmintiendo la versión del ERP que se había suicidado, con lo que se pretendió desvalorizar su figura y atenuar las culpas de la organización terrorista.

El libro reproduce una larga serie de testimonios de personas que han conocido y frecuentado al Coronel Larrabure, dando fe de sus méritos personales y profesionales, poco frecuentes; también describe numerosos actos de homenaje a su figura y se incluye un intercambio de mensajes con autoridades del municipio de Campana, con motivo de haber dejado sin efecto recientemente la imposición de su nombre a una calle de la ciudad; inevitable: una muestra del revisionismo revanchista que es el estilo del poder de turno.

La obra que comentamos permite asomarnos al conocimiento de las virtudes extraordinarias



del Coronel Larrabure, que lo evidencian, más allá de su condición de cristiano militante, como un auténtico ser superior. Sólo así se entiende la permanente exhortación a los hijos de perdonar a sus captores, de no guardar rencores, de *presentar la otra mejilla*; estas reflexiones fueron volcadas en cartas escritas a la familia, que los elementos subversivos le hicieron llegar mientras permanecía prisionero. Hay, inclusive, un sentimiento de admiración subyacente en sus captores, cuando públicamente, en un comunicado, refieren la negativa del Coronel Larrabure a obtener su libertad a cambio de colaborar en la fabricación de armamento.

Su grandeza se evidencia en su poema póstumo: *Quiero morir como el quebracho..., quiero morir de pie, invocando a Dios en mi familia, a la Patria en mi Ejército...* Está el testimonio –patético– de otro prisionero del

ERP, cautivo en una celda lejana, que una vez liberado relató lo que serían los últimos minutos de su vida: lo oyó toser, rezar... **y cantar el Himno Nacional!!!** Todas estas circunstancias definen al Coronel Larrabure.

Y de tal palo, tal astilla. Arturo recoge el testimonio del padre y lo hace suyo. Teniendo tantos motivos para el desprecio y el rencor, elige el camino del perdón. Su libro es un auténtico mensaje de amor.

En estos tiempos donde los vencidos de ayer humillan a sus vencedores, enarbolan su odio y envenenan la mente de los niños, más allá de la figura invicta del Coronel Larrabure, manifiesto mi admiración por el autor del libro que comento. Y expreso también mi incapacidad de elevarme por sobre mis propios rencores, e imitarlo. ■



Comentario del
Capitán de Navío (R)
Cecilio M. Robles

Andrés Oppenheimer
Cuentos chinos – El engaño de Washington, la mentira populista y la esperanza de América Latina.

(Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2005, 352 páginas)
ISBN 950-07-2685-8

Cuenta Oppenheimer que, a mediados de la década, dos estudios de muy diferente procedencia que analizaban el futuro de América latina estremecieron a los pocos latinoamericanos que tuvieron acceso a ellos. Uno era del Consejo Nacional de Inteligencia (CNI), dependiente de la CIA, y el otro, del diputado socialista alemán Rolf Linkohr, presidente de la Comisión de Relaciones con Sudamérica del Parlamento Europeo y con 25 años de continuos viajes a la región. Ambos llegaban a la misma conclusión: *América latina se ha vuelto irrelevante en el contexto mundial y, de seguir así, lo será cada vez más.* Conclusión opuesta a la que se oye de boca de los gobernantes de América latina y de la CEPAL.

¿Quién estaba más cerca de la realidad?
¿La CNI y el informe Linkohr o los jefes de Estado latinoamericanos y la CEPAL? Había motivos para desconfiar de ambos bandos. Para responderse, el autor entrevistó a per-

sonalidades del Pentágono y el Departamento de Estado, a Evo Morales, a Fernando Henrique Cardoso, a Felipe González y a varios presidentes latinoamericanos, y viajó a China, Irlanda, Polonia, Venezuela y la República Checa.

El resultado de esta tarea la transcribe en diez capítulos, algunos con elocuentes títulos: “Venezuela: el proyecto narcisista-leninista”; “La falacias de George W. Bush”; “México: el país que se quedó dormido”; “Argentina: el país de los bandazos” o “China: la fiebre capitalista”. Finalmente, en el epílogo, vuelca sus conclusiones y *marca un rumbo sorprendentemente optimista sobre el futuro latinoamericano.*

Andrés Oppenheimer es un muy conocido periodista que prácticamente no requiere presentación. Nació en la Argentina, es columnista de *The Miami Herald*, sus columnas aparecen en más de cincuenta periódicos, conduce el programa “Oppenheimer presenta”, publicó varios *best-sellers* y obtuvo importantes premios, entre ellos el Pulitzer y el Rey de España. En cuanto al libro, con prosa ágil y no carente de humor, presenta su visión del siglo XXI y un concepto claro y desmitificador de la globalización. ■



Comentario del
Capitán de Navío (R)
Jorge R. Bergallo

**Estrategia - Para la Política, la Empresa
y la Seguridad**

Contraalmirante (R) Guillermo R Delamer
(Coedición del Instituto de Publicaciones
Navales y Ans Global, Edición 2005,
286 páginas)
ISBN 987-95293-5-9

Esta libro marca un cambio en las políticas editoriales del IPN. Es a partir de esta obra que se comienzan a producir coediciones con otros sellos editoriales particulares y , también, a editarse títulos, no destinados a los suscriptores, abonados por los autores.

Este libro es el producto de muchos años de contacto y estudio de la Estrategia por parte del autor. El modelo de pensamiento estratégico que naciera en la Escuela de Guerra Naval, poco después de la Guerra de Malvinas, de la mano de la innovaciones de los planes de estudio dirigidas por el entonces capitán de navío Dn Carlos Alfonso (Jefe de Enseñanza), y en lo que hace a la Estrategia por el doctor Federico Friscknecht, se fue plasmando en innumerable cantidad de obras. Algunas de ellas fueron Contribuciones Académicas y otras tomaron forma de libro.

Guillermo Delamer, profundo conocedor de toda esa producción y coautor en más de una, continuó las investigaciones sobre el tema, enriqueciéndolas con su experiencia en

el Naval War College y en ámbitos académicos relacionados con la seguridad y la actividad empresarial.

El autor recurre a la producción original de las prestigiosas cátedras de Estrategia de la Escuela de Guerra Naval, y tomándola como punto de partida fundamental se fija el objetivo de continuar investigando e incorporando nuevos conceptos, como forma de darles mayor claridad, simpleza y practicidad, facilitando así el abordaje de la temática por parte de aquellos que desean acercarse a estos conocimientos para conducir sus interacciones en la Política, la Seguridad o la Empresa. Por otra parte, y dentro de aquel mismo objetivo, aporta novedosos puntos de vista no considerados hasta el momento y enriquece el desarrollo del proceso de toma de decisiones a nivel estratégico.

La importancia de esta obra ha sido reconocida por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y por el Instituto Universitario Naval quienes, adhiriendo a la misma, aportaron su inmediato auspicio.

En *Estrategia - para la Política, la Empresa y la Seguridad* el lector tendrá, sin duda, a su alcance los conocimientos expuestos en forma clara y amigable que le facilitarán la utilización de modelos estratégicos para conducir conflictos. ■

Organización y Experiencia al Servicio del Mantenimiento Aeronáutico



Código 1-B-106. (DNA) Argentina.

Código ARICE 067E. República Oriental del Uruguay.

C145C/02/11/026. Dirección General de Aeronáutica Civil
República de Bolivia.



AEROTEST RIDA S.A.

Paraguay 435 4° Piso Of. 15 - C1057AAC - Bs. As., Argentina
Tel.: (5411) 4315-3823 4480-0503/0467 - Telefax: (5411) 4311-0534
info@aerotestrída.com.ar - www.aerotestrída.com.ar



CERTIFICADO No: 2500-2004
AQ-BAS-0AA

Validez de la certificación: 13-08-2004 a 13-08-2007

UN VIAJE IMAGINADO

ALBERTO R. MANFRINO

Leyendo el artículo publicado en el *Boletín del Centro*

Naval N° 811, donde el Capitán Barro dice que las promociones 83, 84 y 85 de la Escuela Naval Militar conocieron con creces los avatares de la guerra en tres oportunidades, mencionando la guerra civil acotada de septiembre de 1955, la Guerra Revolucionaria de los años 70 y la Guerra de las Malvinas, se me ocurrió escribir algo, imaginando una cuarta situación bélica que pudo haber ocurrido.

Fue en el año 1978 cuando el cardenal Zamoré, enviado del Papa a la Argentina, medió para que no se desatara un conflicto bélico con nuestro hermano país de Chile, por la soberanía de tres islas del Atlántico Sur, y comencé a imaginar acontecimientos que podrían haber sucedido en la realidad. Me desempeñaba ese año como Comandante del submarino ARA *Santa Fe* (S-21).

Me imaginaba, por la fecha, que durante el mes de noviembre comenzarían los preparativos y que tenía que alistarme para una patrulla de guerra. Y que, para mayor seguridad y secreto, ese alistamiento se hubiera realizado en la Base Naval de Puerto Belgrano. Claro, tenía que ser una operación realizada con la mayor de las reservas, para asegurarnos la sorpresa; en consecuencia yo, el Comandante, sería el único que sabría lo que estaba pasando. Y entonces, seguro que comenzaron a aparecer pensamientos que me darían vuelta por la cabeza. Algunos seguro serían:

- 150 años sin guerra y justo me toca a mí intervenir en una. Qué mala suerte.

Pero enseguida me vino otro:

- No, al contrario. Te estuviste preparando 20 años para ello. La Armada te formó, te capacitó, te adiestró, con mucho sacrificio para ello; y comencé a sentirme orgulloso.

Sería uno de los 4 Comandantes de Submarino, entre los 35 millones de habitantes de nuestra querida Argentina, que tendría ese honor, y que la Armada y el país depositaban en mí toda su confianza para cumplir, con esa misión; y así tenía que ser.

Comenzaría entonces el alistamiento del buque. No había que descuidar el mínimo detalle.

Iba a ser la primera vez que intervendría como Comandante en una patrulla de guerra real. Para eso me había preparado y tenía que demostrarme y demostrar que lo había hecho satisfactoriamente.

Se me hubieran cruzado innumerables temas por mi mente. Entre ellos:

- Era responsable de la vida de mis 7 oficiales y 80 tripulantes.
- Mi familia. No les hubiera dicho adónde iba, pero seguramente lo intuirían.

El Capitán de Navío (R) Alberto R. Manfrino egresó como Guardiamarina de la ESNM el 27 de diciembre de 1952. Pasó a retiro voluntario en mayo de 1984. Fue Comandante del aviso ARA Thompson en 1976 y Comandante del submarino ARA Santa Fe en 1978. Formó parte de la Comisión Naval en Bolivia durante 1979, y en la Agregaduría Naval en Sudáfrica durante los años 1987 y 1988.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 21.2.2006

Si volviera, s  podría contarlo.

-  Cu al sería la derrota establecida al zarpar?
-  Cu al sería el área de patrulla designada para el *Santa Fe*?
-  Cu ales serían las otras áreas para los submarinos que pudieran zarpar?
-  Qu  cantidad y tipo de torpedos llevaría?

En f n, todas cosas que seguramente iban a suceder en el caso de tener que intervenir.

Y bueno, llegaría el día de la zarpada, con despedidas y deseos de mucha suerte.

Seguramente hubiera escrito una carta a mi esposa para tranquilizarla y por medio de ella a mis tres hijos, que ya comenzaba a extrañar en ese momento.

La navegación sería en superficie hasta un determinado punto, haciendo los ajustes necesarios del buque.

Seguramente pasaríamos, ya en inmersión, por el este de la Isla de los Estados.

Iba a ser la primera vez que navegar a por esa zona, pero estudiando la carta seguramente sortear amos con facilidad los escarceos de marea que en ella figuraban, y no se presentarían mayores inconvenientes.

Luego, seguiríamos por el sur de la Isla, Pacífico Sur y de all  al área de patrulla.

Seguramente ya detrás de mí estarían encolumnados los otros 3 submarinos en servicio en ese momento.

No s  por qué, pensaba que hubiera sido el primer submarino en zarpar y que el área de patrulla asignada sería la más metida en el Pacífico y frente a las costas chilenas, donde podría salir la flota de ese país para dirigirse a la probable zona de operaciones, que se me ocurría sería al sur del Cabo de Hornos.

Y cuando hubiera pasado la zona antes mencionada, navegando rumbo oeste, comenzarían a tomarse todas las medidas de seguridad necesarias, que harían que la vida a bordo se tornara cada día más difícil.

Me imaginaba silencio en combate, sólo luces rojas y pocas para ahorrar baterías, sin aire acondicionado, solamente la gente de guardia levantada, para no producir mucho anhídrido carbónico, que comenzaría a enrarecer el aire respirable. Pocos días de baño para ahorrar agua dulce.

Calculaba que el buque viviría solamente las pocas horas de oscuridad durante la media noche, en las cuales aprovechar amos para cargar baterías, poner en servicio el aire acondicionado, encender todas las luces, comer, hacer bromas, jugar a las cartas, en fin, las cosas que no se podían hacer en el resto del día.

Ya en aguas chilenas, pero sin haber llegado al área de patrulla asignada, escuchar amos algún rumor hidrof nico y saldríamos a profundidad de periscopio para investigar.

Nunca había navegado por esas aguas pero suponía que las tormentas serían cosa segura. De manera que imaginaba que cuando estaba a la profundidad ordenada y dijera "arriba periscopio" me encontraría con un mar embravecido y a lo mejor por el rumbo elegido las olas podrían haber sacado el buque a superficie y se me hubiera dificultado llevarlo a inmersión nuevamente.

Pero, por las millas que tenía navegadas en submarinos, mi experiencia como Jefe de Inmersión y con la ayuda inestimable de mi gente seguro que lo hub amos conseguido sin mayores inconvenientes.

Y en algún momento tendríamos que haber llegado al área de patrulla.

Para ese momento ya habrían pasado unos cuantos días desde la zarpada.

Como imaginaba que hasta allí no había tenido motivos para hacer ninguna comunicación radioeléctrica, el Comandante de la Fuerza de Submarinos seguro estaba pensando que no sabía nada del *Santa Fe* y podría estar preocupado.

Pero también sabía que mi Comandante me conocía y por eso diría más o menos lo siguiente: "No se preocupen, es su manera de ser, no hablar mucho coincide con su personalidad".

Otra cosa que podía haber ocurrido era que alguien de la tripulación hubiera tenido un problema de salud y que fuera complicado.

Por ejemplo, una peritonitis. A bordo no había médico. Sólo un cabo enfermero con mucha experiencia y dispuesto a actuar en la emergencia, ya que no podría ser desembarcado por la situación imperante.

¿Y si se complicaba?; ¿y si se moría?

Un problema grave. ¿Qué hacer? ¿Tirarlo al mar por un tubo lanzatorpedos? ¿Depositarlo en la cámara frigorífica? ¡Qué dilema!

Lo mejor hubiera sido pensar que después de 48 horas de una interminable y angustiada espera, se iba a recuperar y comenzaría nuevamente con sus tareas diarias.

Otro tema que hubiera surgido a esa altura era analizar cuál había sido el comportamiento de la dotación hasta ese momento.

Ya había pasado un tiempo bastante largo desde la zarpada y las condiciones a bordo seguro comenzarían a cambiar.

Averías, incertidumbres, vida no muy placentera, pensamientos como los míos, necesidad de cargar baterías y no poder hacerlo por detección de radares en funcionamiento, escasez de oxígeno a bordo, ruidos exagerados a 100 metros de profundidad, desconocimiento de la posición real porque cuando sacábamos antena del magnavox, no pasaba ningún satélite o no se podía obtener posición.

Pero seguro que el ánimo de mis oficiales y de la tripulación sería de lo mejor.

Nos conocíamos muy bien a esa altura y confiaba a muerte en ellos.

Es indudable que no tendría ningún problema de conducción y todos estarían con mucho ánimo y pensando que lo hacían para defender la soberanía de la patria, a la que habían jurado defender hasta perder la vida.

Y todo ello influiría de una manera hartamente positiva en mí y me daría fuerzas para seguir adelante.

Y hubiera llegado el momento esperado. La detección de la flota chilena que se dirigía a algún punto del Atlántico Sur.

Y que pasaría por arriba de nosotros, con la posibilidad cierta de detectarnos.

Sin dudar hubiera ordenado tocar "combate", cubrir todo el mundo sus puestos, alistar torpedos y tenerlos listos a lanzar.

Y pensaría: "Puede que pasen sin detectarnos". Hubiéramos obtenido el número y clase de buques que eran, su rumbo y su velocidad.

Y pasado ese momento, enviaría mis primeros mensajes informando a mi Comandante la posición de los buques y esperando que esa comunicación no fuera interceptada por algún buque de la flota chilena. Y hubiéramos seguido atentos en el área de patrulla.

Seguro que a estas alturas ya estaría el cardenal Zamoré en el país, antes o después iría a Chile y se hubieran solucionado los problemas.

A partir de allí, en algún momento iba a recibir la orden de repliegue y dirigirme a alguna área de espera en aguas propias, por ejemplo al norte de Isla de los Estados.

También se me ocurre que habríamos pasado Navidad y Año Nuevo en inmersión, y de alguna manera festejando esos dos importantes acontecimientos y dando Gracias a Dios que todo se había resuelto en forma satisfactoria.

Asimismo pensaba que a esa altura tendría que haber tenido averías importantes.

Se me ocurren ahora:

- Problemas con el sistema de contramedidas electrónicas.
- Motores y bombas fuera de servicio.
- Incendio en un motor eléctrico de propulsión.
- Ruidos por chapas sueltas.

Pero el *Santa Fe* seguiría operando, y de muy buen ánimo, que era lo importante.

Seguro que para entonces el Comandante de Fuerza se había embarcado en algún buque, que nos haría de apoyo con personal de su Estado Mayor.

Y en algún lugar iríamos a su encuentro, para informarle de todo lo acontecido hasta ese momento y aprovechar para hacer distintos tipos de reabastecimientos, por las dudas.

Y llegaría el momento del regreso a casa, después de permanecer por un tiempo bastante prolongado navegando en tránsito de ida y vuelta, en el lugar de patrulla que me habría tocado y en el santuario de espera.

Y así como se me ocurrió imaginar situaciones y hechos probables, ahora debo imaginar cuáles hubieran sido las conclusiones que saqué de este viaje imaginario.

La primera, el orgullo de haber tripulado como Comandante un submarino destacado a una patrulla de guerra real en defensa de la soberanía de la Patria.

Y esta primera y creo más importante conclusión, independientemente de la opinión que se pueda tener de que si el conflicto fue por una decisión acertada o no, era que el *Santa Fe* había cumplido con su misión.

La segunda conclusión, que entiendo resume todas las que se podrían haber sacado, es el comportamiento ejemplar de mis oficiales y tripulación, que dieron todo de sí para cumplir con la misión asignada, habiendo sido esa patrulla la primera experiencia que tuvimos en una tarea de esa naturaleza a bordo de un submarino.

En el caso de que hubiera sucedido, no me cabe ninguna duda que esas dos conclusiones estarían escritas, como reconocimiento de lo más merecido a la gloriosa Arma Submarina Argentina. ■

EL OTRO EXTREMO JERÁRQUICO EN LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA

JORGE R. BERGALLO

Durante el año pasado se conmemoró la Revolución

Libertadora en diferentes oportunidades y lugares de nuestro país.

Estos actos se diferenciaron notoriamente, como es de suponer, en función del organizador. Por un lado estaban quienes repudiaron el suceso, y por el otro quienes recordaron los hechos y a los hombres que ofrendaron su vida en cumplimiento de un deber. El primero se caracterizó por sus expresiones de odio y revancha. El segundo, por la prudencia y el homenaje.

Entre estos últimos merecen ser destacados los artículos publicados por nuestro *Boletín del Centro Naval*. Tal como lo ha hecho desde su creación en 1882, sus páginas, una vez más, se hicieron eco de acontecimientos que impactaban fuertemente en la Armada Argentina y sus hombres. Y lo hicieron como siempre, con mesura y educación, pero transmitiendo claramente un mensaje cargado de sentimiento.

En este caso recordaron las operaciones navales desarrolladas en el escenario del Río de la Plata, la evacuación de la Escuela Naval Militar, los combates aeronavales, los heridos y, lamentablemente, también los muertos en combate. Los personajes más mencionados en estos artículos han sido los cadetes navales.

Cadetes que, como los actuales, en esos momentos estaban preocupados por las materias que cursaban, inquietos si ese fin de semana saldrían franco o no, pensando en sus novias o familias, especulando con cuál promoción ganaría el torneo interno, etc. Tal como continúa ocurriendo después de cincuenta años.

Pero, súbitamente, estalló la revolución. De un día para el otro, sin siquiera haberlo imaginado se encontraron embarcados combatiendo. No era un zafarrancho. Los proyectiles eran verdaderos, explotaban, herían y mataban. A los cadetes y a los otros tripulantes jamás se les ocurrió pensar si estaba bien o mal lo que hacían. Cumplían su deber. Combatían.

En el otro extremo jerárquico dentro de la Armada se encontraba el Ministro de Marina.

En el momento de comenzar la Revolución ese cargo era ocupado por el Contraalmirante Luis Juan Cornés, quien asumiera dichas funciones en reemplazo del Contraalmirante Aníbal Olivieri, luego del fallido intento revolucionario del 16 de junio. Y es a este último a quien me quiero referir en estas líneas, a fin de presentar a los lectores de este Boletín la conducta de los dos extremos de las jerarquías del Personal Superior Naval como homenaje a la Armada toda.

El Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo pertenece a la Promoción 99 de la ESNM, egresó como Guardiamarina en 1970 y se retiró en 2003 siendo Director de Educación Naval. Se especializó en Submarinos. Fue Comandante del Submarino ARA San Juan en 1993, de la Fragata ARA Libertad en 2002 y de la Escuela Naval Militar en 2003. Se desempeñó como Representante Argentino ante la OMI, en Londres, entre 2000 y 2001. Es licenciado en Historia, Magíster en RRII y Doctor en Ciencias Políticas.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 9.2.2006

Las características de la formación de los oficiales navales engendran en el ámbito colectivo un fuerte, sano e imprescindible espíritu de cuerpo. Por otra parte, la instrucción y las actividades a bordo, en especial en buques pequeños, enfrentando a severas inclemencias del tiempo, y en situaciones que pueden ser superadas sólo si se actúa monolíticamente, consolidan aquella cohesión. Durante toda la carrera los marinos tienen un desafío real, el mar. Cuanto más fuerte es el temporal que los azota más se unen a bordo.

También junto con la formación específicamente profesional o técnica siempre se les ha inculcado un sistema de valores orientados a la moral y la  tica. El cadete naval aprehende un modelo de conducta que lo lleva a guardar estricta lealtad con su Institución, aunque siempre en consonancia con aquellos valores. En la Armada no tienen éxito los líderes carismáticos. Las lealtades son para con la Institución, y así ha ocurrido a lo largo de la historia naval argentina. Todos aquellos que desearon y actuaron para constituirse en únicos referentes y ejemplos, tarde o temprano fracasaron y desnudaron sus verdaderos apetitos personales.

Quienes se desempeñaron como máximos conductores de nuestra Armada, desde el Almirante Brown en adelante, mantuvieron unida a la Fuerza merced a su real capacidad de liderazgo y cualidades morales. Cuando permitieron la incidencia de factores externos sobre su personal, normalmente porque ellos se incorporaban al juego de intereses políticos, lo que lograron fue generar una grave y profunda división en la Institución que terminó en hechos violentos como en 1893, por citar un ejemplo.

La alta cohesión interna le ha permitido a la Armada mantener incólume su cuadro valorativo aun en situaciones de extrema dureza.

Sentimiento que en relación con el tema que ocupa estas líneas se vio reflejado en la actitud que asumió el Ministro de Marina, cuando Per n puso en vigencia la campaña de adoctrinamiento ideológico de las Fuerzas Armadas a partir de 1952. El Contraalmirante Olivieri, pese a su simpatía por el pensamiento peronista, se oponía a la difusión de esta doctrina entre las filas navales. No era costumbre de la Armada favorecer la acción propagandista de ningún partido político ni enrolarse en campañas que, aun bajo la apariencia de actividades académicas, persiguieran fines de adoctrinamiento político.

Olivieri era un hombre sanamente convencido de los ideales originarios justicialistas y acompañaba, desde sus funciones navales, el accionar del gobierno nacional. Acompañaba. No sobreactuaba. Y por ello jams  permitió que estos ideales afectaran la conducción de la fuerza y mucho menos que resquebrajaran el honor y el orgullo de pertenecer a ella.

Metafóricamente podríamos decir que el Jefe de la Armada mantenía a su fuerza navegando y en cubiertas bajas mientras se capeaba el temporal. Se esforzaba para evitar que ideologías y avatares políticos, la insidia de los funcionarios y hasta el accionar de algunos medios periodísticos produjeran alguna división interna en sus cuadros, en especial entre sus oficiales.

Supo de actitudes abiertamente opositoras y descorteses al gobierno, ya que hubo dotaciones completas de buques que no asistieron al acto del Día de la Lealtad del 17 de octubre de 1951, otras se negaron a contribuir con dinero para la construcción del Monumento al Descamisado o aviones de la Armada trasladaron hasta Río Gallegos a familiares de los detenidos por el intento de golpe de 1951.

Pese a las constantes agresiones recibidas por la Armada provenientes de altos funcionarios de gobierno, aquélla no se lanzó institucionalmente a derrocarlo, se abocó a demostrarle que no compartía su accionar despótico, asumiendo actitudes individuales e institucionales que sólo se podían producir porque Olivieri las disimulaba.

Su cuadro de valores era más rígido para con su Institución que para con el partido político al que pertenecía, a tal punto que una vez iniciado el movimiento del 16 de junio, pese

a no haber sido parte del complot, se presentó en su Ministerio asumiendo la completa responsabilidad por lo sucedido y se entregó a las fuerzas leales una vez que el movimiento fue sofocado (*).

En junio de 1955 se produjeron destrozos e incendios de iglesias por parte de grupos de choque manipulados desde el mismo gobierno para organizar manifestaciones callejeras y agredir a quienes opinaran distinto; el 15 de junio dos obispos fueron suspendidos en sus funciones pastorales generándose un conflicto con el Vaticano, y el 16 explotó el primer intento armado de derrocar al gobierno.

Fueron detenidos los Almirantes Olivieri, Gargiulo y Toranzo Calderón como máximos responsables, luego de que ellos así se definieran ante al gobierno. Paradójicamente estaban presos juntos los que supuestamente habían delinquido constitucionalmente y un ministro perteneciente, pero no adicto, al gobierno. Por supuesto que, al igual que Toranzo Calderón, debió sufrir el escarnio del peronismo materializado en su degradación frente a tropa formada en la **Escuela de Mecánica de la Armada** y posterior prisión.

Al triunfar la Revolución Libertadora y más allá de las investigaciones y juicios efectuados, el Almirante Olivieri fue designado embajador ante la Naciones Unidas y fue despedido por el Almirante Rojas, vicepresidente de la Nación. También se le permitió reingresar al Centro Naval, de donde había sido expulsado.

Habrá quienes no experimenten simpatía por Olivieri, y es muy valedero. No es mi objetivo revalorizar su figura, ni generar una discusión sobre todo su proceder como ministro. Sólo aspiro a poner en evidencia la conducta y comportamiento de la máxima autoridad naval en un momento de grave crisis institucional caracterizado por la agresión constante.

Como titular de la Marina de Guerra, en un momento muy crítico, condujo a su Institución evitando que la agresión e ideologización proveniente de sectores adictos al movimiento peronista tuvieran consecuencias fatales. Lo logró sin comprometerse con ideólogos extremos y mucho menos propiciar él mismo actividades que tenían ese fin; sin mancillar el honor de la Armada y permitiendo que todos sus integrantes, desde el más antiguo al más joven, en actividad o retirados, se sintieran orgullosos de ser marinos, evitando de esta manera divisiones internas.

Cuando tuvo que optar por identificarse con un grupo pasajero radicalizado de individuos que desempeñaban funciones de gobierno o actuar como se espera de un Almirante de la **Armada Argentina**, no tuvo ninguna duda.

El Almirante Olivieri después de retirado fue bien recibido en las ceremonias de la Armada y en el Centro Naval hasta el día de su fallecimiento. Nunca perdió su lugar en el fondeadero. ■

(*)

En el Consejo de Guerra que se constituyó para juzgar a los responsables del movimiento, el defensor de Olivieri fue el Contraalmirante Isaac Francisco Rojas. Fue encontrado culpable y condenado a prisión.

Grupo Cóndor

Entrevista realizada por el Licenciado Luis Furlan al Almirante (R) José M. Guzmán

Introducción del señor **Emilio Duca**, encargado de la Sección Malvinas de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

La operación Cóndor

Con este nombre se conoció la acción llevada a cabo el 28 de setiembre de 1966 por diecinueve personas –entre ellas, una mujer– integrantes del movimiento Nueva Argentina que reivindicaba los derechos soberanos de la República Argentina sobre las Islas Malvinas.

Ese día, en el Aeroparque metropolitano, los miembros de este grupo comando abordaron como pasajeros el vuelo AR-648, sin escalas hasta Río Gallegos, en el DC-4 matrícula LV-AGG denominado Teniente Benjamín Matienzo, de Aerolíneas Argentinas. Formaban la tripulación: piloto, Ernesto Enrique Fernández García; copiloto, Silvio Sosa Laprida; radio operador, Joaquín Soler; mecánico, Aldo Baratti; comisario, Raúl Ferrari; y auxiliar de a bordo, Lucía Lazzarini.

Entre los cuarenta y dos pasajeros, viajaban cinco niños y, circunstancialmente, el Gobernador del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Contraalmirante José M. Guzmán. El peso transportado era de 4.161 kilogramos, discriminados en: 3.147 de pasajeros, 475 de equipajes, 107 de correo y 432 de carga general.

El avión decoló a las 0.30; horas después, se perdió todo contacto. A las 5, fue puesto en emergencia. A las 7.27, se recibió un mensaje del comandante de la aeronave, que había logrado transmitir durante una distracción de los secuestradores: *Siendo las 6.05, "comandos" a bordo toman aeronave solicitando poner rumbo 105 Malvinas para aterrizaje.* Esta desviación habría ocurrido entre Comodoro Rivadavia y San Julián. Minutos más tarde, una voz desconocida comunicaba, en frecuencia abierta: *Informa aquí Jefatura Comando Cóndor, rumbo a Malvinas para reafirmar nuestra soberanía nacional. Por Dios y por la Patria.*

A partir de ese momento se tuvo una idea de la situación porque Fernández García dejó abierto el micrófono para que se escuchara lo que ocurría. El secuestro se produjo cuando los integrantes del coman-

do, encabezados por Dardo Manuel Cabo, se levantaron de sus asientos y amenazaron a los pasajeros con armas que traían ocultas en el equipaje de mano y en dos bolsos cargados en la bodega. Dos de ellos se dirigieron a la cabina de la tripulación e intimaron al piloto a dirigirse a Malvinas. Éste intentó disuadirlos, explicando los serios inconvenientes de la operación por falta de ayudas para la navegación, combustible y pista de aterrizaje. No obstante, los secuestradores amenazaron con ordenar a sus contactos en el continente que atacaran a su familia. Fernández García sabía que, de no poder aterrizar, sería imposible regresar por falta de autonomía.

El piloto, al no poder disuadirlos, ordenó a Sosa Laprida que ascendiera, de 2.000 a 3.300 metros y economizara combustible. Después de una hora, uno de los motores se plantó, pero el mecánico conectó los tanques auxiliares y logró ponerlo en marcha.

Al divisar las Malvinas, inició un suave descenso para reconocer el terreno; alcanzó 600 metros y descubrió un camino que, aparentemente, llevaba a Stanley. Lo siguió y, al llegar a la Capital, distinguió el hipódromo. Pasó a 150 metros sobre las pista de carrera y apreció que era posible aterrizar. Alineó el avión y tocó entre dos tribunas. Rebotó y luego se posó hasta detenerse en, aproximadamente, 600 metros de recorrido. Una de las ruedas se enterró 20 centímetros en la tierra fangosa. Eran las 8.50, sólo le restaban cuarenta y cinco minutos de combustible.

Los secuestradores descendieron y rodearon la aeronave, mientras el pasaje permanecía a bordo. En una rápida ceremonia, desplegaron banderas argentinas y leyeron una proclama. Algunos isleños que se acercaron, creyendo que el avión se encontraba en emergencia, fueron tomados como rehenes.

Ante semejante acontecimiento, uno de los dos sacerdotes católicos de la iglesia de Puerto Stanley, el padre Rodolfo Roel (holandés), se aproximó, habló con los miembros del comando y ofició una misa en el interior del avión. Fueron liberados los rehenes, los pasajeros y los tripulantes. Poco después, la fuerza policial de Stanley (siete personas), reforzada con miembros de la Royal Navy y con pobladores armados, rodeó la aeronave donde permanecían los secuestradores, mientras que los pasajeros y tripulantes fueron alojados en templos y casas de familia.

En las horas siguientes se negoció con las autoridades isleñas. Dentro del avión, los alimentos se agotaron; las baterías se descargaron, dejando incomunicados a los secuestradores que, además, comenzaron a sentir los efectos del intenso frío.

En la noche del 29, luego de hablar con el padre Roel, se rindieron a las autoridades, entregaron las armas y fueron recluidos en la iglesia.

Inmediatamente, el comandante García y la tripulación comenzaron los preparativos para intentar el despegue. Por la estación de la isla solicitaron al continente el envío de 1.300 galones de combustible y dos baterías. Las autoridades argentinas enviaron al transporte de la Armada *Bahía Buen Suceso* con los elementos y para trasladar, de regreso, a los pasajeros y a los secuestradores. La nave arribó en las primeras horas del 1° de octubre; y a las 19 partió de regreso a Ushuaia, donde arribó el 3, a las 17.15.

En los preparativos para el despegue participaron los pobladores y, hasta la partida, también algunos pasajeros. Las tareas consistieron en alivianar el avión de lo superfluo y en alisar el terreno. Condiciones climáticas adversas dificultaron el trabajo, las lluvias ablandaron el terreno y las ruedas del avión se hundieron en dos oportunidades. No obstante, se lo pudo levantar, colocando adoquines planos bajo las ruedas para evitar un nuevo hundimiento. Luego se probó un corto carreteo para ver si todo funcionaba bien y si el terreno soportaba el peso.

En un informe radial al continente, Fernández García des-

cribió la pista, de 600 metros de longitud, cubierta por césped y señaló que *su inclinación coincidente con la dirección del viento ofrece seguridad suficiente para el despegue. La mitad de la pista se marcó con cal. Se calcula llevar no más de 1.200 galones.*

Se trasladó el avión a un extremo de la pista reforzada con chapas metálicas para evitar el hundimiento y se esperaron condiciones de viento favorable. La partida se cumplió sin inconvenientes el 8, de acuerdo con la siguiente cronología:

15.49 - Primer motor en marcha.

15.55 - Todos los motores en marcha.

15.59 - Despegue.

16.01 - Luego de recorrer 350 metros, el piloto informa: *estoy en el aire.*

16.17 - El piloto informa: *vibración en motor 1, desde el despegue, pero sin pérdida de potencia.*

16.30 - Poco después de esta hora, primero Ezeiza y luego las bases aéreas, felicitan a la tripulación por el exitoso despegue.

18.55 - El "Teniente Benjamín Matienzo" se encuentra próximo a Río Gallegos.

19.11 - Aterrizaje sin inconvenientes.

Durante el regreso, un hidroavión Albatros matrícula 4-BS-1 de la Armada, en coordinación con la Fuerza Aérea, le brindó apoyo de búsqueda y salvamento.

Entrevista al Almirante (R)

José M. Guzmán

¿Por qué recién habló del Grupo Cóndor pasados 37 años? (1)

Es que para la mayoría de la gente y en especial en la oficialidad de la Marina es un hecho desconocido.

El Almirante Molina Pico me ha pedido que haga un relato de lo sucedido, porque no se puede perder en el olvido. Además, hay mucha gente que me ha pedido que lo publique porque no se puede olvidar en la Marina, ya que como dije, es totalmente desconocido, sobre todo para la gente joven, y también para los que no son tan jóvenes.

Como corolario de todo, cuando se produjo el atentado a las Torres Gemelas en New York, el diario *La Nación* publicó un artículo sobre raptos de aviones en la Argentina, en

el cual no se nombró en la lista de aviones secuestrados al del Grupo Cóndor.

Por esta circunstancia, me comuniqué con la secretaria de Redacción, la Sra. Reyes, quien me dijo que no tenía conocimiento de dicho vuelo y que en caso de que tuviera que publicar nuevamente sobre raptos de aviones en Argentina me iba a tener presente para reunirse conmigo y aclararle la situación.

Voy a relatar exclusivamente lo que me sucedió, sin dar comentarios ni explicaciones de carácter político o histórico.

¿Cuál era su situación en el momento de los acontecimientos?

Ejercía el cargo de Gobernador de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, desde el 11 de julio de 1966.

¿De qué manera se transformó usted en testigo privilegiado y directo de los hechos?

En agosto de 1966 realicé mi primer viaje a Buenos Aires, acompañado por mi señora, para entrevistarme con el Presidente de la Nación y plantearle algunos problemas, y además para ver a la familia.

Para mis viajes utilizaba la línea naval, que volaba para Ushuaia los martes. Cuando decidí regresar a Ushuaia, sede del Gobierno, me avisaron que el vuelo estaba adelantado para el día lunes. Ese día yo no podía viajar, pues tenía una audiencia con el señor Presidente de la República para despedirme, por lo que tuve que pedirle al Jefe de la Casa de Tierra del Fuego (yo tenía dos oficinas en la avenida de Mayo) que me consiguiera pasaje en un vuelo de Aerolíneas.

Me pudieron conseguir para el miércoles 28 a las 0030 hs. Llegué a Aeroparque, me embarqué y ni bien el avión decoló, el Comisario de a bordo se me apersonó y me dijo: "Está viajando una periodista que va hacia el Sur a hacer entrevistas a los señores Gobernadores", y ya que yo iba, que aprovecharía para conversar un poco conmigo. Efectivamente, nos pusimos a conversar, pero como ya era tarde le dije: "Terminemos la conversación, porque total ya nos vamos a ver", y me fui a dormir. Como a las seis menos cuarto de la mañana, la periodista se acerca a mi asiento (no sé si me despertó o yo ya estaba despierto), se sentó al lado mío y me dijo en un momento determinado si no quería ir a las Malvinas.

¿Qué sintió usted ante semejante propuesta?

Me llamó la atención, y le dije: "Usted está mal dormida, Srta. Periodista (la joven era de apellido Verrier), pienso que este avión no nos va a llevar a las Malvinas". Palmeándome en el muslo, me dijo: "Vamos hacia allá".

Confirmada la idea de volar a Malvinas, ¿qué sucedió a bordo del avión?

En ese momento estábamos volando frente a la ciudad de Santa Cruz. El avión hizo un giro hacia la izquierda, hacia babor, y después volvió a hacer ya el giro completo, puso popa a tierra y empezó a volar para Malvinas.

Al rato apareció un grupo de unas 17 personas que estaban armadas y vestidas con unas camperas que eran puro bolsillo. Le ordenaron al piloto que tomara un rumbo determinado sobre un croquis hecho a mano y no sobre una carta de navegación (de esto me enteré después por comentarios del piloto).

El piloto les dijo que con ese rumbo no llegaban, que las islas estaban más a estribor, más a la derecha, pero insistieron que siguiera ese rumbo.

Hubo un pequeño inconveniente con un Comodoro médico que iba conmigo, quien enfrentó a uno de los del grupo, apuntándole con una pistola 45, pero fue empujado a su asiento.

El avión siguió navegando, hasta que en un momento determinado cambió de rumbo y cayó a estribor. Eso lo

supe por comentarios del piloto, que les dijo que las islas estaban en esa dirección porque ahí se rompía un techo de nubes sobre el cual volábamos y no se veía nada. Después de mucho cabildeo, aceptaron el cambio de rumbo y efectivamente a la media hora más o menos vimos las islas Malvinas.

Describanos el momento del aterrizaje en Malvinas.

El avión bajó y buscó Puerto Stanley.

Encontró una pista para carrera de caballos (cuadrera), llena de montículos de tierra. Hizo una aproximación y una pasada, reconoció, volvió a pasar y decidió aterrizar. El piloto tiró prácticamente el avión y pateando permanentemente los frenos, lo pudo parar.

Uno de los integrantes del grupo, Eduardo Cabo ⁽²⁾, le dijo al piloto: "No pare los motores, que quiero emitir un mensaje". Entonces yo le dije a Cabo: "Usted va a largar un mensaje y yo también quiero informar la situación y pedir ayuda". Efectivamente habló él, diciendo qué es lo que habían hecho. Y después yo emití un mensaje al Presidente de la Nación diciéndole cuál era la situación, que no había ningún problema, ningún inconveniente, que éramos 53 pasajeros (entre los cuales había niños y mujeres), pero que le pedía urgente que nos fueran a buscar por la falta de alojamiento.

Al terminar mi pedido, se pararon los motores y el avión quedó enterrado en la turba.

Al lograr el objetivo de aterrizar en Malvinas, ¿qué actitud asumieron los integrantes del grupo que tomó el avión?

Bajaron y desplegaron las cinco banderas argentinas que llevaban.

¿Cómo reaccionaron los habitantes de Puerto Stanley ante la llegada de tan inesperadas "visitas"?

La población ya estaba en el acceso a esa pista cuadrera. Allí se juntaron y armaron. Todos los habitantes de Puerto Stanley tenían armas en sus casas.

El grupo de defensa estaba compuesto por seis belgas mercenarios, de los cuales uno hacía de jefe de policía y seguridad. El jefe de policía vino hacia el grupo y lo tomaron como rehén. Aterrizamos a las 0845 más o menos. Me quedé al costado del avión con el Comodoro médico y un Oficial de la Prefectura que era de Ushuaia.

¿Qué hizo usted en aquellos primeros momentos?

Hacía mucho frío y a las 1100 de la mañana les comuniqué a los integrantes del Grupo Cóndor mi decisión de ir a la ciudad. Ellos arreglaron la situación y el que me llevó fue el jefe de la policía. Me acompañó hasta la entrada de la pista y me dijo: "Yo me vuelvo porque estoy considerado rehén. Así es que debo regresar". Y así lo hizo. Nos alojamos con el Comodoro en la casa del Presidente de las Falkland Island Co., una empresa que manejaba la isla, desde luego una de las mejores casas de la isla.

¿Y los pasajeros del avión que viajaban con usted?

Una parte fue alojada en un hotel, el único que había, y los demás en casas de familias. Éramos 53 pasajeros, 5 tripulantes.

¿Pasó algo más con el Grupo Cóndor?

Me enteré que Cabo y la periodista Verrier fueron a la Casa de Gobierno a pedir a la autoridad que estaba a cargo de la Gobernación (el Gobernador estaba ausente) que se plegaran al movimiento que habían realizado. Él los echó y amenazó con dispararles si hacían cualquier movimiento sospechoso.

El Grupo se quedó toda la noche en el avión, sin calefacción y sin comida, ya que lo poco que había se terminó. Un detalle: llevábamos 4 cajas de pollitos, que los sacamos enseguida y se los dimos a los malvinenses para que los salvaran.

Cuéntenos cómo fue la estadía en Malvinas.

Bueno, me alojaron en la casa de este señor, que se llamaba Mr. Burton. A la hora de cenar, comimos los cuatro juntos. Después de la cena, la señora me llevó a un dormitorio donde había dos camas, una tendida y la otra sin tender porque yo tenía que estar sólo en esa habitación y el Comodoro tenía otra. Le pedimos a la señora que nos alojara juntos, se tendió otra cama y dormimos en la misma habitación.

En lo posible, yo trataba de irme enseguida después de tomar el desayuno para juntarme con el grupo de argentinos, volvía para almorzar, y cuando terminaba de comer volvía a salir para reunirme con el grupo de mis compatriotas.

Uno de los días que salí de almorzar, el dueño de casa, Mr. Burton, estaba hablando por teléfono y cuando paso oigo que dice: "My Gobernador is go". Volví y le dije: "You say my Governor" ⁽³⁾, y agregué: "I am your Governor?" y me fui.

En otra oportunidad, paseando con un jeep por la ciudad, pasamos por la Casa del Gobernador. Me dijeron que esa era la Casa del Gobernador, a lo que contesté muy risueño: "Oh, is my house".

El hijo de Mr. Burton había cursado estudios en el colegio inglés de Quilmes, y en esos momentos estaba en su estancia, pero no se acercó a Puerto Argentino. No obstante, conseguí hablar por teléfono con él, muy cordialmente.

En la ciudad había un pub al cual solamente concurrían las mujeres el día sábado. A esa reunión me invitaron, y todos, las señoras también, se me acercaban para tomar un whisky conmigo, cosa que desde luego acepté en muy pocas ocasiones.

Quiero recordar que el trato que se me dio durante mi estadía fue el de Almirante.

¿Qué sucedió a nivel político y diplomático?

Empezaron las negociaciones con Inglaterra para ver cómo nos sacaban.

Primero nos dijeron que nos iban a llevar a Montevideo,

porque en ese momento había un buque chico que hacía una vez por mes el viaje Malvinas/Montevideo para buscar víveres frescos (se veían en los negocios cajas de manzanas, frutas y manteca argentina y de otras cosas más, por más que tenían cualquier cantidad de productos importados).

Al tercer día dijeron que nos iban a venir a buscar con un transporte naval, el *Bahía Buen Suceso*, cuyo Comandante era un Capitán de Corbeta.

¿De qué manera concluyó la operación del Grupo Cóndor en Malvinas?

Llegado el buque [el *Bahía Buen Suceso*], salí con un lanchón en el que estaba embarcado el Capitán del buque que hacía el servicio a Montevideo.

Cuando llegamos al lugar donde estaba fondeado el *Buen Suceso* había mucho mar de fondo que imposibilitaba el atraque. En esas circunstancias, el Comandante argentino, por medio de un megáfono, dijo que al no poder realizar la maniobra tomaría puerto. De inmediato, el Capitán inglés le gritó: "no sin permiso", por lo que decidí volver con los del Grupo Cóndor a la espera de la solución del problema.

Como a las 6 horas se me informó que se iba a realizar la maniobra en "aguas tranquilas", es decir, que nadie pidió ni concedió permiso para entrar en las 3 millas.

El transporte se acercó a aguas tranquilas y se realizó el traslado de los del Grupo Cóndor al *Buen Suceso*, donde estaba un destacamento de la Policía de Tierra del Fuego. Entregué uno por uno del Grupo Cóndor al Comisario de Policía de Tierra del Fuego y volví a buscar a los pasajeros. Estaban en un muelle, rodeado de gran cantidad de gente que tenía un regalo para cada uno de los argentinos, y fuimos despedidos con mucha cordialidad.

Cabo me entregó personalmente las cinco banderas argentinas que habían desplegado, pidiéndome que quedaran a buen resguardo al regreso.

Zarpamos para Ushuaia, donde me esperaban periodistas. Tuvimos una conferencia de prensa, les expliqué todo lo que había pasado, y al día siguiente viajé a Buenos Aires en un avión de Aerolíneas.

¿Qué sucedió luego de su llegada a Buenos Aires?

Al llegar a Aeroparque, me sacaron de la pista en un patrullero policial con una custodia en otro móvil y me trajeron a mi domicilio particular en la Avenida del Libertador. Me pusieron una guardia permanente en la portería y un patrullero en la puerta.

Al día siguiente por la mañana, salí para la Casa de Gobierno para hablar con el Señor Presidente y explicarle lo que había pasado. Desde luego iban los patrulleros. Le expliqué al Señor Presidente las cosas como habían sucedido. Había una gran cantidad de periodistas que preguntaban si iba a renunciar. Yo les decía: "Eso depende del Presidente; si me pide la renuncia, yo la presentaré porque siempre está a su disposición".

¿Qué pasó con los integrantes del Grupo Cóndor?

Estuve tres días en Buenos Aires y regresé a Ushuaia. Ellos estaban presos en la vieja Comisaría, al lado de la Gobernación. Estaban sumariados por el Juez Nacional de Tierra del Fuego y siguieron presos.

Tuve dos visitas del Señor Presidente de la Nación, el General Onganía.

El Grupo armó bastante escándalo en la primera visita, y en la segunda mandé una mitad de ellos a Río Grande y la otra quedó en Ushuaia.

Al año más o menos de tener a los detenidos, en una de las entrevistas con el Presidente Onganía, le dije: "Vea Presidente, al Grupo Cóndor hay que liberarlo". Primero se sorprendió, y yo le expliqué las razones: "Ya son bastante héroes para seguir haciéndolos más todavía".

Y efectivamente, no sé cuánto tiempo después, muy poco, fueron liberados.

Hicieron su vida normal, a la cual estaban acostumbrados.

El trato que se les dio en su detención a los del Grupo Cóndor fue bastante leve. Cabo y la señorita Verrier tuvieron un hijo, que tengo noticias que vive.

Posteriormente, Cabo fue ultimado en un enfrentamiento guerrillero y el segundo jefe [del Cóndor], un tal Giovenco,

murió en la esquina de Corrientes y Montevideo al explotarle una bomba que llevaba en un portafolio. Del resto nunca supe nada más.

Tiempo después de los hechos que nos ha relatado, ¿quedaron secuelas de tan inusual acontecimiento?

Nunca nadie me molestó por teléfono, ni me amenazó, ni me hizo algún comentario.

Tampoco tuve contactos con ninguna autoridad de la isla. Después me enteré que se publicaron algunas cosas y que me iniciaron un juicio por no haber ejercido el gobierno de la isla siendo Gobernador de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Con esto doy por terminado el relato sobre el Grupo Cóndor, en forma sucinta, diciendo qué fue lo que pasó, lo que me pasó en ese momento, sin agregar detalles, ni comentarios ni opiniones que comprometan las cosas. Esto pasó el 28 de septiembre de 1966. ■

(1) En este año 2006, se cumplen 40 años de la operación del Grupo Cóndor en las Malvinas.

(2) Dardo Cabo.

(3) Las palabras "Gobernador" y "Gobernor" están escritas como se pronunciaron.

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

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL PORTAAVIONES EN ACCIÓN

EUGENIO L. BEZZOLA

PARTE II

LA FLOTA BRITÁNICA DEL PACÍFICO. JUNIO/AGOSTO 1945 OPERACIONES SOBRE TERRITORIO METROPOLITANO JAPONÉS

EL FIN DE LA GUERRA

HMS Implacable. Ataque a Truk

Este portaaviones, el último de la clase de portaaviones blindados en el que se había incrementado su dotación de aviones respecto de los anteriores, con el fin de completar el adiestramiento con una experiencia operativa, el 10 de junio fue destacado desde Manus para realizar un ataque sobre el bastión japonés en Truk, en las islas Carolinas, con el CVE *Ruler* y cinco cruceros.

Truk, que fue un importante punto fuerte japonés, había sido reducido sustancialmente en su capacidad por repetidos ataques aéreos de la FT 58 y por la estrategia americana de aislar ciertas guarniciones niponas de manera que pocos blancos redituables quedaban para los aviones británicos.

Para el ataque fueron alistados 24 Avenger, 18 Seafire y 12 Firefly. Seis Firefly listos y armados fueron ubicados en el hangar superior para ser catapultados en misión de reconocimiento previa al ataque a los que seguirían otros seis. El buque contaba con una dotación aérea de 82 aviones y estaba tripulado por unos 3.000 hombres y, a entender del jefe de cubierta, el veterano Capitán de Corbeta Charles Lamb, era "el buque más eficiente y más feliz que jamás había enarbolado la enseña blanca de la Armada Real" ⁽¹⁾. En la noche anterior al ataque, como en anteriores circunstancias en los seis años que llevaba en la guerra, tuvo la premonición que algo le ocurriría. Premoniciones que también habían tenido colegas pilotos durante el conflicto y que se habían ratificado en los hechos. A las 0400 fueron catapultados los seis Firefly y a su regreso el radar mostró siete ecos, que llevó a conclusión que el excedente podía ser un "kamikaze" que seguía a los Firefly para atacar el portaaviones. Con la cubierta de vuelo atestada con aviones cargados con bombas y combustible fue necesario acelerar las operaciones para despejarla tanto como fuera posible catapultando de inmediato los seis restantes Firefly. El procedimiento se desarrollaba con normalidad hasta que le tocó el turno al cuarto avión. Cuando el piloto le dio el listo, Charles Lamb bajó su vara de lucite para que el operador de la catapultadora accionara. Al volverse para agacharse sintió un tremendo golpe que le destrozó la pierna derecha hasta la cadera. Pudo ver que el Firefly no había partido y estaba clavado de nariz, con la hélice de madera destruida y sus astillas lanzadas como proyectiles. Tuvo conciencia de cambiar la luz verde por roja para interrumpir el lanzamiento y decirle al mecánico que fuera a la isla a buscar camilleros. Tirado sobre cubierta en la incipiente penumbra del amanecer pudo oír cómo el Comandante mediante un megáfono gritaba "¡No es momento para descansar!", mientras alguien del equipo de manejo de aviones decía: "Vamos muchachos, no se queden ahí con la boca abierta, tenemos que despejar la cubierta de vuelo. Si está muerto lo sentimos mucho, muchísimo. Pero retírenlo del lugar y limpien la sangre". El médico que se hizo presente, una vez que tomó co-

El Contraalmirante (R) Eugenio L. Bezzola egresó de la Escuela Naval Militar 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 de la Armada y la Jefatura de Logística del Estado Mayor General de la Armada, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 1.12.2005

(1) Para conocer las especiales disposiciones del Almirantazgo respecto de la selección de personal para el flamante Implacable ver BCN N° 810, páginas 33 y 34.

nocimiento del estado de su pierna, antes de salir a buscar ayuda pronunció esas frases insólitas que se suelen dar en circunstancias parecidas: "Bueno, no se vaya". Pasarían casi dos años antes que Charles Lamb volviera a caminar. Mientras tanto, el personal de cubierta, al creerlo muerto, lloraba sin disimulo e incluso el contramaestre se acercó con la lona empleada para envolver cadáveres antes de lanzarlos al mar, ante lo cual trató de moverse para mostrar que estaba vivo. Trasladado a la enfermería el número de transfusiones agotó las reservas de sangre y cuando se convocó a la tripulación como dadores la fila se extendió a lo largo del buque hasta formar una curva en el alcázar. Por días se presentó la disyuntiva de amputarle o no la pierna hasta una altura que significaba que no habría muñón alguno. Cuando el buque arribó a Manus, Charles Lamb fue transferido a una barcaza para ser llevado al hospital naval americano mientras cientos de cabezas observaban desde la banda de estribor a lo largo de toda la eslora del buque. Con su jefe habían compartido durante 18 meses los avatares de las operaciones en la cubierta de vuelo desde el Ártico al Pacífico. Quince meses estuvo en aquel hospital, al cabo de los cuales quedó convencido que los médicos americanos no sólo le habían salvado la pierna sino también la vida. Por otra parte, para el resto de los pacientes era "el maldito inglés", al que le pedían explicaciones desde la derrota electoral de Winston Churchill hasta la Ley de Préstamo y Arriendo. Cuando Japón se rindió colocó una nota al pie de la cama: "Ya sé que ustedes ganaron la guerra y les estoy muy agradecido", con la intención que terminaran las discusiones pero tuvo un efecto contrario. Finalmente en un avión Dakota (DC3) comenzó el largo camino de regreso a casa. Inicialmente hasta Nueva Guinea en Port Moresby, el Mar del Coral hasta Townsville (Queensland, Australia) para volar sobre la costa oriental de la isla continente hasta alcanzar Sydney y embarcar el *Indomitable* en la etapa final de su regreso a Inglaterra. Para este veterano del *Courageous*, de Dunkerque, del *Illustrious* y el ataque a Tarento, el Mediterráneo, la campaña griega, el desierto norafricano, las operaciones desde un aeródromo oculto en territorio ocupado por el enemigo en los Balcanes, los vuelos secretos desde Malta, internado en Argelia por los franceses con los consiguientes sufrimientos y vejámenes y, finalmente en el *Implacable*, no había llegado el fin de su trayectoria naval. Mientras se recuperaba, el Almirantazgo le otorgó una comisión permanente. Retornó a casa por segunda vez. En 1943, al regreso de las prisiones francesas en Argelia tuvo algún tiempo para compartir con su esposa. Ahora, después de disculparse por "arribar en un estado tan inservible", se encontró con un hijo nacido el año anterior, que no pudo ayudar a criar por permanecer en cama un año más en el hospital naval de Sherborne. Cuando pasó a ser paciente externo con una férula de hierro y muletas desde el codo, convenció a la superioridad que lo pusieran a cargo de los vuelos en Yeovilton, para volver a empuñar los comandos en un antiguo Oxford, el único avión al que podía acceder por su condición, aunque hubo de desmagnetizarse la férula porque afectaba las lecturas del compás. Retornó al mar en 1948, nuevamente a bordo del *Implacable*. A fin de año pudo abandonar definitivamente las muletas en coincidencia con su ascenso a "Commander" (Capitán de Fragata). Dos años más tarde fue designado Comandante de una nave destinada a la "Guerra del bacalao" ⁽²⁾ que a su decir "hay pocos placeres que puedan compararse a estar en el puente de un buque propio". Tras lo cual fue destinado a la Escuela de la Armada en Greenwich para hacer el curso de Estado Mayor. Cuando en 1958, el gobierno, con Duncan Sandys como secretario de Defensa, llevó a cabo un recorte sustancial en la Armada, dos mil oficiales y millares de suboficiales y marineros pasaron a ser prescindibles. Como compensación recibieron una asignación global de 9.600.000 libras que en relación a los precios de entonces respecto a los de la actualidad, groseramente se pueden estimar como equivalentes a más de 250 millones. Consciente que los beneficiarios no tenían mucha idea de cómo invertir esa indemnización y recordando una situación similar en 1918 escribió, bajo el seudónimo de Achilles, un artículo que con el título "El camino por delante" apelando a la City (el corazón financiero de Londres) para que creara un servicio de asesoramiento a fin de salvaguardar

(2)
Guerra de Bacalao: Un conflicto con Islandia por intereses pesqueros.



Avenger de la Escuadrilla 857 sobrevuelan la Flota Británica del Pacífico, con el buque insignia HMS *King George V* en primer plano.

esa suma de inversiones sin sentido, como ocurrió al cabo de la Gran Guerra, en cerdos, gallinas y empresas similares. El artículo halló eco despertando simpatía e interés debido, según Lamb, a que "en la milla cuadrada de la City siempre hubo afinidad con la Armada a lo largo de siglos". Se creó una organización no lucrativa para asesorar a todo quien lo requiriese en cuestiones financieras que Lamb bautizó como "The White Ensign", la enseña de la Armada Real. Ese año de 1958 dejó la Armada para dedicarse a la que hoy sería conocida como una ONG pero previamente consiguió que el comandante de la Flota Metropolitana ("Home Fleet") fuera designado presidente del directorio y que las oficinas tuvieran su sede en el HMS *Belfast*, el veterano crucero amarrado cerca del puente de La Torre. Por espacio de 16 años se dedicó a esa tarea de asesoramiento y a su decir entrevistó unos 8.000 oficiales y marineros, muchos más que los que conoció a lo largo de su extensa carrera naval. Al respecto vale la pena reproducir el último párrafo de su libro: "Si uno se casa con la muchacha adecuada, que esté dispuesta a tolerar ausencias frecuentes y prolongadas de su marido, no abrigo ninguna duda que la Royal Navy es el modo de vida más maravilloso que se le ofrece a un hombre.... aunque sea en un viejo Stringbag" (como se conocía al biplano Fairey Swordfish).

El accidente sufrido por el Capitán Lamb no fue el único ese día. El Capitán de Corbeta Allan Swanton, Comandante de la Escuadrilla 828 de bombarderos torpederos Avenger, se encontraba estacionado en la cubierta de vuelo listo a decolar libre, sin empleo de la catapulta que era indispensable para los cazas Seafire y Firefly. "Podía ver a Charles Lamb, el oficial de cubierta de vuelo, parado cerca de la catapulta a proa babor [...] se disponía a despachar un avión cuando éste cayó de la cuna de la catapulta. Al hacer impacto en la cubierta la hélice se rompió y parte de las palas casi secciona una de sus piernas. Tomó poco tiempo levantar el avión con la grúa y dejar libre la cubierta de vuelo. El resto de los cazas fueron catapultados exitosamente y fue mi turno como Comandante de la Escuadrilla 828 iniciar el despegue libre. Los Avenger estaban propulsados por motores Pratt and Whitney refrigerados por aire que habían estado funcionando por un tiempo, no demasiado acelerados para evitar sobrecalentamiento ni muy poco para evitar que las bujías se empastaran (oil up). Me señalaron desplazarme al centro de la cubierta de vuelo. Al ser el primero implicaba que tenía la corrida más corta, de manera que mantuve el avión con los frenos aplicados mientras aceleraba al máximo. Aún así, el motor parecía algo lento [...] cuando me encontraba a la altura de la isla, tuve la certeza que no iba poder despegar con mi carga completa de bombas. Por primera vez en mi vida decidí abortar un despegue. Cerré el acelerador y apliqué los frenos, pero una mancha de aceite producto de un accidente anterior, determinó que en lugar de detenerme cerca de la proa, cayera al mar frente al buque que se desplazaba a unos 30 nudos. Al hacer impacto en el agua, el avión de enderezó momentáneamente y procedí entonces según la doctrina. Me liberé de mi arnés, abandoné el habitáculo (cockpit) y cuando procuraba acercarme al panel de liberación del 'dinghy' (bote inflable), la roda del buque cortó el avión. Lo que siguió fue una lucha por sobrevivir aunque en esas circunstancias el miedo no pareció apoderarse de mí. El agua debajo del buque estaba muy turbulenta y tragué una buena cantidad al tiempo que una sucesión de remolinos me impulsaban hacia abajo. Cuando me hallaba en camino hacia las profundidades, me encontré con lo que me pareció el ala de babor del avión moviéndose hacia arriba. Me prendí de ella y fui arrastrado a la superficie... Mi observador, Nigel Matthews, y Ward, el suboficial artillero, se encontraban sobre estribor y todos nos reunimos bamboleados en la estela (del *Implacable*). Me siento agradecido por la ayuda que me prestaron para inflar mi chaleco salvavidas y además comprobaron que estaba siendo atraído hacia abajo por el peso del 'dinghy' al cual estaba unido por una cuerda. También procedieron a inflarlo y después de haberme empujado en él se colgaron de sus costados. No tuvimos que esperar mucho para ser rescatados por el destructor *Terpsichore*."

"Por alguna razón pareció que la experiencia me había afectado más que a los otros dos. Mientras que ellos fueron transferidos al portaaviones, yo fui retenido hasta el día siguiente. Ciertamente me sentí un poco descontento y un ataque de mareo no contribuyó a mejorar las cosas. Para cuando fui transferido al *Implacable* comprobé que Nigel había participado en una segunda incursión sobre Truk. Me pregunté qué clase de Comandante de escuadrilla sería a los ojos de los jóvenes aviadores y lo último que deseaba que pensaran era que apareciera como un 'chicken hearted' (gallina) o carente de fibra moral. Nigel, por otra parte, había mostrado el verdadero espíritu al retornar al buque y a su tarea. Si tuvo algunas desconfianzas de su oficial comandante, ciertamente nunca las dio a conocer. Con anterioridad había sido herido de gravedad como consecuencia de fuego A.A. durante nuestras operaciones iniciales en aguas noruegas cuando torpedeamos un buque mercante."

Para los ataques sobre Truk, las máquinas del *Implacable* llevaron a cabo 200 salidas que significaron la pérdida de un Seafire por A.A. y tres Avenger por fallas en los motores. El Walrus del *Ruler* cayó al mar cuando se desencadenó un repentino chubasco. En junio 14 y 15, la presencia del *Ruler* evitó que varios aviones terminaran amarizando por falta de combustible debido a demoras que se produjeron en la cubierta del *Implacable*. La fuerza arribó de regreso a Manus el 17 de junio.

Ataques sobre Truk. Junio 14 y 15 de 1945. Operación "Inmate".

HMS *Implacable*. Escuadrilla 801, 24 Seafire L III. Escuadrilla 880, 24 Seafire LIII y FR III. Escuadrilla 1771, 11 Firefly. Escuadrilla 828, 21 Avenger II.

HMS *Ruler*. Cubierta de repuesto. 1 Walrus para búsqueda y rescate.



13 de junio de 1945.
Un Avenger cae al mar por falla en el motor.

Operaciones sobre territorio metropolitano japonés

El 21 de junio el Almirante Rawlings, Comandante en el mar de la Flota Británica del Pacífico, zarpó de Sydney, pero sin contar con el acorazado *Howe*, en reparaciones en Durban, y los portaaviones *Indefatigable*, que no había concluido las suyas y el *Indomitable*, demorado por

problemas en la propulsión. En Manus se unió a la fuerza al mando del Contraalmirante E. J. P. Brind que procedía de la operación sobre Truk con el flamante portaaviones *Implacable*, cinco cruceros y cinco destructores.

El 9 de julio, la Flota Británica del Pacífico zarpó de Manus para unirse, aguas afuera de Japón, a la fuerza de portaaviones rápidos TF 38, al mando del Almirante J. S. McCain que formaba parte de la 3ra Flota del Almirante Halsey.

En opinión del Almirante Spruance al Almirante Halsey, “considero a la Flota Británica del Pacífico lo suficientemente experimentada para unirse a la FT 38 como un grupo autónomo”. El 16 de julio, Halsey y Rawlings acordaron que la FBP se desempeñaría como el cuarto grupo de tareas FT 37 en la flota de McCain, conformándose a los desplazamientos generales de ésta, pero sin recibir órdenes directas de su Comandante.

De esta manera inicialmente, hasta el arribo del *Indefatigable*, el aporte británico fue de 180 aviones en relación a los 1.200 de los 16 portaaviones americanos. La incorporación del mencionado significó llevar el número a 255, un incremento de 24 respecto de los disponibles en la Operación Iceberg 2 con un aditamento positivo: se había logrado duplicar la cantidad de combustible en los tanques externos de los Seafire para darle un radio de acción similar a la de los Corsair. Una mejora particularmente importante porque el Seafire constituía el 30% de la totalidad de aviones disponibles y de esa manera podría participar como escolta de los Avenger con los Corsair y ellos mismos intervenir en misiones de hostigamiento sobre blancos terrestres e interdicción.

A partir del 10 de julio, los aviones de la 3ra Flota de los Estados Unidos habían comenzado una serie de ataques sobre blancos en los alrededores de Tokio que se extendieron a Hokkaido y el W. de Honshu. La Fuerza de Tareas al mando del Vicealmirante J. S. McCain comprendía dieciséis portaaviones, ocho acorazados, diecinueve cruceros y más de sesenta destructores organizados en tres grupos.



Firefly en la cubierta del HMS *Indefatigable*. Las alas de este avión debían ser plegadas manualmente por el *team* de la cubierta de vuelo.

El 17 de julio la FBP inició sus ataques aéreos en plena temporada de tifones. Por la noche, el acorazado *King George V* se unió a una fuerza de bombardeo americana para batir un conglomerado industrial alrededor de Hitachi en las cercanías de Tokio. La nave británica disparó 267 granadas de catorce pulgadas.

La jornada siguiente durante la tarde, los aviones navales americanos atacaron la base de Yokosuka donde averiaron al acorazado *Nagato* y provocaron distintos grados de destrucción en las instalaciones.

“Esta operación fue considerada una retribución por Pearl Harbour. Por razones políticas la BAP fue excluida con la excusa de que los Seafire y Firefly no tenían autonomía suficiente para dar escolta a sus aviones de ataque.”

En cambio, los británicos incursionaron sobre aeródromos en el área de Tokio. En ambos casos no se apreció defensa aérea del enemigo, estimándose entonces que los japoneses estaban reservando sus aviones para enfrentar la invasión del territorio metropolitano.

El reaprovisionamiento en el mar fue previsto para los próximos dos días pero las condiciones del tiempo demoraron el retorno a las operaciones hasta el día 24. En ese intervalo se incorporó el *Indefatigable*.



Reabastecimiento simultáneo en el mar. El HMS *Formidable* recibe combustible desde la popa de un buque tanque mientras que el crucero HMS *Euryalus* lo hace por el través.

Las dificultades para el reaprovisionamiento en el mar se agudizaron en esta campaña. La carencia de naves adecuadas, en especial los petroleros, impedían al Almirante británico disponer de la flexibilidad y rapidez para desplazarse de un punto a otro como lo hacía Halsey que en alguna oportunidad autorizó el reabastecimiento de combustible a tres cruceros británicos. Además, la situación meteorológica obligaba a condicionar los reaprovisionamientos a los períodos de calma entre el pasaje de sucesivos tifones. Esta situación ayudó a disimular en parte las falencias británicas.

Nuevamente, los aviones de la FBP fueron excluidos del gran ataque final sobre lo que quedaba de la alguna vez poderosa Armada Imperial con sus naves remanentes inmovilizadas en Kure. Según palabras del propio Halsey, su Estado Mayor así lo habría aconsejado para “prevenir una posible pretensión británica en la posguerra en el sentido que había participado en el golpe final para acabar con la flota japonesa”.

Como consecuencia de sucesivos ataques, los días 24, 25 y 28, los americanos hundieron el portaaviones *Amagi*, los acorazados con capacidad aérea *Ise* e *Hyuga*, el acorazado *Haruna*, cinco cruceros y unidades menores. Con este golpe la Armada Imperial dejó de existir.

Mientras tanto los aviones de la FBP incursionaron en el Mar Interior donde hundieron dos fragatas y embarcaciones menores y provocaron serias averías en el portaaviones escolta *Kaiyo* dejándolo incendiado e inmóvil para ser finalmente hundido por los americanos en jornadas siguientes. Pocos aviones nipones se hicieron presentes y los que lo hicieron fueron abatidos. Tampoco sufrió la flota ataque de “kamikazes”. La mayor parte de las bajas británicas fue provocada por el fuego A.A. Ese 24 de julio se llevaron a cabo 436 despeques de los cuales 261 estuvieron destinados a territorio japonés y aguas adyacentes. Los ataques prosiguieron el día siguiente aunque condicionados por la meteorología. En el ano-



Las operaciones finales sobre Japón y las previstas sobre el territorio metropolitano.

cheer dos Hellcat del *Formidable* interceptaron cinco bombarderos torpederos con rumbo a la FT37; tres fueron abatidos, uno averiado y el quinto rechazado.

Al cabo de dos días de reabastecimiento, la 3ra Flota se desplazó al NE para atacar aeródromos en el centro de Honshu y naves en la bahía de Nagoya. El día 28 los aviones incursionaron en el Mar Interior. En el amanecer, el arsenal de Harima fue bombardeado por 20 Aven-

ger. Por su parte los cazas atacaron la base naval de Maizuru donde cuatro destructores escoltas sufrieron las consecuencias. Unos pocos aviones japoneses fueron abatidos.

Para entonces eran poco frecuentes los combates aéreos, atento a que los japoneses habían sido eficientes en dispersar sus aviones en un intento de economizar sus recursos para enfrentar los inevitables desembarcos que los aliados intentarían llevar a cabo más tarde. Como contrapartida, mientras tanto tal dispersión impedía reunir un número adecuado de aviones para oponerse a los ataques. Por su parte, la artillería antiaérea siguió siendo eficiente hasta el final.

El día 29 de julio se destacó una fuerza de bombardeo naval, de la cual el *King George V* nuevamente formó parte para atacar la ciudad industrial de Hamamatsu. Los aviones volvieron a incursionar la siguiente jornada con los aeródromos en cercanías de Tokio como objetivo, pero la niebla obligó a buscar blancos alternativos en la costa. Los dos días de reabastecimiento se extendieron a nueve, por el sucesivo pasaje de tifones. A pesar que a partir del 3 de agosto la fuerza estaba lista para operar, las incursiones fueron suspendidas hasta que fuera lanzada la primera bomba atómica, el día 6.

El camino hacia el fin de la guerra con Japón

El 5 de abril de 1945, la Unión Soviética informó a Japón de su intención de renunciar al Pacto de No Agresión firmado en 1941. Como en las cláusulas se estipulaba que tal denuncia debía ser anticipada un año antes, el Pacto debería haber seguido vigente hasta abril de 1946.

Ese mismo día, ante la renuncia del General Kuniaki Koiso, pasó a ser Primer Ministro el Almirante Kantaro Suzuki. Una de sus primeras medidas fue encargar al secretario del gabinete Hisatume Sakomuzi que elaborara un informe en relación a los recursos disponibles para determinar si era o no posible continuar la guerra. Los datos fueron desalentadores: la producción de acero era sólo la tercera parte respecto de las estimaciones oficiales; la fabricación de aviones reducida a un tercio de la cuota prevista debido a la escasez de aluminio y bauxita. La producción de munición de todo tipo había disminuido en un 50%. El servicio de transportes estaba profundamente afectado por la carencia de combustible. Finalmente, como consecuencia de la peor cosecha desde 1905, había una aguda escasez de alimentos. Como pronóstico: la situación sólo podía ser peor.

En mayo 12, después de tomar conocimiento del informe anterior, el Consejo Supremo para la Conducción de la Guerra consideró por primera vez buscar un camino hacia la paz.

En una apreciación optimista llegaron a creer que la URSS buscaría una posición fuerte de Japón para que fuera una especie de buffer entre ella y los EE.UU. Ante esa posibilidad estaban dispuestos a entregar Port Arthur (Liuchuén), que había sido ruso en 1898, japonés en 1905, pasaría a ser de la URSS en 1945 y chino en 1954; Dairen (Liaoning), que había sido rusa hasta 1905 como Dalny; los ferrocarriles en el S de Manchuria y las islas Kuriles del N.

El 28 de mayo, Stalin informó a los EE.UU. que preveía declarar la guerra a Japón en agosto. Aprovechó la ocasión para insistir que tropas de la URSS debían formar parte de las fuerzas de ocupación.

La primera aproximación para llegar a un acuerdo para terminar la guerra tuvo lugar el 3 de junio mediante el embajador soviético en Tokio, pero a pesar de las insistencias niponas el diplomático no mostró reacción alguna.

El 6 de junio una resolución del Consejo Supremo dio cuenta de la voluntad japonesa de combatir hasta el final.

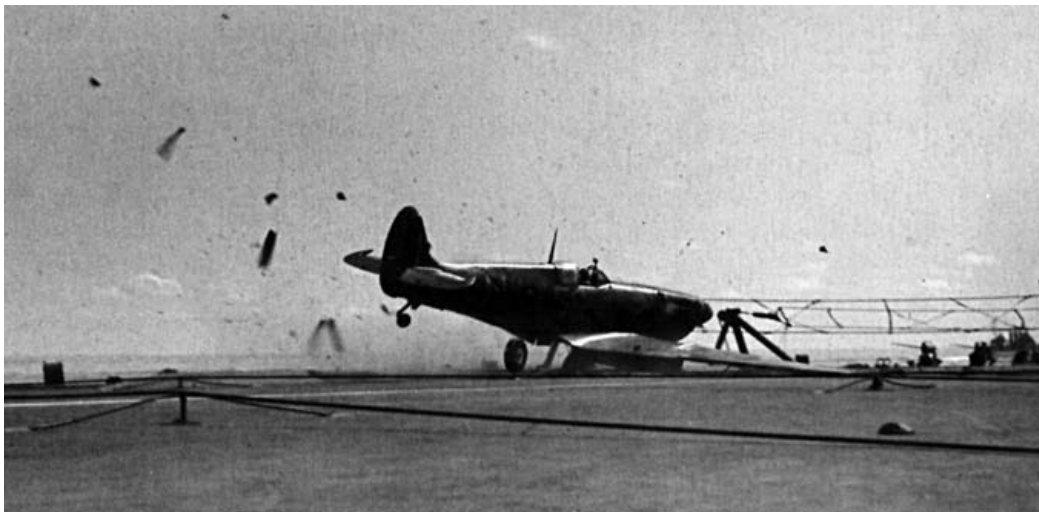
En el documento se expresaba que debía sostener el ser nacional ("kokutai"). El plan ("Ketsu-Go") para la defensa del territorio metropolitano contemplaba la derrota de los invasores en las playas. Para ese objetivo se preveía una masa de 2,35 millones de soldados respaldados por otros cuatro millones provenientes del personal civil del Ejército y la Armada y una recientemente creada milicia civil de 23 millones.

Aunque el emperador pareció aceptar la decisión del Consejo Supremo, el 22 de junio le informó a éste que debían adoptarse recaudos conducentes a la paz.

El 10 de julio tuvo lugar una iniciativa no oficial en procura de la paz por parte de los empleados japoneses del Banco para "International Settlements" en Basilea, Suiza, por intermedio de su director, el sueco Per Jacobson. El mensaje que mostraba preocupación para salvaguardar la posición del emperador llegó al presidente Truman, que se encontraba en Potsdam (Alemania).

Un último esfuerzo nipón para terminar la guerra por intermedio de los rusos tuvo lugar el 12 de julio cuando pidieron la aprobación para enviar un emisario a Moscú. El emperador seleccionó para la misión al príncipe Fumimaro

HMS Indefatigable. Un Seafire es detenido por la barrera al no enganchar cable alguno. La barrera evitaba que un avión que no enganchara al anavizar se precipitara sobre los estacionados a proa. La cubierta angulada evitaría esa posibilidad.



Konoye. Los rusos no dieron respuesta alguna al embajador en Rusia, Naotake Sato. Evidentemente para la URSS el arribo de la paz antes que pudiera declarar la guerra al Japón anulaba sus proyectos de expansión en oriente.

El 26 de julio, China, Gran Bretaña y EE.UU. desde Potsdam, donde se estaba llevando a cabo una conferencia para determinar el futuro de Europa en la posguerra, demandaron a Japón una rendición sujeta a los siguientes términos:

- Eliminar la autoridad e influencia de todos aquellos que habían conducido al Japón en sus marchas de conquista.
- El territorio metropolitano japonés sería ocupado.
- Japón debía evacuar todos los territorios ocupados fuera de las islas de su territorio metropolitano.
- Se llamó al Japón a proclamar de inmediato la rendición incondicional de todas sus fuerzas armadas y proveer apropiada y adecuada certeza de su buena fe en tal proceder.

La alternativa para Japón era una pronta y total destrucción.

Cuando esta intimación fue dada a conocer, se tenía conocimiento del éxito del ensayo de una bomba atómica en Álamo Gordo. Pero no se informó a Japón que se disponía de un arma de destrucción masiva, con una capacidad letal hasta entonces desconocida.

El 28 de julio el primer ministro Suzuki informó a la prensa que la Declaración de Potsdam sería ignorada. Los historiadores estiman que el tenor de la respuesta estuvo dada porque todavía confiaban en la visita del emisario a Moscú.

Como respuesta a la decisión del gobierno japonés, los EE.UU. ordenaron al Comandante de las Fuerzas Aéreas Estratégicas en el Pacífico que procediera a lanzar "la primera bomba especial tan pronto como el tiempo lo permitiese para un bombardeo visual, el 3 de agosto de 1945 o después, en alguno de los siguientes blancos: Hiroshima, Kokura, Niigata o Nagasaki".

El 6 de agosto Hiroshima sufrió el primer ataque nuclear. Dos días después la Unión Soviética declaró la guerra al Japón y el día 9 una segunda bomba atómica fue lanzada sobre Nagasaki.

En lo que respecta a los bombardeos convencionales, la campaña había alcanzado su mayor magnitud entre mayo y agosto de 1945, período en el que los B29 pudieron incursionar sobre territorio metropolitano japonés casi con total impunidad en operaciones que significaron la destrucción de su capacidad industrial. Las cuatro ciudades principales además de Tokio (Kobe, Osaka, Nagoya y Yokohama) fueron destruidas en su mayor parte. No sólo las bombas de alto poder explosivo destruyeron las bases de concreto en las que se apoyaban las grandes máquinas de la industria, sino que también las superfortalezas llevaron a cabo misiones de minado que contribuyeron al bloqueo y paralización de su tráfico mercante.

Ese mismo día, 9 de agosto, en el que Nagasaki sufrió las consecuencias de una segunda bomba atómica, la Unión Soviética atacó a los japoneses en Manchuria. Ante la situación, en el Consejo Supremo nipón se dieron dos posiciones: la de los miembros civiles y el ministro de Marina proclives a aceptar los términos de Potsdam y la de los militares dispuestos a combatir hasta el *amargo final*. Al no llegar a un acuerdo decidieron acudir al emperador, quien, el 10 de agosto, aceptó el contenido de las demandas de Potsdam, decisión que fue emitida en inglés y en código Morse con una sola condición: que los términos no inclu-

yesen demanda alguna que afectara las prerrogativas de Su Majestad como gobernante soberano, condici3n irrenunciable para el cese de las hostilidades.

Mientras tanto otras dos bombas at3micas habían sido enviadas a Tinian, la base de los bombarderos B29, a ser lanzadas los días 16 y 17 de agosto. Por otra parte, continuaban las acciones con fuerzas navales y aéreas convencionales.

Para entonces la 3ra Flota se encontraba aguas afuera de Honshu atacando sin pausa aeródromos donde se suponía se estaba concentrando un gran número de aviones así como también el tráfico marítimo en aguas al S de Tokio y N de Honshu. En Onagawa Van la mayor parte de las naves remanentes a flote fueron hundidas por ataques aéreos coordinados de las FT 37 y FT 38.

Los ataques sobre aeródromos del día 9 condujeron a la destrucción de medio centenar de aviones japoneses por parte de los aviadores de la FT 37, con la pérdida de siete máquinas y cinco pilotos. El día siguiente las máquinas de los portaaviones americanos y británicos persistieron en la destrucción de aviones, material ferroviario, instalaciones portuarias y embarcaciones. Los británicos contribuyeron a la destrucción de otros 50 aviones en tierra, tres destructores hundidos y tres más severamente averiados en Maizuru y el Mar Interior, provocando además serios daños en fábricas, astilleros y cuarteles. Tal despliegue ofensivo por parte de la fuerza de portaaviones rápidos en esos dos días determinó un total de unas 700 máquinas japonesas destruidas. Las pérdidas británicas ascendieron a 13 aviones y 9 tripulantes. Los "kamikazes" intentaron entrar en escena pero las técnicas defensivas, incluyendo una PAC de cien aviones impidieron protagonismo alguno con excepción de un destructor piquete radar que resultó dañado.

Al tiempo que la flota se retiraba para reabastecerse, el día 10 se supo, vía la agencia Domei, de la decisión del emperador de aceptar los términos de la Declaración de Potsdam. Sin embargo los buques aliados recibieron instrucciones de mantenerse operativos porque podían producirse intentos desesperados de atacar la flota; por otra parte el cese de hostilidades recién tendría vigencia a partir de las 0700 del 15 de agosto.

Previo acuerdo con Gran Bretaña, China y la URSS, el 11 de agosto, los Estados Unidos enviaron la respuesta al gobierno japonés que fue recibida a 0100 del día 12. Un grupo de oficiales de línea dura se reunió en Tokio con el propósito de llevar a cabo un golpe destinado a rechazar las cláusulas aceptadas, para lo cual trataron de influenciar sobre los altos mandos. El día 14, el emperador dispuso aceptar los términos formulados por los aliados. Esta decisión bloqueó cualquier posibilidad de que las altas jerarquías castrenses adhirieran a un golpe; sin embargo, los complotados no se dieron por vencidos. Con el fin que el pueblo japonés reconociera la rendición, el emperador aceptó grabar un mensaje a ser difundido por radio al país. Los complotados trataron de impedirlo y para ello previeron apoderarse del disco rodeando el palacio imperial y la estación de radio, pero fracasaron en su propósito y varios de ellos se suicidaron. El reconocimiento formal de la rendición fue enviado oficialmente a las naciones aliadas. El 15 de agosto, en un hecho sin precedentes atento que el emperador nunca antes había hablado en público, el mensaje de Hirohito se difundió a 11.15, hora local.



22 de abril de 1945. Accidente en el anavizaje de un Seafire que no engancha cable alguno, salta la barrera y embioste un Firefly y un Avenger, para luego quedar colgando en un costado.



El HMS *Implacable*. El Capitán de Fragata C. L. Evans, Comandante de vuelo y destacado piloto de caza entre Seafire III del Ala 38. Obsérvese el tanque descartable de 87 galones que permitió mayor autonomía a estos aviones.

Retrospectivamente, después del último reabastecimiento en el mar, y cuando todavía Japón no había aceptado la derrota, estaba planificado que la FBP retornara a Sydney para alistarse para un período de operaciones posterior, de manera que no se previeron petroleros adicionales para permanecer en la zona cuando llegaron las noticias de la rendición del Japón; de modo que en la mayor parte de las naves cundió un sentimiento de frustración al no poder estar presentes en el acto final.

El 12 de agosto, una parte de la FBP, integrada por el acorazado *King George V*, el portaaviones *Indefatigable*, los cruceros *Gambia* (Real Armada de Nueva Zelanda) y *Newfoundland* y diez destructores, dos de ellos australianos, quedaron en la zona bajo las órdenes directas del Almirante McCain como Grupo de Tareas 38.5. El resto de las naves británicas tomó rumbo a Sydney.



El CVE HMS *Rajah*, empleado como ferry para el transporte de aviones, con una carga de 82 F6F-5 Hellcat desde San Diego a Guam.

A partir del 13 de agosto, los ataques aéreos de la FT 38 se centraron en el área de Tokio en procura de blancos de oportunidad. En el transcurso de esta etapa de la actividad aeronaval la PAC derribó otros veinte aviones japoneses, cinco de ellos como consecuencia de la dirección de pilotos americanos por el *Indefatigable*. Aunque la rendición nipona parecía inminente, sin comunicación alguna de cese de las hostilidades, después de reabastecerse, la FT38 retornó a la acción el 15 de agosto. Temprano, en esa mañana, 173 aviones navales decolaron de los portaaviones para bombardear objetivos en el área de Tokio. Cuando en el amanecer se lanzaron los ataques, Avenger del *Indefatigable* fueron interceptados por doce Mitsubishi A6M; en el último combate aéreo de la guerra diez Seafire derribaron ocho Zero con la pérdida de uno propio. Un Avenger tuvo que amarizar después de haber sido averiado durante el ataque a una fábrica química, pero su artillero previamente había logrado abatir un noveno caza nipón. Todas las operaciones cesaron a partir de las 0700, sin embargo algunos japoneses que desoyeron la orden de rendición estuvieron a punto de alcanzar el *Indefatigable* cuando a 1120 un avión lanzó dos bombas que cayeron muy cerca del portaaviones. Otros trataron de aproximarse pero fueron abatidos por la PAC. Se ha estimado que este último intento fue encabezado por el Vicealmirante Ugaki, el comandante de la flota aérea de la cual los "kamikazes" formaban parte.

Durante el período comprendido entre el cese de las hostilidades y la rendición formal, el *Indefatigable* pasó a formar parte del Grupo 38.3 juntamente con cuatro portaaviones estadounidenses de la clase Essex y dos livianos, con la misión de aproximarse a la costa y proveer una PAC, mientras las máquinas de otros grupos llevaban a cabo reconocimientos en procura de identificar campos de prisioneros. El 26 de agosto el *Indefatigable* y los estadounidenses *Wasp* y *Randolph* fueron blanco de la furia de un tifón. Los dos últimos sufrieron severos daños, con espectaculares vistas de la parte anterior de la cubierta de vuelo del *Wasp*, "doblada" hacia atrás. En cambio las bondades del diseño británico de cubiertas de vuelo integradas con el casco se pusieron de manifiesto en el *Indefatigable* cuyo Comandante, Capitán de Navío Q. D. Graham, cuando le fue requerido informar sobre los daños sufridos como consecuencia del tifón respondió: "¿Qué tifón?".

El contingente británico permaneció con la fuerza estadounidense hasta el día de la firma del documento de rendición en la bahía de Tokio el 2 de septiembre de 1945, 18 días después de declararse el cese de las hostilidades.

FT 37. Ataques sobre las islas metropolitanas japonesas (del 17 de julio al 15 de agosto de 1945)

HMS Formidable. Escuadrilla 1841, 18 Corsair IV. Escuadrilla 1842, 18 Corsair IV. Escuadrilla 1844, 4 Hellcat II y 2 Hellcat PR II. Escuadrilla 848, 12 Avenger II.

HMS Victorious (hasta el 11 de agosto). Escuadrilla 1834, 19 Corsair II y IV. Escuadrilla 1836, 18 Corsair II y IV. Escuadrilla 849, 16 Avenger II, Búsqueda y Rescate, 2 Walrus.

HMS Implacable. Escuadrilla 801, 24 Seafire LIII. Escuadrilla 880, 24 Seafire LIII y FRIII. Escuadrilla 1771, 12 Firefly. Escuadrilla 828, 21 Avenger II.



A bordo del USS *Missouri*, el Almirante Sir Bruce Fraser firma el acta de rendición japonesa en representación del Reino Unido.

HMS Indefatigable (24 de septiembre al 2 de septiembre - Asignado al Grupo 38.5 a partir del 11 de agosto). Escuadrilla 887, 15 Seafire FIII y 9 Seafire LIII. Escuadrilla 894, 16 Seafire LIII. Escuadrilla 1772, 12 Firefly I. Escuadrilla 820, 21 Avenger II.

Fuerza de Tareas 112. Tren de Flota

HMS Ruler. Escuadrilla 885, 18 Hellcat II y 4 Avenger II.

HMS Striker, HMS Chaser, HMS Speaker, HMS Arbiter. Portaaviones CVE de reaprovisionamiento. Carga estándar promedio: 9 Seafire, 7 Avenger, 6 Corsair, 1 Hellcat, 1 Firefly.

HMS Unicorn y **HMS Pioneer**, portaaviones taller en Manus.

FT 38. Fuerza de tareas de ataque de los EE.UU. (10 de julio al 14 de agosto de 1945)
Portaaviones de ataque (de flota)

Shangri La (nave bandera del Vicealmirante J. S. McCain). Sin datos.

Bennington. 37 Hellcat, 37 Corsair, 15 Helldiver, 15 Avenger.

Essex. 36 Hellcat, 36 Corsair, 15 Helldiver, 15 Avenger.

Hancock. 72 Hellcat, 12 Helldiver, 10 Avenger.

Randolph. 57 Hellcat, 15 Helldiver, 15 Avenger.

Wasp. 34 Hellcat, 15 Helldiver, 15 Avenger, 36 Corsair.

Yorktown. 40 Hellcat, 33 Hellcat (caza bombarderos), 15 Helldiver, 7 Avenger.

Portaaviones livianos

Bataan. 24 Hellcat, 12 Avenger.

Belleau Wood. 25 Hellcat, 9 Avenger.

Cowpens. 25 Hellcat, 9 Avenger.

Independence. 25 Hellcat, 8 Avenger.

Monterrey. 25 Hellcat, 9 Avenger.

San Jacinto. 25 Hellcat, 9 Avenger.

TG 38.4. Grupo de operaciones nocturnas.

Bon Homme Richard. 37 Hellcat, 18 Avenger.

El día de la victoria sobre Japón (VJ-Day) se encontraban en Sydney cuatro de la nueva serie de portaaviones livianos: *Venerable*, *Colossus*, *Glory* y *Vengeance* con 160 Barracuda y Corsair a bordo, previstos para operar en las Indias Orientales holandesas y las Filipinas. Finalizado el conflicto les fue asignada la misión de recuperar territorios británicos. El *Venerable* acompañó al *Indomitable* a Hong Kong y allí sus aviones llevaron a cabo las últimas acciones



18 de diciembre de 1945. Desmovilización. Las cajas contienen ropas civiles.

ofensivas. El 31 de agosto y el 1° de septiembre lanzaron cazas y bombarderos en picada contra lanchas suicidas y persistieron en destruir las ocultas en bahías en la parte norte de la isla. Por su parte, el *Glory* llevó al general australiano B. A. H. Sturdee a aceptar la rendición japonesa en Nueva Bretaña, sin encontrar oposición.

Como resumen final de los nueve meses de operaciones de la Flota Británica del Pacífico, se habían llevado a cabo 7.958 salidas operativas en 38 días en áreas de combate. Por acción de los japoneses se perdieron 85 máquinas en el aire y 43 a bordo como consecuencia de ataques "kamikaze". 174 a causa de accidentes. Perekieron 108 tripulantes de aviones. Por otra parte se apreciaron en 730 las aeronaves japonesas destruidas o severamente dañadas; en 400.000 las toneladas de naves inutilizadas. La contribución británica en la disrupción de las industrias japonesas y el sistema de transportes en las islas metropolitanas no fue posible de evaluar con relación a las operaciones simultáneas de aviones estadounidenses en mucho mayor número.

El 27 de agosto, el *King George V*, nave bandera del Almirante Rawlings, fondeó en la entrada de la bahía de Tokio con la imagen del Fujiyama recortada sobre la claridad del W. La rendición formal del Japón tuvo lugar el 2 de septiembre a bordo del acorazado *Missouri*, en el que el Almirante Chester Nimitz había izado provisionalmente su insignia. El documento fue firmado por el general Mac Arthur como Comandante Supremo de las fuerzas aliadas, luego de lo cual lo hicieron representantes de cada una, entre ellas la de Gran Bretaña por el Almirante Sir Bruce Fraser que se había trasladado desde Sydney en el *Howe*. La ceremonia no demoró más de veinte minutos y en su transcurso el *Missouri* fue sobrevolado por 450 máquinas procedentes de la Fuerza de Portaaviones Rápidos.

Terminado el conflicto a los portaaviones británicos les fueron asignadas dos misiones. 1. Aprovechando el gran espacio en los casi desiertos hangares, transportaron de regreso a los prisioneros de los japoneses. 2. Los aviones de origen estadounidense en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo, si eran retenidos debían ser pagados y en caso contrario devueltos. Como para los americanos eran excedentes y no los querían, fueron arrojados al mar aguas afuera de Sydney.

Este procedimiento generalizado, en otros portaaviones, estaciones aeronavales, etcétera, para cientos de Corsair, Hellcat, Avenger, Wildcat y otros de segunda línea se concretó en varios meses. Un número de los dos primeros fue retenido para ser empleado en los portaaviones livianos.

Como referencia de la cantidad de aviones suministrados por los EE.UU. al Arma Aérea de la Flota, cabe recordar que las cifras alcanzadas fueron: TBM Avenger: 958 en tres versiones; Wildcat (Martlet): 1.082 en cinco versiones; Hellcat: 1.182 en dos versiones; Corsair: 1.977 en cuatro versiones (425 Corsair fueron provistos a Nueva Zelanda); N.A. Texan Harward: 564. Es decir que 5.263 de los aviones mencionados fueron provistos a la Royal Navy. Salvo compras iniciales, el mayor número correspondió a los términos de la Ley de Préstamo y Arriendo. ■

Bibliografía

- David Brown, *Carrier Operations in World War II*, Volumen I, *The Royal Navy*.
- S. W. Roskill, *The War at Sea*, Volumen III, parte II.
- Julian Thompson, *The War at Sea*.
- Charles Lamb, *Stringbag*.
- Charles Messenger, *World War Two Chronological Atlas*.

- Christopher Chant, Brigadier Shelford Bidwell, Anthony Preston y Jenny Shaw, *World War II*.
- Kenneth Munson, *Fighters 1939-45*.
- Kenneth Munson, *Bombers 1939-45*.
- *Jane's Encyclopaedia of Aviation*.
- *Jane's Naval History of World War II*.
- Jack Broome, *Make another signal*.

LEÍMOS PARA USTED

Revista Marítima Brasileira, 1º trimestre de 2006
Traducción del Capitán de Navío (R) Cecilio M. Robles

La presentación de este artículo se hace en la Carta del Director.

Los conceptos destacados en recuadros están así publicados en el original.

Una Armada oceánica para el siglo XXI (*)

Profesor Eduardo Ítalo Pesce (**)

Brasil debe superar su visión, histórica y estratégica, enfocada hacia su interior y asumir el debido lugar de potencia media, que aspira convertirse en una gran potencia en el futuro. Nuestro país necesita de una armada de aguas profundas, capaz de representar sus intereses en el exterior, además de servir de cimiento para una futura y verdadera Armada oceánica. En períodos de paz, tanto en tiempos normales como de crisis internacional, una armada de porte medio, con cierta capacidad oceánica, como es actualmente la de Brasil, puede ser empleada en la defensa de los intereses nacionales en aguas relativamente distantes.

La actual Armada de Brasil puede evolucionar para transformarse en una fuerza naval oceánica con capacidad de proyectar el poder; constituida por una flota balanceada, con uno o dos portaaviones e integrada por buques de combate de superficie, submarinos de ataque nucleares y convencionales y una fuerza anfibia adecuada, además de los necesarios buques de apoyo logístico móvil.

A fin de proyectar y construir estos medios en Brasil, será necesario reactivar la industria nacional de construcción naval con fines militares y aumentar inversiones en el equipamiento de la armada.

Los conceptos y las opiniones vertidas son de carácter estrictamente personal, no representan ningún interés comercial ni punto de vista oficial.

Dos potencias emergentes: India y Brasil

El esfuerzo de la India para la obtención de una adecuada capacidad en el área de defensa es una lección para Brasil, donde es notorio el desinterés de las elites por los asuntos de la defensa nacional (1). A pesar de sus problemas internos y fronterizos, la India es la mayor democracia del planeta, posee una economía en acelerado crecimiento y ocupa una destacada posición estratégica como potencia nuclear emergente en el Asia Meridional y en el océano Índico. Es también candidata a un lugar permanente en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y –al contra-

rio de lo que hacía, hasta hace poco, Brasil– no parece dispuesta a abrir mano a su candidatura.

Después de independizarse, en 1947, del dominio colonial británico, la elite india percibió que no era posible esperar a alcanzar el pleno desarrollo económico y social para implementar un proyecto autónomo de potencia, a riesgo de sufrir un desmembramiento territorial. Al contrario, en Brasil el discurso político dominante utiliza las desigualdades sociales y la ausencia de amenaza externa “ostensiblemente percibida” como justificativo para mantener el presupuesto de defensa en niveles bajísimos, postergando indefinidamente la modernización de las Fuerzas Armadas.

La India posee Fuerzas Armadas fuertemente inspiradas en el modelo británico, con elevado nivel de profesionalismo, y sin antecedentes de intervención armada en la política interna del país. El Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea emplean material de diversa procedencia, pero existe localmente una considerable industria militar, que produce armas terrestres, buques de guerra (incluso submarinos con propulsión

convencional) y aeronaves militares de varios tipos.

La Armada India, la cuarta del mundo en número de unidades, es el poder naval dominante entre las armadas de los países que bañan las aguas del océano Índico y está comenzando la construcción de un portaaviones de proyecto francés y proyecta construir, en el futuro, sus propios submarinos nucleares (2).

Al contrario, en Brasil el discurso político dominante utiliza las desigualdades sociales y la ausencia de amenaza externa “ostensiblemente percibida” como justificativo para mantener el presupuesto de defensa en niveles bajísimos.

(*) Artículo extraído de fragmentos del libro de Eduardo Ítalo Pesce “De costas para o Brasil”: *A Marinha oceânica do século XXI*. (Rio de Janeiro; Edición del autor, 2002) y publicado por la Revista Marítima Brasileira.

(**) El profesor Eduardo Ítalo Pesce es Miembro del Instituto de Defensa Nacional (IDEM), del Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES) y del U.S. Naval Institute; colaborador de la Revista Marítima Brasileira, de la revista *Segurança & Defesa* y del diario *Monitor Mercantil*; especialista *latu sensu* en Relaciones Internacionales, pedagogía y profesor de Lengua Inglesa; coordinador administrativo del Projeto Especial de Desenvolvimento da Inteligência e da Criatividade (PEDIC), de la Universidad del Estado de Río de Janeiro (UERJ).

(1) Este párrafo se basa en Eduardo Ítalo Pesce: India, uma lição estratégica, pág. 8.

(2) Cf. sitio no oficial de las FFAA indias en http://www.bharat_rakshaak.com/.

En Brasil, el ritmo demasiado lento de las inversiones en el Programa Nuclear de la Armada pone en riesgo el desarrollo de la tecnología de propulsión nuclear para submarinos. La crónica escasez de recursos también impidió la construcción en astilleros nacionales de un nuevo portaaviones para reemplazar el viejo *Minas Gerais*, lo que llevó a la Armada a optar por la incorporación de un buque de segunda mano en el exterior, perdiéndose así la generación de miles de empleos directos e indirectos. A fines del 2000 adquirió el portaaviones francés *Foch* (rebautizado *São Paulo*) que llegó al Brasil a principios de 2001 y fue incorporado a la flota ese mismo año ⁽³⁾.

Proyecciones oceánicas

“Para ser fuertes en la tierra, debemos ser superiores en el mar”, afirmó el líder indio Jawaharíal Nehru ⁽⁴⁾.

El principal antagonismo regional en el sur de Asia es la confrontación entre India y Pakistán; también existen problemas en la frontera de India con China. El territorio indio se proyecta de norte a sur como una cuña sobre el Índico, lo que confiere a India una posición estratégicamente ventajosa sobre ese océano.

La Armada India tiene dos comandos navales, con sus respectivas escuadras, cuyas áreas de responsabilidad son los litorales occidental (Mar de Arabia) y oriental (Golfo de Bengala).

A los fines de adiestramiento existe además, en la Armada India, el Comando Naval del Sur, con una tercera escuadra.

En el caso de Brasil, no hay por el momento antagonismos regionales preocupantes. En un previsible futuro, cualquier amenaza militar clásica que pueda surgir tendría origen extrarregional. La Armada de Brasil posee actualmente una flota cuya área de responsabilidad se extiende, en principio, a todo el litoral brasileño y al Atlántico Sur. En realidad Brasil también posee dos litorales situados arriba y abajo de la línea Natal-Dakar. El área marítima septentrional (al norte de Natal) limita con el Atlántico Norte y la extremidad sudeste del Caribe, mientras que el área marítima meridional (al sur de Natal) está enteramente enfrentada al Atlántico Sur.

El litoral brasileño también se proyecta como una cuña de este a oeste en dirección al África, donde los problemas causados por la inestabilidad política y económica y por violentas guerras étnicas y tribales se suman a los provocados por enfermedades, como el sida, el hambre y la miseria endémica, que provocan altos niveles de mortandad y reducción de la población; esto contribuye a hacer a este continente vulnerable a los intereses económicos y milita-

res hegemónicos de las grandes potencias. La posibilidad de la instalación, por alguna potencia extranjera, de bases aéreas y navales en el África occidental –desde donde el litoral y el territorio brasileños y las rutas marítimas del Atlántico Sur pueden ser amenazados– constituyen un riesgo para Brasil.

Cuatro futuros posibles

En Brasil, así como en la India, la Armada ocupa el tercer lugar en la prioridad de las asignaciones presupuestarias de defensa. En ambos países, el Ejército y la Fuerza Aérea tienen puesta su mirada estratégica hacia los problemas regionales e internos de defensa y de seguridad, mientras que la Armada está inclinada hacia afuera, poseyendo una visión estratégica que sobrepasa la dimensión regional de la defensa nacional. Entre los oficiales de la Armada India puede notarse la existencia de una “escuela británica” y de una “escuela soviética” de pensamiento estratégico naval, identificadas respectivamente con las Escuadras occidental y oriental. No ocurre lo mismo en Brasil donde la influencia británica y norteamericana son fundamentales. El Dr. Thomas P. M. Barnett identifica cuatro rumbos posibles para la Armada India: *Minimum-Deterrent Navy*, o Armada de disuasión mínima (escuela soviética y foco regional); *Sea-Denial Navy*, o Armada de negación del mar (escuela soviética con ambición global); *Sea Lines of Communication-Stability*, o Armada de estabilidad de las líneas de comunicación marítima (escuela británica y foco regional) e *International Coalition Navy*, o Armada de coalición internacional (escuela británica con ambición global) ⁽⁵⁾.

A los fines de adiestramiento existe además, en la Armada India, el Comando Naval del Sur, con una tercera escuadra. En el caso de Brasil, no hay por el momento antagonismos regionales preocupantes.

Al comparar la situación actual, las tendencias y divergencias de opinión sobre el desarrollo futuro de las fuerzas navales, en la India y en Brasil, también es posible vislumbrar cuatro rumbos o futuros posibles para la evolución del poder naval brasileño. Este autor cree que esos cuatro futuros podrían ser Armada costera y fluvial; Armada de negación del mar; Armada de control de área marítima y Armada de proyección de poder. A continuación vamos a analizarlos, con la intención de determinar lo que mejor se adapta a las necesidades y a los intereses nacionales del país en el siglo XXI.

Armada costera y fluvial

La primera hipótesis, una Armada costera y fluvial, sería la

(3) Cf. Pesce: India, uma lição estratégica, op. cit.

(4) “To be strong on land, we must be supreme at sea”, página de la Armada India en http://www.bharat_rakshaak.com/

(5) Cf. Thomas O. M. Barnett, “India 12 Steps to a World-Class Navy” Proceedings 127 (771,181):41-43, July 2001.

aspiración de los defensores de una fuerza naval compuesta por buques costeros de escaso porte, destinados a funciones de patrullaje, socorro y salvamento marítimo, y de medios fluviales para dar seguridad a la navegación en los ríos y para cooperar con el ejército en la zona Amazónica y en el Pantanal. Apoyada fundamentalmente por aviación basada en tierra, una Armada así estructurada sería poco más que una Guardia Costera.

La adopción de este modelo de fuerza naval contraría todas las tendencias históricas del desarrollo del poder naval brasileño (¿la flota actual sería desmantelada?), representa la victoria de una visión estratégica convencional que relega a segundo plano los asuntos relativos al mar y a la Armada.

Es la opción preferida de los que –por estar ligados al área de la seguridad pública o por otras razones– apoyan la intervención directa de las Fuerzas Armadas para combatir el narcotráfico y el crimen organizado. Es también defendida por estrategias ligadas, de alguna forma, a la fuerza terrestre. Estos últimos, consecuentes con su visión continental, consideran que una Armada de alta mar es un desperdicio, incompatible con una aparente realidad estratégica brasileña.

Brasil es un país de dimensión continental y amplias fronteras terrestres, pero también con amplios intereses marítimos a preservar. Además de extensas rutas marítimas estratégicas, de un extenso mar patrimonial (con 200 millas de ancho) y un prolongado litoral, nuestro país posee una compleja red fluvial, con dos grandes vertientes internacionales (la Amazónica y la del Plata). Por tales razones necesitamos de una Armada capaz de operar en alta mar y en aguas costeras y fluviales. En otras palabras, "necesitamos de dos armadas en una".

Armada de negación del mar

La segunda hipótesis, una Armada de negación del mar, sería aquella preconizada por los defensores de una fuerza naval inspirada en la soviética de fines de los años 50, compuesta por submarinos nucleares y convencionales de ataque (armados con torpedos y con misiles antibuque y de crucero) y por unidades de superficie ligeras (preferentemente armadas con misiles antibuque) y apoyada por aviación basada en tierra. Esta Armada estaría capacitada para actuar en la defensa lejana y cercana al litoral brasileño y el ataque a rutas marítimas de comunicación de un posible enemigo; pero tendría poca flexibilidad para su empleo en otras tareas –presencia naval (en tiempo de paz) y control de un área marítima (en tiempo de guerra).

La adopción de este segundo modelo podría llevar a la errónea percepción que la estrategia naval brasileña considera como un probable adversario a la Armada de los Estados Unidos. Conviene recordar otra frase célebre de Nehru: "Nombra enemigos potenciales y haz enemigos reales"⁽⁶⁾. Contra este modelo embate también el hecho de haber sido abandonado por la Unión Soviética a partir de los años 60, cuando reanudó la construcción de una Armada con alguna capacidad de inter-

vención en escala global, proceso que se interrumpió con el fin de la Guerra Fría y el colapso de la antigua URSS. La Armada rusa actual es más modesta, pudiendo considerarse de un porte semejante a la británica o a la francesa, a pesar de ser más numerosa, sobre todo en submarinos.

Armada de control de área marítima

La tercera hipótesis, una Armada de control de área marítima es la más probable a mediano plazo, correspondiendo a una fuerza naval balanceada, capaz de atender las necesidades inmediatas de Brasil, preferentemente (pero no exclusivamente) en nivel regional, en la defensa de sus intereses marítimos –además de ser el modelo o núcleo inicial de una futura armada oceánica de proyección de poder–. Es, en varios aspectos, el modelo opuesto al anterior, dando prioridad a la protección del tráfico marítimo amigo y aliado sobre la negación del uso del mar a un posible adversario.

Las nociones relativas a la aplicación del poder naval en tiempo de paz (en períodos de normalidad o de crisis) se aplican perfectamente a una marina diseñada para el control de áreas marítimas.

En realidad, el tercero y el cuarto modelo de una Armada aquí descritos están asociados, ya que se puede evolucionar en un rumbo o en otro. Ambos presuponen la existencia de medios adecuados para su empleo costero y fluvial, no excluyendo ni minimizando tales tipos de operaciones

navales; por lo tanto, el tercer modelo –una Armada de control de área marítima, con perfil típico de potencia naval media– fue seleccionado como asunto de este estudio.

Armada de proyección de poder

La cuarta y última hipótesis –una Armada de proyección de poder, en nivel regional ampliado o en coalición– podrá o no materializarse, dependiendo de los rumbos que el desarrollo brasileño tome. Entretanto, la meta natural de largo plazo es una Armada con vocación oceánica. Esencialmente, sería una versión más amplia y completa de la Armada de control de área marítima explicada en la tercera hipótesis, siendo la diferencia entre ambas sólo una diferencia de cantidad y diversidad de unidades; habrá, por ello, un momento (perceptible o no) en el desarrollo de una Armada oceánica en el que naturalmente ocurra la transición de un modelo a otro. La Armada actual de Brasil está constituida por aproximadamente cien buques, de éstos, cerca de un tercio constituyen la flota con asiento en Río de Janeiro, mientras que los dos tercios restantes integran las fuerzas de los Distritos Navales o están subordinados a la Dirección de Hidrografía y Navegación y a la Escuela Naval ⁽⁷⁾. Nuestra Armada que ya

**En otras palabras,
"necesitamos de dos
armadas en una".**

(6) "Naming potential enemies is making real enemies." Eduardo Ítalo Pesce "Forças Armadas, Estado y sociedade", Revista Marítima Brasileira 119 (1/3): 93-108. jan-mar. 1999

(7) Cf. Richard Sharpe (ed) Jane's Fighting Ships, también Combat Fleet of the world. Cf. además el sitio oficial de la Armada Brasileña: <http://www.mar.mil.br/>

posee un número razonable de unidades con capacidad para operar en alta mar, puede, con pequeños agregados, transformarse en un *modelo de fuerza naval oceánica*.

Sin grandes dificultades ni costos demasiado elevados, la industria naval brasileña podría construir los medios flotantes necesarios para realizar tal transformación, y parte considerable de los medios aéreos y para la Infantería de Marina puede proveerlos la industria nacional.

A corto y mediano plazo, se deben evitar medidas precipitadas –como la transferencia a la Armada de la aviación de patrulla marítima basada en tierra o la expansión del *Corpo de Fuzileiros Navais*– que demanden recursos significativos, necesarios para la renovación y ampliación de los medios flotantes. Eso no significa que tales medidas no sean importantes. El desarrollo de una Armada oceánica, típica de gran potencia, es un proceso lento y gradual, en el cual cada etapa debe suceder a la anterior, bajo pena de comprometer los resultados a obtener.

Evolución gradual

En sus etapas iniciales de desarrollo (aproximadamente dos décadas), una fuerza naval como la aquí pensada no tendría capacidad significativa para realizar proyecciones de poder sobre tierra, comparable a las realizadas por la Armada de los Estados Unidos, en escala global, o por las principales Armadas de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), en escala más limitada. Entretanto para operaciones con objetivos más modestos –como las realizadas en tiempo de paz (tanto en tiempos normales como en las crisis internacionales)–, una fuerza naval de porte medio, capaz de operar en áreas marítimas distantes de sus bases y por períodos de tiempo relativamente prolongados (semanas o meses) sería de enorme valor ⁽⁸⁾.

Sin duda, tal fuerza podría prestar inestimable contribución al mantenimiento de la paz y la estabilidad internacional.

Es impresionante la facilidad con que una típica Armada de mar contiguo –como aun es la de Brasil al inicio del siglo XXI– puede adquirir la capacidad necesaria para operar, por períodos relativamente largos, en aguas distantes del litoral propio ⁽⁹⁾. En el caso brasileño, esto significaría ser capaz de operar sin dificultad en la parte oriental del Atlántico Sur, en el Caribe y hasta en otros océanos (por ejemplo, en el litoral africano del Índico o en el sudamericano del Pacífico). Para viabilizar tal empleo, bastaría con agregar a la flota algunas unidades de apoyo logístico móvil (para reabastecimiento y reparaciones en el mar) con características modernas y velocidad sostenida no menor a 20 nudos.

Nuestra Armada, que ya posee un número razonable de unidades con capacidad para operar en alta mar, puede, con pequeños agregados, transformarse en un modelo de fuerza naval oceánica.

Además de los medios necesarios, es necesario tener la voluntad para realizar esta transformación ⁽¹⁰⁾.

Metas para el equipamiento

A comienzos de 2002, constituían la flota brasileña 33 naves (más dos en construcción y una en conversión): el portaaviones *São Paulo*, como nave capitana; 18 buques de escolta: diez fragatas, cuatro corbetas y cuatro contratorpederos; también cuatro submarinos y 10 unidades auxiliares: dos buques dique de desembarco, un buque de desembarco de carros de combate, dos buques de socorro de submarinos, un buque escuela y un velero. Por su parte las unidades aéreas incluían cinco escuadrones de helicópteros y uno de aviones ⁽¹¹⁾.

En el Arsenal de Marina do Río de Janeiro (AMRJ), están en construcción la corbeta *Barroso* y el submarino *Tikuna* y en conversión el antiguo buque mercante *Lloyd Atlántico* (rebautizado *Atlántico Sur*) para convertirlo en buque de apoyo logístico ⁽¹²⁾.

A comienzos del segundo semestre de 2002, el agravamiento de las restricciones presupuestarias obligó a la Armada de Brasil a anticipar el período de mantenimiento del portaaviones *São Paulo* y a pasar dos contratorpederos a reserva (reduciendo a 31 los buques de la flota oficialmente activa). La Armada también anticipó la baja de algunas unidades y redujo el ritmo de su programa de equipamiento, dilatando los plazos de los proyectos en ejecución y postergando el inicio de nuevos ⁽¹³⁾.

Este autor considera relativamente conservadora la meta de poseer, a mediados de la segunda década del siglo XXI, una flota oceánica integrada por cerca de 45 unidades: uno o dos portaaviones, 25 buques de superficie de escolta, siete u ocho submarinos de propulsión convencional y 11 unidades auxiliares (buques anfibios, de apoyo logístico móvil y de instrucción).

Las nuevas unidades –destinadas a sustituir a las que se den de baja y a ampliar el número de buques de la flota– deberían ser necesariamente de construcción nacional, de modo de no perjudicar los efectos indirectos –para la recupe-

(8) *Paulo Lafayette Pinto*, *O Emprego do Poder Naval em Tempo de Paz*, págs. 23-64.

(9) *Ibid.*, págs. 90-96.

(10) *Ibid.*, pág. 90.

(11) *Sharpe*, *op. cit.* Cf. *También Baker*, *op. cit.* y <http://www.mar.mil.br/>

(12) *Ibidem*.

(13) Cf. *Roberto López* "Crise financeira obriga a Marinha a adiar projetos", *Jornal do Brasil*, Río de Janeiro, 26/7/02, pág. A5.

ración de la capacidad industrial y la generación de empleo— de un Programa Naval como el visualizado en este trabajo.

Es necesario admitir que el marco presupuestario actual dificulta cualquier inversión en el área de defensa; esto hace de fundamental importancia optimizar la relación costo-beneficio de los medios.

El ideal sería que la Armada de Brasil dispusiese de tres portaaviones, para tener siempre uno disponible para su empleo operativo, uno en tránsito o adiestramiento y el tercero en mantenimiento ⁽¹⁴⁾. El mínimo sería de dos pues —como se dice en la Armada— quien tiene uno no tiene ninguno ⁽¹⁵⁾. De hecho, el ciclo operativo de una Armada tiene siempre en cuenta que, permanentemente, sólo una parte de las unidades en servicio (normal y aproximadamente un tercio) está disponible para su empleo. De acuerdo con esta “ley de los tercios” (que no se aplica sólo a las fuerzas navales), el ideal sería adquirir medios en múltiplos de tres, lo que, por diversas razones (principalmente financieras) no siempre es posible. Esto hace necesario un gran esfuerzo para optimizar el empleo de pequeños números de unidades disponibles ⁽¹⁶⁾.

El “orden de batalla”, que figura en publicaciones como el *Jane’s Ship* o el *Combat Fleets of the World*, no corresponde a la real capacidad de las fuerzas navales de un país. Aplicando la lógica de los tercios, se deduce que son necesarios quince submarinos convencionales diesel eléctricos, para cubrir sólo cinco estaciones de patrulla defensiva a lo largo del litoral brasileño y del mismo modo nueve submarinos nucleares de ataque, para cubrir tres estaciones distantes de nuestro litoral, en proximidades de la línea Natal-Dakar (que separa el Atlántico Sur propiamente dicho de la parte meridional del Atlántico Norte, del Cabo de Hornos (entre el Atlántico Sur y el Pacífico) y el Cabo de Buena Esperanza (entre el Atlántico Sur y el Índico)

Principales tipos de naves de guerra

Hace años que se proponen varios tipos de cascos “no convencionales” para embarcaciones y buques de superficie, sin embargo, el monocasco probablemente seguirá siendo, por mucho tiempo, usado en buques de guerra. Este tipo de casco es una solución de compromiso ya probada en términos de velocidad, desempeño marino, estabilidad, disponibilidad de espacio interno (armamento, aeronaves, munición, combustible, víveres, etc.), capacidad para resistir averías y (principalmente) costo.

Las principales tendencias (de evolución) en el proyecto de buques de combate están asociados a la incorporación de componentes modulares y a la adopción de: un perfil *stealth*

(que reduce la probabilidad de detección por radar); sistemas de propulsión más silenciosos, turbo eléctrica o diesel eléctrica y sistemas de armas con arquitectura abierta y capacidad de computación descentralizada.

Los modernos buques de escolta, destructores y fragatas tienen dimensiones y desplazamiento típicos de un crucero; esto da por resultado buques polivalentes, capaces de destruir o neutralizar blancos terrestres lejanos (normalmente con misiles de crucero), sin perjuicio de su capacidad antiaérea, antisubmarina y antisuperficie. Este autor entiende que en el siglo XXI la Armada de Brasil debería concentrar su esfuerzo en la construcción de tres tipos principales de naves de guerra para su Flota: (1) portaaviones; (2) submarinos nucleares de ataque; y (3) “súper fragatas” polivalentes.

Los tres tipos de naves mencionadas deberían ser igualmente capaces de desempeñarse en operaciones de guerra en el mar y en la proyección de poder sobre tierra. Por eso, la Aviación Naval brasileña debería ser dotada de modernas aeronaves de interceptación y ataque en cantidades razonables, así como de aeronaves AEW (Airbone Early Warning), de alarma aérea temprana. Además, los submarinos y buques de guerra de superficie deberían ser armados con misiles de crucero de largo alcance. La obtención, por nuestra marina, de algún misil superficie-aire de alcance medio, para la defensa antiaérea de área, también debería ser considerado en el futuro.

Los buques de superficie operan en conjunto, constituyendo fuerzas o grupos de tareas para la ejecución de misiones y para la protección mutua.

Operando en inmersión en aguas hostiles un submarino de ataque (con propulsión nuclear o diesel eléctrica) actúa en forma independiente contra los submarinos y buques de superficie del enemigo. Normalmente está armado con torpedos pesados, misiles antisuperficie y de crucero, y minas de fondo.

La superioridad de los submarinos nucleares de ataque, como instrumento de negación del mar, es indiscutible. Un pequeño número de unidades de este tipo daría a la Armada de Brasil una importante capacidad de disuasión contra bloqueo u otra amenaza desde el mar, incrementando considerablemente el riesgo de un posible adversario, aun cuando éste sea más poderoso ⁽¹⁷⁾.

El desarrollo de una Armada oceánica, típica de gran potencia, es un proceso lento y gradual, en el cual cada etapa debe suceder a la anterior, bajo pena de comprometer los resultados a obtener.

(14) Cf. Eduardo Ítalo Pesce & Ronaldo L. Corrêa, “Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil”, *Revista Marítima Brasileira* 120 (4/6), Rio de Janeiro, abr/jun. 2000.

(15) Lafayette Pinto, *op. cit.*, pág. 99.

(16) Cf. Pesce & Corrêa, *op. cit.*

(17) Cf. Eduardo Ítalo Pesce, “Submarinos de ataque nucleares o diesel-eléctrica”, *Revista Marítima Brasileira* 119 (7/9), 127-130, Rio de Janeiro, jul/set 1999, y otras versiones del mismo texto.

Telecomunicaciones y sensores remotos

Una adecuada capacidad de telecomunicaciones (inclusive por satélite) es vital para las operaciones navales, principalmente después de la adopción del concepto de network-centric warfare (guerra centrada en redes) por las principales Armadas. Este concepto resultó del desarrollo de las redes de computadoras y de la tecnología de sensores remotos y telecomunicaciones por satélite. Los buques y las aeronaves de una fuerza naval formarán parte de un sistema integrado, que cuenta con elementos basados en tierra o en el espacio. La tecnología actual incluye sistemas VLP (Very Low Frequency), que emplean frecuencias muy bajas para comunicarse con submarinos.

La Armada de Brasil y otras dos fuerzas disponen individualmente de sistemas de comunicaciones vía satélite y probablemente contarán, en el futuro, con otros con base en el espacio –incluso satélites militares de vigilancia y observación.

Los satélites de vigilancia marítima, con sensores remotos (radar, TV, infrarrojo, etc.), permiten localizar buques en el mar, transmitir imágenes en tiempo real, directamente a las fuerzas navales o a los centros terrestres de colección y evaluación. Sin embargo, la órbita geosincrónica (y no geoestacionaria) de los satélites hace que éstos proporcionen una cobertura intermitente de las áreas de interés (haciendo necesario utilizar varios para incrementar la frecuencia de sobrevuelo); además, sus limitaciones de empleo (por influencia de las condiciones meteorológicas o de otros factores) pueden dificultar la localización y el seguimiento de buques en el mar ⁽¹⁸⁾.

La información actualizada sobre la posición, rumbo y composición de la fuerza naval enemiga es vital para la conducción de la guerra en el mar. El complemento aéreo es todavía esencial, pues las actuales limitaciones de los satélites hacen necesario utilizar aeronaves de patrulla de largo alcance y otros medios de reconocimiento y vigilancia. Varios países utilizan enormes radares, con alcance superior al horizonte, basados en tierra. Extensas redes de sensores acústicos de fondo marítimos pueden ser empleados para la detección y seguimiento de submarinos nucleares en inmersión ⁽¹⁹⁾.

Alcántara, Timor Este y el acceso al espacio

Por su situación próxima al Ecuador, el Centro Espacial de Alcántara, en Maranhao, es estratégicamente fundamental, pues su ubicación facilita el lanzamiento a menores costos de cargas útiles en cualquier órbita. Cualquiera que sea la órbita de destino de la carga útil, el vehículo lanza-

dor debe necesariamente pasar por el punto antípoda del centro de lanzamiento espacial, para ingresar en la órbita terrestre. Esto hace cualquier lanzamiento vulnerable a la interceptación en dos sitios: en las proximidades del centro espacial de orígenes y en su punto antípoda. La antípoda de Alcántara está situado en las proximidades del Mar de Timor, próximo a Timor Este, que de este modo, se convierte en el custodio más próximo de la “ventana de ingreso” de Brasil al espacio exterior ⁽²⁰⁾.

La tecnología necesaria para derribar satélites en órbita (o intervenir su funcionamiento) ya existe, aun cuando no está en servicio operativo. En un próximo futuro es posible que los misiles antibalísticos en desarrollo, lanzados desde buques en superficie, puedan ser utilizados para interceptar lanzamientos anteriores. Tal perspectiva transforma al Mar de Timor en una área estratégica de elevado valor para Brasil. Nuestro país, sin embargo, aún no posee los medios necesarios para controlar aquella área marítima ⁽²¹⁾.

Tal perspectiva transforma al Mar de Timor en una área estratégica de elevado valor para Brasil. Sería extremadamente conveniente que, luego de la consolidación del proceso de independencia de Timor Este, Brasil mantuviese una discreta presencia militar en aquel país.

Sería extremadamente conveniente que, luego de la consolidación del proceso de independencia de Timor Este, Brasil mantuviese una discreta presencia militar en aquel país. El doble propósito de estrechar nuestros lazos de amistad con la nación timorese y demostrar nuestros intereses en el Mar de Timor podría lograrse con la realización periódica de ejercicios operativos y visitas de cortesía, por grupos de tarea y unidades de nuestra Flota ⁽²²⁾. Brasil también podría prestar asistencia militar a Timor Este, ayudando a equipar sus Fuerzas Armadas, e inclusive formando a sus cuadros de personal.

Construcción naval militar en Brasil

Desde el período colonial Brasil construyó buques de guerra, pero se perdió la primera y la segunda fase de la Revolución Industrial, y sólo en el siglo XX volvería a construir naves de guerra. En el actual AMRJ fueron fabricadas, para la Armada, varias clases de unidades de combate y auxiliares; mientras que unidades de pequeño y mediano porte lo fueron en astilleros privados. A pesar de esto, durante todo el siglo XX la Armada se vio obligada a obtener un importante número de navíos nuevos y usados en el exterior.

(18) Cf. Friedman, *op. cit.*, págs. 80-81.

(19) *Ibid.*, págs. 78-100.

(20) Este párrafo se basa en Eduardo Ítalo Pesce, “O Timor Leste e a defesa espacial Brasileira no século XXI”, *Monitor Mercantil, Rio de Janeiro*, 26/5/1999, pág. 12 (Opção Brasil)

(21) *Ibid.*

(22) *Ibid.*

En los últimos años la Armada volvió a adquirir (por medio de “compras de oportunidad”) algunas unidades de segunda mano en el exterior, aun cuando la industria naval Brasileña –que ya construyó submarinos y, por lo tanto, puede construir cualquier tipo de nave de combate– tenía la capacidad necesaria para hacerlas. Pesaron a favor de aquella decisión –además de la falta de recursos para nuevos encargos– los altos costos y los largos plazos de alistamiento de las unidades construidas aquí. Este problema común a la industria privada y al AMRJ es de difícil solución mientras no haya una economía de escala en la producción de naves de guerra.

Reactivación de la industria naval militar

Nuestro país necesita volver a construir naves de guerra en cantidad.

La *movilización de intereses* en favor de la renovación de los medios flotantes de la Armada de Brasil puede ser facilitada adoptando una estrategia de *marketing* que enfatice los beneficios sociales y económicos indirectos, tales como la generación de empleo y la recuperación de la industria naval. La precaria situación de la marina mercante nacional, en la práctica reducida al transporte a granel y al apoyo a la industria petrolera *offshore*, difícilmente permitirá la generación de encargos en suficiente número para revertir la crisis en que se encuentra la industria naval del país, en buena parte concentrada en Río de Janeiro. La reactivación de la construcción naval militar sin duda contribuirá a superar la mencionada crisis.

El equipamiento de la Armada de Brasil, por medio de un Programa Naval de emergencia de una duración prevista de 12 años (que se extienda por lo menos durante tres mandatos presidenciales), posibilitaría la generación de millares de puestos de trabajo, directos e indirectos en los astilleros y en las industrias proveedoras de componentes y equipamiento ⁽²³⁾.

Posteriormente el apoyo logístico y el mantenimiento de las naves construidas requerirá la participación de la industria privada y la ocupación de mano de obra nacional.

Como ocurre en otros países, el equipamiento de las fuerzas navales es una solución viable para la generación de empleos, incrementar el flujo financiero y el mantenimiento de un piso industrial estratégico, ello, sin perder de vista el principal objetivo, que es la renovación y ampliación de la capacidad de defensa nacional.

Como ejemplo de una política similar a la aquí sugerida, podemos citar el caso de los destructores clase Spruance (31 unidades del proyecto original, además, 4 de la clase Kidd y los 27 modificados de la clase Ticonderoga) y de las

fragatas clase Oliver Hazard Perry (50 unidades para la Armada de los Estados Unidos y varias para la exportación o construidas en el exterior). Otro ejemplo, próximo a la realidad brasileña, fue el programa italiano de la Ley Naval de 1974-85, que posibilitó la construcción, con recursos extra presupuestarios, del portaaviones *Guisepe Garibaldi*, de los destructores clase Audace (dos unidades) y de las fragatas clase Maestrale (ocho unidades) ⁽²⁴⁾.

El equipamiento de la Armada de Brasil con unidades de construcción nacional traería beneficios inmediatos para un sector capaz de emplear directamente millares de trabajadores y de mover grandes sumas de dinero. Algunos astilleros privados, capacitados en la construcción de petroleros y graneleros de gran porte, ya poseen diques o gradas con dimensiones adecuadas para la construcción de portaaviones, buques de asalto anfibio o de apoyo logístico para la Armada. Otros, que construyeron corbetas y patrulleros, estarían capacitados para construir fragatas y unidades menores de superficie.

Los proyectos que deben desarrollarse, para atender las necesidades de nuestra Armada, serían un excelente potencial de exportación. Brasil siempre encontró extrema dificultad para exportar naves de uso militar; limitación que necesita ser superada. El fomento a la exportación de naves de guerra u otros productos de tecnología naval, desarrollados y producidos en Brasil, es una de las actividades ejercidas por la *Empresa Gerencial de Projetos Navais (Engeprom)*, una empresa estatal vinculada a la Armada.

Programa Naval de Emergencia

La propuesta vislumbrada sería la construcción en Brasil, en un período aproximado de 12 años (doce ejercicios fiscales), de por lo menos 33 unidades: 1 portaaviones de aproximadamente 40 a 50 mil toneladas; 10 fragatas polivalente de 4 a 6 mil toneladas; patrulleros oceánicos de 1.200 toneladas; 5 patrulleros livianos fluviales; 2 buques dique de desembarco y transporte; 1 transporte de apoyo para carga modular rodante (Roll-On/Roll-Off); 2 buques de apoyo logístico multiproducto; 1 buque taller y 1 buque hidrooceanográfico. Estos buques, con la estimación de sus respectivos costos de adquisición, están consignados en la Tabla N° 1 (ver página siguiente).

Las empresas privadas podrían capacitarse y su participación considerada. Como todos los buques de la tabla

(23) Esta propuesta fue originalmente presentada por Eduardo Ítalo Pesce, “Reativação da construção naval com fins militares”, *Monitor Mercantil, Rio de Janeiro*, 8/11/2000, pág. 8 (*Opção Brasil*). La idea de un programa para reactivar la construcción de buques de empleo militar fue sugerida, en conversación con este autor, por el Capitao-de-Fragata Renato Luiz Corrêa da Costa.

(24) Cf. Jean Labayle Couhat, *Combat Fleet of de World*. 1976-77, pág. 223.

Tabla 1
PROGRAMA NAVAL DE EMERGENCIA
(costo estimado de las 33 naves)

| Tipo de nave | Cantidad | Costo (US\$) |
|---------------------------|----------|---------------|
| Portaaviones | 1 | 800.000.000 |
| Fragata | 10 | 3.500.000.000 |
| Patrullero oceánico | 10 | 500.000.000 |
| Patrullero fluvial | 5 | 100.000.000 |
| Buque dique de desembarco | 2 | 400.000.000 |
| Transporte de apoyo | 1 | 150.000.000 |
| Buque de apoyo logístico | 2 | 300.000.000 |
| Buque taller | 1 | 150.000.000 |
| Buque hidroceanográfico | 1 | 100.000.000 |
| Total | 33 | 6.000.000.000 |

Tabla elaborada por el autor. Los costos unitarios estimados, excepto para los patrulleros fluviales, son en múltiplos de US\$ 50 millones. Fuente: Pesce, De costas para o Brasil, pág. 106.

tendrían casco de acero (material con el que los astilleros de gran porte trabajan), no se incluyen buques de contraminado de casco no magnético, construido en plástico reforzado con fibra de vidrio; tecnología fácilmente adoptada por la industria constructora de buques pesqueros y de recreo, aun cuando el casco del contaminador sea mucho más robusto.

En principio, los medios aéreos necesarios para proteger a las unidades de superficie incluirían aeronaves para constituir un grupo aéreo embarcado para cada portaaviones (dos son los previstos), completar las dotaciones de aeronaves embarcadas en otros buques y las necesarias en reserva (para reposición e instrucción). El programa no incluye el financiamiento de estas aeronaves, pero la industria aeronáutica brasileña no tendría mucha dificultad para producirlas –porque la cantidad de aviones y helicópteros encargados compensarán las inversiones necesarias para su producción en el país.

De las 33 naves previstas en el programa, 17 serían destinadas a la Flota. Los 10 patrulleros oceánicos y los 5 patrulleros fluviales se destinarían a las Fuerzas de los Distritos Navales, para incrementarlas y sustituir unidades antiguas. El buque hidroceanográfico reemplazaría uno de los 2 buques hidrográficos construidos en la década del 50 y aún en servicio.

Si el programa fuera discutido y aprobado antes del final de 2003 e incluido en el presupuesto a partir del año fiscal 2004, las naves previstas estarían alistadas el 2015, en un razonable período de 12 años para la construcción de unidades complejas (como el portaaviones y las “super-fragatas”), que no podrían ser incluidas en un programa de menor duración. (Ver tabla N° 2)

Tabla 2
EVOLUCIÓN DE LA COMPOSICIÓN DE LA FLOTA BRASILEÑA 2002-15
(Horizonte aproximado de una década o más)

| Tipo de nave | 2002-03 | 2004-05 | 2006-07 | 2008-09 | 2010-11 | 2012-13 | 2014-15 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Portaaviones | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Fragata | 10 | 10 | 10 | 10 | 13 | 16 | 20 |
| Corbeta | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Contratorpedero | 2 | 1 | | | | | 0 |
| Submarino | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 8 |
| Buque dique de desembarco | - | - | | | | 1 | 2 |
| Buque de desembarco | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | | |
| Buque de desembarco de carros | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 |
| Transporte de apoyo | - | | | | | 1 | 1 |
| Transporte de tropas | 2 | 1 | | | | | |
| Buque de apoyo logístico | - | | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| Buque Tanque | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Buque Socorro Submarinos | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Buque Taller | - | | | | | 1 | 1 |
| Buque Escuela | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Velero | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Total | 31 | 29 | 27 | 29 | 31 | 37 | 46 |
| Diferencia | 0 | -2 | -2 | 2 | 2 | 6 | 9 |
| Diferencia acumulada | 0 | -2 | -4 | -2 | 0 | 6 | 15 |

Tabla elaborada por el autor, en base a sus propias estimaciones y proyecciones. Los números fueron previstos, tomando como base los posibles efectos de los cortes presupuestarios, realizados al inicio del segundo semestre del 2002. Fuente: Pesce, De costas para o Brasil, pág. 106.

Evolución de la composición de la Flota

En 2014-15 de los 27 buques de superficie actualmente en servicio en la Flota Brasileña (más 2 contratorpederos en reserva y 1 corbeta en construcción) quedarían no más de 21 unidades: 1 portaaviones, 10 fragatas, 5 corbetas, 1 buque de apoyo logístico, 1 buque tanque, 1 buque socorro de submarinos, 1 buque escuela y 1 velero; sumando a las 21 unidades remanentes las 17 nuevas, la Flota tendría un total de 38 buques de superficie, si el programa no sufriese atrasos o detenciones.

Agregando a las naves de superficie 7 u 8 submarinos de propulsión convencional (5 de la clase Tupi y 2 o 3 del proyecto nacional S-MB-10, la Flota brasileña estaría constituida

por 45 o 46 unidades en 2014-15. Para que ésta pudiese alcanzar o superar un total de 50 naves en la segunda mitad de la segunda década del siglo XXI, sería necesario dar continuidad al Programa Naval, con la construcción de un segundo lote de unidades.

Alrededor de 2020 ya tendrían que estar entrando en servicio los primeros submarinos nucleares construidos por el AMRJ.

A pesar de beneficiar a la industria en forma significativa, la propuesta de un Programa Naval de emergencia no es gratuita ni tampoco altruista. De hecho si un programa de tal naturaleza fuera implementado a partir de 2004, el número de naves en servicio no disminuiría a medida que las unidades más antiguas fuesen dadas de baja. Sin tal programa, una de estas dos posibilidades probablemente serán inevitables: una reducción temporaria de naves en servicio en nuestra flota o la vuelta a las "compras de oportunidad" en el exterior.

Ambas hipótesis son indeseables.

Una forma de complementar las unidades auxiliares en servicio, aumentando rápidamente la capacidad de las fuerzas navales en caso de emergencia, es el uso de buques mercantes "charteandos", requisados o movilizadas para el transporte de tropas y material o en otras operaciones de apoyo. Este procedimiento, denominado STUFT (Ships Taken Up from Trade) fue utilizado por los británicos en la Guerra del Atlántico Sur, en 1982 ⁽²⁵⁾.

Sin embargo, la adaptación temporaria de buques mercantes para uso militar no reemplaza la necesidad de unidades de asalto anfibio y de apoyo logístico móvil especialmente construidas.

Asimismo la conversión permanente o temporaria (que incluye modificaciones importantes) de cascos mercantes tiene sus limitaciones, siendo por eso más utilizada en tiempos de guerra, cuando el factor tiempo es esencial.

Costos del Programa Naval

Las consideraciones anteriores, relativas a la composición y duración de un Programa Naval de emergencia para Brasil son válidas para períodos normales de paz, pero la evolución de la situación estratégica mundial puede hacer necesario acelerar la ejecución del programa. En cualquier hipótesis sería esencial efectuar nuevos encargos para posibilitar el equipamiento de las fuerzas navales brasileñas en forma continua y permanente. Desgraciadamente, es probable que un agravamiento de los conflictos internacionales traiga aparejada una crisis económica mundial –llevando a Brasil a reducir el presupuesto de las Fuerzas Armadas y hasta paralizar sus actividades.

La afirmación que el gobierno no tiene recursos es una falacia.

La estimación total del costo de las 33 naves previstas en el programa sería aproximadamente seis mil millones de dólares, que en los doce años de duración del mencionado programa representa una asignación presupuestaria anual promedio de US\$ 500 millones ⁽²⁶⁾.

Para hacer posible inversiones plurianuales es esencial que, en Brasil, la asignación sea *impositiva* dejando de ser netamente *autorizativa*. La posibilidad de ser utilizados recursos del Fondo Naval, del Fondo de la Marina Mercante, de "royalties" sobre la exploración petrolera en el mar o de financiamiento del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) debería ser examinada, lo mismo que la creación y aplicación de incentivos fiscales especiales para la industria de la construcción naval militar –además de los que ya existen para otros segmentos de la industria naval.

Desde julio de 1999, para hacer más competitiva la industria naval del Estado de Río de Janeiro, sus insumos están exentos del pago del Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS). Tal medida ayudó a reducir el costo de construcción de plataformas marítimas y buques destinados a la industria petrolera *offshore* y podría extenderse a la construcción de naves de guerra para la Armada de Brasil y para la exportación. Hubo además una propuesta del Ministerio de Trabajo, de exención total de los cargos impositivos y previsionales a las empresas del sector naval ⁽²⁷⁾.

Origen de los recursos

La afirmación que el gobierno no tiene recursos es una falacia. En 2001, el gobierno brasileño pagaba 8% de interés real (por encima de la inflación) sobre la deuda pública que emitía. El valor de la deuda pública era aproximadamente de US\$ 300 mil millones, lo que corresponde a más de la mitad del Producto Bruto Interno (PBI) ⁽²⁸⁾. Según estimaciones de finales de ese año, el PBI cayó de US\$ 595,9 mil millones en 2000 a 506,2 en 2001, siendo de 483,97 el previsto para 2002. En 1997, el PBI brasileño era de US\$ 807,8 mil millones ⁽²⁹⁾. Si bien el PBI en reales presenta un

(25) Cf. Alexander Wooley, "The Falkland: 20 Years Too Soon", Proceeding (3/1,189), marzo 2002.

(26) Las estimaciones de este autor, actualizadas a mediados de 2002, son conservadoras. A inicios de 2003, fue divulgado que el total de recursos solicitados para el Programa de Equipamiento de la Armada, referidos a los próximos 16 años (2003-2018) es de US\$ 7 mil millones, de los cuales 1,5 mil millones están incluidos en el Plan Parcial de Obtención para los primeros 4 años (2003-2006). Cf. "Lula suspende compras de caças", Tribuna da Imprensa, Río de Janeiro, 4 y 5/01/2003, pág. 3. Cf. también discurso de asunción del nuevo Comandante de Armada Almirante-de-Escuadra Roberto Guimaraes Carballo, em <http://www.defesanet.com.br/>.

(27) Cf. "Domelles: insençao tributaria para o sector naval", Monitor Mercantil, Río de Janeiro, 6, 7 y 8/11/1999, pág. 9.

(28) Cf. Joao Sayad, "Financiamento do novo governo", Jornal do Brasil 14/11/2001, pág. 9.

(29) Cf. "Real desvaloriza 90% e PBI perde US\$ 301,3 bi (301.6 mil millones) com FH", Monitor Mercantil, Río de Janeiro, 4/12/2001, pág. 1 (Monitor Financiero).

ligero crecimiento, a la cotización media del dólar, cayó de US\$ 594,2 mil millones a 501,6 en 2006 ⁽³⁰⁾.

De acuerdo con las estimaciones anteriores, en 2001 más del 4% del PBI (US\$ 24 mil millones) se gastaban en intereses de la deuda pública ⁽³¹⁾. Cada punto de reducción de la tasa de interés reducía los gastos gubernamentales en 5% del PBI (US\$ 3 mil millones); de este modo, para obtener los 6.000 mil millones de dólares necesarios para desarrollar el plan completo, bastaría una reducción de intereses de 2 puntos porcentuales, si se pretende pagarlo en un año. Pero como el plan dura 12 años (aproximadamente 500 millones anuales), la reducción necesaria –sin tomar en cuenta la evolución del PBI y el efecto de la inflación del dólar a lo largo del período– sería de aproximadamente 0,16 punto porcentual.

El creciente costo del equipamiento de defensa es un factor a tener en cuenta. Según el Contraalmirante británico J. R. Hill, un efecto “multiplicador del 6%” hace años que fue incorporado para el cálculo de la asignación presupuestaria para defensa en Gran Bretaña y en otros países de la Organización del Atlántico Norte (OTAN). De acuerdo con esta empírica ley, el aumento real de costos (descontada la inflación) entre una generación de equipamiento militar y la siguiente es en promedio del 6% anual y en algunas oportunidades el incremento es más drástico ⁽³²⁾; por tanto, en proyectos de obtención de medios, cualquier demora puede representar un aumento de costos o de obsolescencia prematura.

El aumento anual del costo de adquisición de una nave de guerra es entre el 8 y el 11%; que corresponde al 25% del costo total de vida útil a lo largo de 25 años, mientras que el costo de operación y mantenimiento (incluida la tripulación) corresponde 67% del mismo total. De esto resulta la necesidad de modernizar los medios en servicio, dado que su sustitución no siempre es posible. Las unidades de mayor porte (como los portaaviones) tienen, aproximadamente, una vida útil de 30 años y su modernización puede permitir extender ésta a 40 o 45 años. Un mayor tiempo de vida significa un plazo mayor para amortizar lo invertido en la construcción, reduciendo el impacto presupuestario de su obtención y operación. La próxima generación de portaaviones norteamericanos se proyectará para una vida útil, sin modernización, de por lo menos 50 años ⁽³³⁾.

Cooperación internacional

La posibilidad de un programa de cooperación internacional de la industria militar para el proyecto y la construcción de naves de guerra también debe ser mencionado, a pesar de las innumerables dificultades políticas y econó-

En proyectos de obtención de medios, cualquier demora puede representar un aumento de costos o de obsolescencia prematura.

micas existentes para el establecimiento de esta modalidad de cooperación, que es más común en la industria aeronáutica de lo que es en la construcción naval.

Normalmente en el caso de naves de guerra de mayor valor unitario (como un portaaviones), el incremento del número de encargos sería bienvenido, por posibilitar una economía de escala en la construcción, permitiendo amortizar más fácilmente los costos del proyecto. En Europa, Gran Bretaña y Francia se podrían asociar en un programa conjunto para el proyecto y la construcción de portaaviones ⁽³⁴⁾.

Obviamente, lo dicho no se refiere a las ofertas habituales de “transferencia de tecnología” hechas por empresas estatales o privadas de los países más industrializados, con la finalidad real de vender productos y servicios, sino de la cooperación entre dos o más países para el desarrollo que atiendan, en primer lugar, las necesidades de sus propias Fuerzas Armadas. Las posibilidades de constituir asociaciones internacionales (dentro o fuera del Mercosur), en la construcción naval con fines militares, son innumerables. Las dificultades de este tipo de cooperación provienen, normalmente, de la alteración de prioridades gubernamentales de uno o más socios.

Un detalle de interés es que, con la adquisición del segundo portaaviones, la Armada de Brasil se convirtió, por algún tiempo, en propietaria de las únicas tres catapultas a vapor del mundo (una instalada en el *Minas Gerais* y las otras en el *São Paulo*), que, por ser de fabricación británica, no están sujetas a control tecnológico norteamericano. Esto tal vez es ventajoso en la negociación de contratos de cooperación internacional, pues a otros países (Rusia, China e India, por ejemplo) podría interesarles esta tecnología. No fue exactamente una sorpresa que el casco desactivado del *Minas Gerais* fue adquirido (supuestamente para transformarlo en museo flotante) por una empresa China, ya que este país estaría desarrollando un proyecto de una clase de portaaviones para su Armada ⁽³⁵⁾.

Los beneficios indirectos de los programas de entrenamiento, que felizmente sean implementados, sobrepasan el campo de la defensa nacional e influirán favorablemente en el desarrollo tecnológico e industrial del país.

(30) Cf. “PBI sem maquiagem revela país em recessão em 2001”, *Rio de Janeiro*, 29 y 30/2 y 1/4/2002, págs. 1, 3 y 8. Las estimaciones difieren ligeramente, dependiendo de la fuente.

(31) Cf. Joao Sayad, *op. cit.*

(32) Cf. J. R. Hill, *Maritime Strategy for medium Powers (Annapolis Naval Institute Press, 2001)*, págs. 185-189.

(33) Cf. Morman Friedman, *Seapower as Strategy: Navies and National (Annapolis Naval Institute Press, 2001)*, págs. 235-237. Cf. también Eduardo Ítalo Pesce & Ronaldo L. Corrêa. “Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil”.

(34) Cf. A. D. Baker III, “World Navies en Review”, *Proceeding 128 (3/1,189)*: 32-44, March 2002.

(35) Alexandre Rodrigues, “Porta-aviones Minas Gerais é vendido a chineses y debe se tornar museo”, *O Globo, Rio de Janeiro*, 27/7/2002, pág. 15.

Capacitación de los recursos humanos

La formación del personal militar para tripular y apoyar los futuros medios de nuestra Armada y la capacitación de la mano de obra industrial para la construcción de las naves en astilleros nacionales constituirán emprendimientos importantes. Los oficiales y suboficiales para integrar las tripulaciones de las nuevas naves serán un importante esfuerzo. Los objetivos visualizados en este trabajo son metas de mediano y largo plazo, pero para asegurar su logro es necesario adoptar, desde ya, medidas de orden práctico previendo un futuro incremento de los efectivos autorizados a la Armada. El sistema de instrucción naval debe estar en capacidad de producir el personal necesario en tiempo, número y nivel de capacitación.

La tarea ciertamente tiene que ser efectuada, además de los centros de instrucción de la Armada de Brasil, por las universidades y escuelas técnicas civiles.

En el caso de los ingenieros, técnicos y la mano de obra industrial especializada, la participación de los centros de formación civil es aún mayor. Debido a la importancia económica del emprendimiento –principalmente en la creación de empleo–, probablemente sería posible la obtención de recursos y financiamiento en áreas civiles (Ministerios de Trabajo, Ciencia y Tecnología, etc.) para la capacitación de los recursos humanos necesarios.

Los beneficios indirectos de los programas de entrenamiento, que felizmente sean implementados, sobrepasan el campo de la defensa nacional e influirán favorablemente en el desarrollo tecnológico e industrial del país.

Estimulación de intereses

La estimulación del interés hacia la Armada haría necesaria la realización de una campaña, dirigida a los políticos y a los principales formadores de opinión: empresarios, sindicalistas, periodistas, académicos, etc. Las consideraciones, mencionadas abajo, están referidas a una posible campaña de incentivación de intereses que emplearía recursos de origen privado. Por razones obvias, éstos no deben ser confundidos con los del Programa Naval, en el cual serían invertidos recursos gubernamentales. La campaña no debe estar restringida al ámbito de las elites, siendo fundamental el concurso de la prensa especializada en asuntos de defensa, así como de los analistas y estudiosos civiles que proponen fortalecer la defensa nacional.

Por no ser militares (en actividad o retiro) ni tener vínculos políticos con el gobierno, colaboradores civiles podrían influir libremente en los medios académicos y profesionales, no

sólo escribiendo monografías y artículos para publicaciones especializadas o revistas y diarios de gran circulación, sino además realizando exposiciones y coloquios en universidades, escuelas, sindicatos y en otras instituciones. La iniciación coordinada del proyecto –que buscará unir intereses políticos, sociales y militares– sería ejecutada en siete fases:

1. Concienciación: (a) Publicación, en revistas especializadas y en diarios y revistas de amplia circulación, de artículos que convengan al público de interés de la necesidad de un Programa Naval; y (b) envío de copias de artículos y material de divulgación, que evidencien la necesidad del programa, a los entes sindicales y empresariales.

2. Organización: (a) Presentación de la propuesta al público de interés; (b) obtención de los recursos humanos y financieros; y (c) contratación de prestadores de servicios, en las principales ciudades donde reside el público blanco.

3. Movilización: (a) Promoción de debates en entidades sindicales empresariales y profesionales; (b) asesoramiento político a los candidatos a cargos electivos; (c) asesoramiento político y estratégico a los ocupantes de cargos públicos; y (d) seguimiento de la formulación del proyecto de presupuesto.

4. Presión: Sobre las bancadas legislativas, durante la discusión y la votación del presupuesto.

5. Aprobación: (a) Del presupuesto; y (b) amplia divulgación del Programa Naval y de los beneficios aportados por la reactivación de la industria de la construcción naval.

6. Ejecución: Control y presión sobre el Ejecutivo para el cumplimiento del presupuesto aprobado.

7. Fomento a la exportación: (a) Promoción de los productos de la industria naval militar brasileña, buscando la obtención de encargos externos; y (b) obtención de una economía de escala, buscando producir con menores costos y sostener una industria estratégica.

La primera fase prácticamente no tiene costo. Las demás fases necesitarán un presupuesto específico, a ser elaborado por las instituciones interesadas. El sostén financiero será dividido en cuotas de participación, y los sectores industriales contribuyentes participarían en la proporción de sus cuotas. En principio, los sectores (empresas, sindicatos, etc.) involucrados en el proyecto y la construcción de las plataformas (casco y sistema de propulsión) serían: (a) ingeniería naval; (b) construcción naval; (c) metalurgia; (d) siderurgia; (e) mecánica pesada; (f) máquinas y motores; (g) turbinas a gas; (h) equipamientos eléctricos; (i) sistemas de control informatizados.

La industria naval propiamente dicha (estudios u oficinas de diseño, astilleros constructores y fabricantes de componente y equipos) intervendrían en el proyecto y construc-

La estimulación del interés hacia la Armada haría necesaria la realización de una campaña, dirigida a los políticos y a los principales formadores de opinión: empresarios, sindicalistas, periodistas, académicos etc.

ción de las plataformas. Sin embargo, estas naves no estarían completas sin los respectivos sistemas de armas.

Normalmente, el sistema de armas de una nave de guerra es el ítem más caro de su construcción. Otros sectores industriales relacionados con la defensa, en áreas como electrónica, informática y armamento, sin olvidar a la industria aeronáutica (que proveería a las aeronaves necesarias), también podrían participar de la campaña, siempre que las empresas proveedoras estén instaladas en Brasil y empleen mano de obra técnica e industrial brasileña.

Conclusión

Para construir una verdadera flota oceánica, apta para defender la soberanía y los intereses nacionales en el mar, no basta con aumentar el número de medios de combate disponibles; será también necesario tener capacidad para proveer apoyo logístico móvil a las fuerzas navales. A fin de posibilitar la expansión del poder naval brasileño, serán necesarios recursos financieros para la obtención de medios e infraestructura de apoyo, incluyendo bases y arsenales.

El crónico desinterés de los políticos brasileños por la defensa nacional se agudizó durante la última década del siglo XX. Para haber políticos es preciso que haya política; y para haber política es preciso que haya Estado. El colapso de las instituciones militares de un Estado soberano acostumbra estar acompañado (o seguido, después de un corto intervalo de tiempo) por el colapso del propio Estado –tal como ocurrió en la Rusia imperial en 1917 y en la Unión Soviética en 1991–. Los asuntos de defensa deben ser urgentemente incluidos en las pautas prioritarias de la clase política brasileña, aun cuando, aparentemente, estos asuntos no rindan votos.

Nuestro país es heredero de la tradición marítima portuguesa, así como los Estados Unidos son herederos de la británica. Mucho antes que Gran Bretaña sobresaliera como potencia naval dominante, Portugal ya había iniciado una estrategia nacional con orientación marítima en la construcción de su imperio ultramarino ⁽³⁶⁾. La adopción por Brasil de una estrategia con enfoque típicamente marítimo sería ampliamente beneficiosa para sus relaciones comerciales y su defensa.

Para el embajador Samuel Pinheiro Guimarães, la construcción de la capacidad militar es un asunto de la mayor importancia para Brasil, en cualquier hipótesis de empleo de sus Fuerzas Armadas (proteger intereses brasileños en

La construcción de la capacidad militar es un asunto de la mayor importancia para Brasil, en cualquier hipótesis de empleo de sus Fuerzas Armadas.

el exterior, defender la soberanía y la autodeterminación nacional o desalentar veleidades de intervención extranjera). Además, el esfuerzo a favor de la construcción de un mundo multipolar debe ser un aspecto central de la estrategia de reducir la vulnerabilidad externa de un estado periférico grande, como aún es Brasil ⁽³⁷⁾.

Nuestro país anhela integrar, en carácter permanente y con derecho a veto, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, donde son tratadas las cuestiones que amenazan la paz y la seguridad mundial. Mientras tanto, Brasil insiste en ser, al mismo tiempo, un “gigante” económico, demográfico y territorial y un “enano” político-militar. Esta esquizofrenia estratégica es incoherente y potencialmente peligrosa para el país.

Conviene recordar que el Consejo de Seguridad no es lugar para eunucos.

Brasil insiste en ser, al mismo tiempo, un “gigante” económico, demográfico y territorial y un “enano” político-militar. Esta esquizofrenia estratégica es incoherente y potencialmente peligrosa para el país.

Sin adoptar una explícita política de incremento progresivo de su capacidad militar, la candidatura de Brasil a ser miembro permanente del consejo carece de credibilidad, pues lo dejaría totalmente dependiente de los miembros permanentes más poderosos.

Si la persuasión y la disuasión fallan, la mejor defensa es mantener la guerra lo más lejos posible del territorio propio.

Esto requiere, además de una Armada con capacidad oceánica, un Ejército y una Fuerza Aérea con capacidad expedicionaria. Brasil debe necesariamente aumentar su presencia internacional en defensa de sus legítimos intereses, reafirmando su condición de nación soberana e independiente.

En el siglo XX, todos los conflictos externos en los que el país participó, con participación de sus tres fuerzas, ocurrieron en el mar o en otros continentes.

En el siglo XXI, el poder naval militar y el poder aeroespacial podrán disuadir tales conflictos o mantenerlos distantes del territorio brasileño, y el poder militar terrestre podrá actuar en la defensa territorial o enviar fuerzas expedicionarias al exterior. ■

(36) El concepto de estrategia nacional con orientación marítima está inspirado en Friedman, *op. cit.*, págs. 1-8, 40-54. Cf. también Eduardo Ítalo Pesce, “Defesa marítima tridimensional”, *Monitor Mercantil, Rio de Janeiro*, 9/7/2002, pág. 2 (Opiniao).

(37) Cf. Samuel Pinheiro Guimarães, *Quinientos años de periferia: uma contrução ao estudo da política internacional, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Ed. UFRGS, Contraponto, 1999, págs. 103-118.*

DEUDA PÚBLICA Y PRIVADA EN MONEDA EXTRANJERA, ANTES Y DESPUÉS DEL DEFAULT 2001-2005

VÍCTOR F. GONZÁLEZ

I – Introducción

La Deuda Externa ha sido una constante en la historia económica argentina y por su importancia se ha convertido en un hecho político y económico que condiciona la gobernabilidad. Las sucesivas crisis financieras de los últimos 30 años han tenido como detonante la Deuda Externa. Al Rodrigazo, en 1975, le siguió en 1981 la tablita cambiaria de Martínez de Hoz; al default de 1982 le siguió el Plan Baker, hasta la crisis fiscal de 1985. El fracaso del Plan Austral en 1989 culminó con la hiperinflación, que se contuvo con el Plan de Convertibilidad del presidente Menem y del ministro Cavallo, después de la corrida financiera y crisis cambiaria de 1991. El Plan Brady a fines de 1992, y los canjes de los años 2000 y 2001 precedieron al megacanje del mes de junio del mismo año, muy cuestionado por sus secuelas de negociados y corrupción.

Después de 10 años de relativa estabilidad derivada de reformas estructurales profundas, aunque incompletas, vuelve a producirse otra crisis financiera, esta vez impulsada por un cambio en la concepción estratégica del gobierno, sin negociación previa con el FMI y con una quita no negociada sin precedentes en el mundo.

Para la salida del default se impusieron condiciones unilaterales y ello tendrá un costo muy alto que ya ha comenzado a sentirse a través de la reducción drástica de la Inversión Extranjera Directa (IED) como consecuencia de la falta de confianza en el país y de apoyo de los Organismos Financieros Internacionales. Los compromisos derivados del default 2001-2005 se mantendrán hasta mediados del siglo XXI.

II - Desarrollo

La coyuntura internacional durante el default y el no pago temporario han mejorado el nivel de reservas y activos financieros. A su vez, la reactivación del Comercio Exterior impulsado por el nuevo tipo de cambio sostenido por el Bco. Central, el aumento de los precios internacionales de los productos primarios exportados por nuestro país y el aprovechamiento de la capacidad productiva remanente heredada del período anterior nos han favorecido, pero son ventajas temporarias y están comenzando a revertirse. Será difícil mantener un crecimiento sostenido similar al logrado en los años 2003 y 2004 (estimados en 8,8 y 9 % del PBI del año anterior) si no se adoptan medidas tendientes a alentar la inversión. La necesidad de pagar la deuda externa impone una tasa de crecimiento importante para los próximos 15 años, y si ese crecimiento no está asegurado el modelo se torna vulnerable; por lo tanto la Deuda Pública y especialmente la Deuda en Moneda Extranjera sigue y seguirá siendo un factor condicionante de la política económica.

El Capitán de Navío (R) Víctor F. González egresó de la Escuela Naval Militar el 1º de enero de 1953 (Promoción 40). Realizó el curso de Estado Mayor Especial en la Escuela de Guerra Naval y el intensivo de Defensa Nacional en la Escuela de Defensa. Fue profesor y Jefe de Curso en la Escuela Naval Militar y en la Escuela Politécnica Naval. En el medio civil, se graduó en la Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad del Salvador, donde obtuvo el título de Licenciado en Relaciones Internacionales. Ha efectuado el Curso de Perfeccionamiento en Administración Pública en la Universidad de Mar del Plata, patrocinado por la Organización de Estados Americanos. En la actividad privada, se desempeña como asesor económico-contable y Analista de Relaciones Internacionales, área económica. Integra el Grupo Académico del Círculo Goyena de reciente creación.

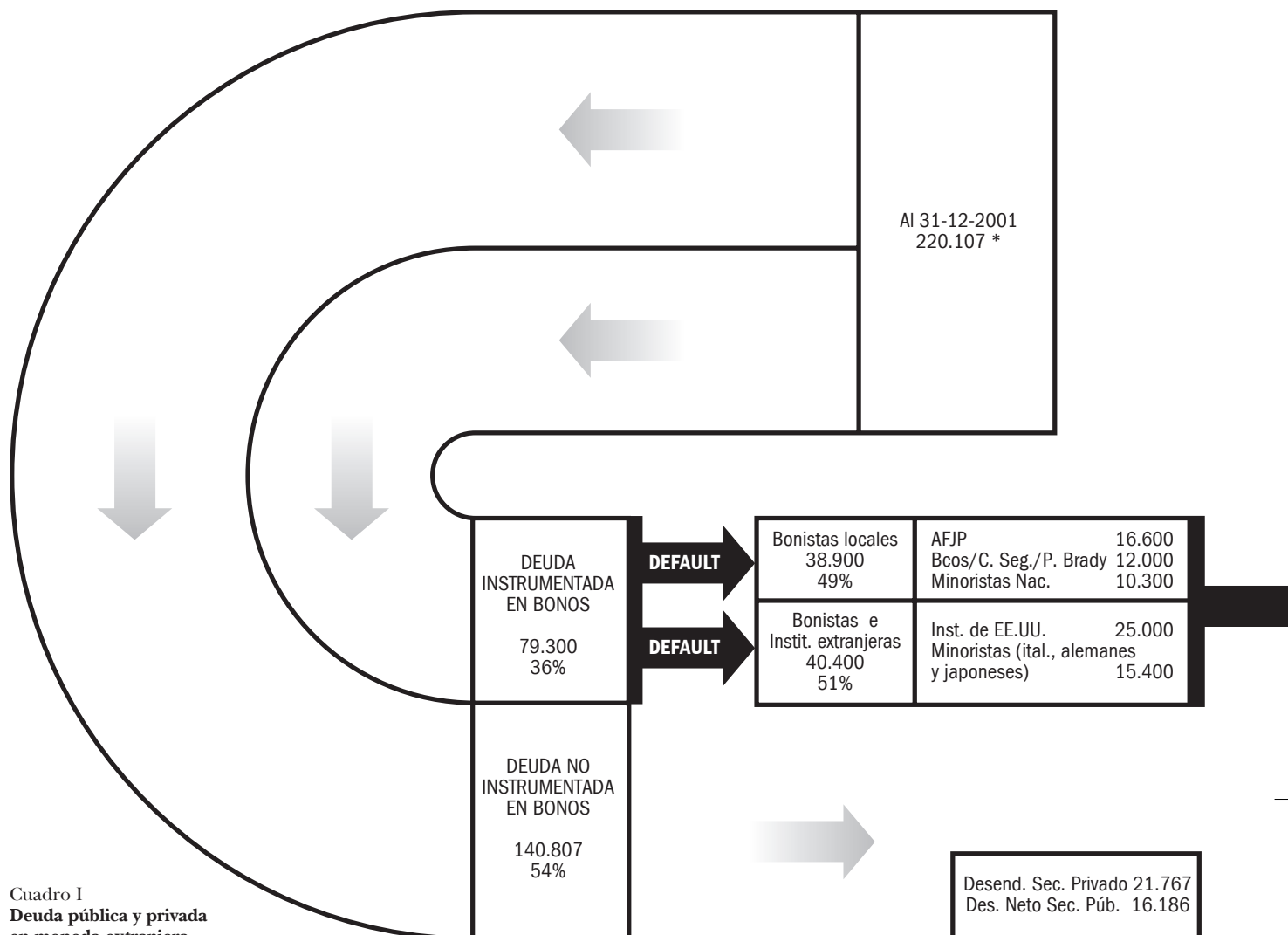


BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 26.10.2005



Cuadro I
Deuda pública y privada en moneda extranjera antes y después del default (en millones de dólares)

* Incluye títulos y bonos en poder de residentes locales

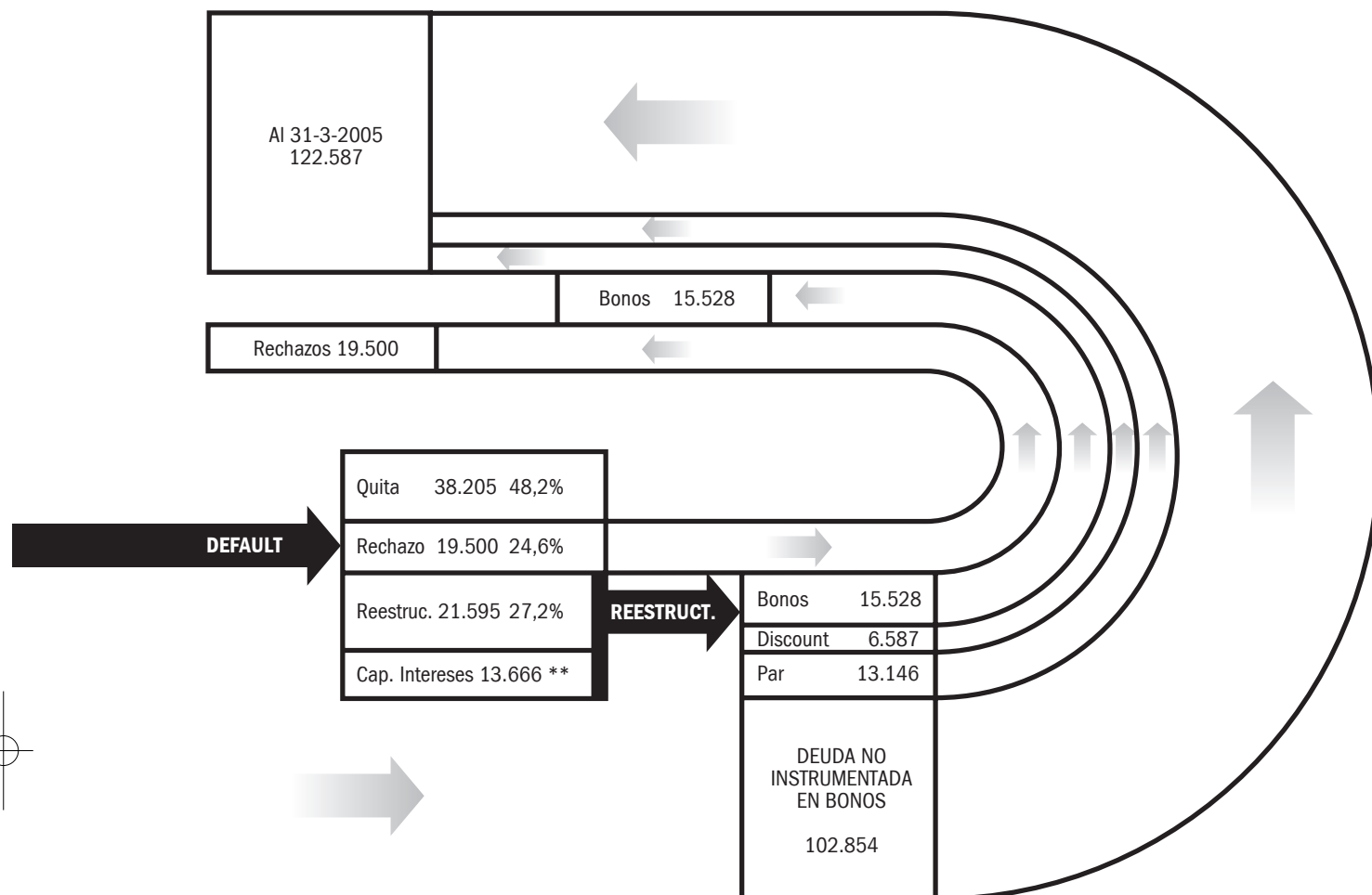
** Valores estimados

Fuente: Elaboración propia con datos de FIDE, Ministerio de Economía y Carta Económica Sept. 2004 - Estudio Broda y Asoc.

Los resultados inmediatos del canje se reflejan en una quita importante del stock de deuda instrumentada en bonos (US\$ 38.900 M), en la conversión a pesos de una pequeña parte de la deuda en default (19,6 % aprox.) y en el cambio de legislación para los Bonos Discount en dólares. Más del 50 % de la quita fue absorbida por bonistas locales (AFJP, Bancos y Cías. de Seguros). El default elevará el costo de futuros endeudamientos externos (si es que se obtienen), con lo cual el país perderá más aún que lo que han perdido los bonistas e instituciones extranjeras. La ventaja actual es transitoria y no debe llamar a engaños. El trance aún no ha sido superado; el 24 % de los bonistas no aceptó el canje y ha presentado demandas ante el CIADI por más de US\$ 20.000 millones que el gobierno no computa como deuda porque manifiesta estar decidido a no pagar. Otra parte ha pasado a incrementar la Deuda Pública en pesos (US\$ 15.528 millones).

No se ha reestructurado la deuda no instrumentada en bonos que al 31/12/01 ascendía a US\$ 140.807 millones. Según la información periodística, la Asociación de Bonistas Argentinos habría iniciado en el país acciones contra bancos, que si prosperaran, de alguna manera afectarían también las cuentas públicas, si en consecuencia los bancos accionaran contra el Estado Nacional. A su vez, los bancos y Fondos de Jubilaciones y Pensiones han quedado cargados de Títulos del Estado de bajo rendimiento, comprometiendo la capacidad prestable bancaria y las jubilaciones de las generaciones futuras.

La Deuda en Moneda Extranjera al 31/12/2001, ascendía aproximadamente a US\$ 220.107



millones, discriminados en: Deuda Externa Pública US\$ 141.838 millones y Privada US\$ 78.269 millones. Los valores han sido graficados proporcionalmente en el CUADRO I para una mejor comprensión. Allí puede observarse que sólo el 36 % de la deuda total en moneda extranjera entró en default (US\$ 79.300 M) y que dentro de ese total, el 49 % estaba en manos de bonistas locales (AFIP, Bancos, Cias. de Seguros minoristas, etc.) y el 51 % en manos de Bonistas e Instituciones Extranjeras (Inst. de EE.UU. y minoristas en su mayor parte de Italia, Alemania y Japón). Las condiciones impuestas por el Gobierno Nacional produjeron el rechazo por un monto equivalente al 24 % de la deuda en default, es decir US\$ 19.500 M. Teniendo en cuenta que la quita en moneda extranjera alcanza los US\$ 38.205 millones, el valor de la reestructuración se redujo a US\$ 21.595 M es decir al 27,2 % de la deuda en default. La capitalización de intereses elevó la reestructuración a US\$ 35.261 M que se instrumentó a través de los Bonos PAR, CUASI PAR y DISCOUNT, cuyas características fundamentales se sintetizan en el CUADRO II.

La Deuda en Moneda Extranjera pública y privada al 31 de marzo de 2005 (después del default) se estima aproximadamente en US\$ 122.587 millones. No se incluyen en este importe los US\$ 15.528 millones que se siguen adeudando, aunque ahora en pesos, y los US\$ 19.500 M que han sido rechazados por bonistas extranjeros, en su mayor parte, y cuestionados ante el CIADI. Según datos del Ministerio de Economía, la deuda privada en moneda extranjera se ha reducido en el período Dic/2001- Mar/2005 en US\$ 21.767 M y el desendeudamiento público neto en moneda extranjera instrumentada en bonos en US\$ 16.186 millones aproximadamente.

| Cuadro II - Emisión de bonos (en millones de dólares) | | | | | | | |
|---|-------------------------------|---------------------|--------|-------------|-----------------------|---|---|
| Bonos | Reestruct. en Mon. Extranjera | Reestruct. en Pesos | Quita | Vencimiento | Amortizaciones | Intereses | Destino |
| Par | 13.146 | 1.854 | No | Año 2038 | A partir del año 2029 | 1 a 5 años 1,33% 5 a 15 años 2,50% 16 a 28 años 3,75% 29 a 38 años 5,75% | Canje a minoristas |
| Cuasi par | 0 | 8.329 | 30,10% | Año 2045 | A partir del año 2036 | 3,31% sobre el capital ajustado por CER | Canje a AFJP, Bancos, Cías. de Seguros, Rescate B. Brady y minoristas |
| Discount | 6.587 | 5.345 | 66,70% | Sin límite | — | 5,83% sobre el capital ajustado por CER | Canje a AFJP e Invers. Mayoristas |
| Totales | 19.733 | 15.528 | | | | | |

III – Conclusiones

Factores favorables

1. La reducción neta de la Deuda Pública y Privada en Moneda Extranjera al 31/3/2005 ascendería a aproximadamente US\$ 53.993 M de los cuales 21.767 corresponden a la deuda privada y 32.226 al endeudamiento público instrumentado en bonos.
2. Se han ampliado los plazos para iniciar la amortización de la deuda instrumentada en bonos PAR y CUASI PAR hasta el 2029 y 2036. Este factor incide en el 29,4 % de la deuda en default y 10,6 % de la deuda en moneda extranjera al 31/12/01.
3. La reducción de las tasas de interés sólo se producirá en los bonos PAR que no serán reajustados por CER. La emisión de este bono representa sólo el 16,6 % de la deuda en default instrumentada en bonos al 31/12/01.
4. En el corto plazo, el Servicio de Intereses tendrá una reducción significativa, de 10.175 millones en diciembre 2001 habrían bajado en marzo/2005 a US\$ 3.205 M.

Factores desfavorables

1. La absorción de la quita por los bonistas locales pudo efectuarse por imperio, mediante decreto de necesidad y urgencia, para el que en casos extremos está facultado el Gobierno Nacional, sin necesidad de recurrir al default.
2. La quita a Bonistas e Instituciones Extranjeras y la prolongación del plazo para amortizar sólo del 29,4 % de la deuda en default no justifica la adopción de una medida de tanta trascendencia teniendo en cuenta los activos financieros al 31/12/01, el volumen del comercio exterior y la coyuntura internacional.
3. Al prorrogarse los plazos para la iniciación de las amortizaciones de los bonos PAR y CUASI PAR se pagará interés por el total por más tiempo y con tasa creciente, encareciéndose el costo de la financiación. El ajuste por CER de los BONOS DISCOUNT Y CUASI PAR encarecerán el costo con resultados inciertos, albergándose dudas respecto de las seguridades del financiamiento, si no se logra el crecimiento sostenido, con inflación controlada.
4. La reducción de las tasas de interés afecta a los bonistas locales que representaban el 49 % de la deuda en default.
5. El default fue una decisión política del gobierno que pudo evitarse si se hubiera adoptado una estrategia diferente. Los activos financieros al declararse el default ascendían a US\$ 24.305 M y al 31 de marzo de 2005 a US\$ 39.929 M, con exportaciones en alza y balanza comercial favorable.
6. La situación era manejable y el desprestigio internacional que llevará años revertir se hubiera evitado, como también el elevado costo a mediano y largo plazo.

Queda por señalar a los responsables del endeudamiento indebido haciendo de conocimiento público las irregularidades que se hubieran detectado, aunque estén prescriptas, a fin de reducir la impunidad, madre de la corrupción, que favorece y encubre la mala gestión de los negocios públicos. El problema financiero no ha sido totalmente superado, pero más grave aún es la crisis moral, política e institucional que ha vivido el país en los últimos 30 años. ■

EL FIN DEL SCHARNHORST

GUSTAVO F. SCHÜRMAN

Mar de Barents, domingo 26 de diciembre de 1943, 7 pm.

La banda de estribor del acorazado Scharnhorst ⁽¹⁾ se encuentra bajo agua. Un joven marinero encaramado en un cañón antiaéreo de 20 mm tiene su camisa ensangrentada y respira bajo el dominante olor a sangre, pólvora y combustible en llamas. Aún conserva en el bolsillo de su chaqueta la armónica que tocaba junto a sus camaradas cuando en una cubierta superior impactó la primera granada de 356 del Duke of York. El tormentoso viento ya viene soplando desde la noche anterior y durante todo el día desde el ángulo suroeste. Los desgarradores gritos de sus camaradas retumban en sus oídos...

El Scharnhorst se desliza lentamente de proa hacia las profundidades del mar hasta que finalmente sus 3 grandes hélices (con sus palas de 5 metros, diseñadas para desarrollar altas velocidades) aún girando moderadamente apuntan al cielo. De inmediato el buque desaparece de la superficie bajo una fuerte succión...

1. La misión

En la Navidad de 1943 el Jefe de la Marina de Guerra alemana, Almirante Karl Dönitz, ordenó a su último gran buque de batalla entonces alistado, el *Scharnhorst*, de casi 39 mil toneladas de desplazamiento, al mando del Capitán de Navío Fritz Julius Hintze, a detener un convoy de 19 barcos mercantes ingleses. Esta codiciada presa transportaba en carga completa unas 200 mil toneladas de munición, vehículos blindados, combustible de aviación y otros elementos de importancia militar. Pero lo que había sido planificado como la largamente esperada irrupción de la *Kriegsmarine* en el frente marítimo nororiental, terminó en un desastre. Apoyados en la decodificación de mensajes alemanes e informaciones de la resistencia noruega, los británicos le tendieron una bien premeditada trampa al *Scharnhorst*, hundiéndolo en una de las últimas batallas entre grandes buques de superficie en la historia de la guerra naval.

2. El escenario

Difícilmente exista una zona más solitaria y desamparada que las aguas en torno a la Isla de los Osos. Este misterioso peñasco rocoso se encuentra a 240 millas al norte de Cabo Norte, en medio de la infinita nada. Frecuentemente se halla tras mantos de densa niebla.

Gustavo Federico Schürmann es Doctor en Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Investigador y profesor universitario en varias materias de su competencia académica. Auditor general corporativo de la empresa automotriz DaimlerChrysler Argentina S.A.

Egresó de la Escuela Naval Militar el 31 de diciembre de 1967 con el grado de Guardiamarina Contador, solicitando su baja de la Armada Argentina tras haber prestado servicios en la Intendencia Naval de Puerto Belgrano, el Destructor ARA Brown, la Intendencia de la Base Naval de Mar del Plata, y la publicación Gaceta Marinera.

Actualmente es socio fundador de la Asociación Amigos de la Fragata ARA Libertad.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 20.2.2006

⁽¹⁾ El navío llevaba el nombre del general prusiano Gerhard Johann David Scharnhorst (1756-1813). Dotado de talento y valor, este militar se distinguió tanto en los campos de batalla como en el gabinete de estudio. Preparó el ejército que liberó a Alemania de la dominación napoleónica. Murió a consecuencia de una herida recibida en la batalla de Großgörschen (Diccionario Enciclopédico Abreviado; Espasa Calpe S.A.; Madrid; 1957). El predecesor homónimo de este navío fue un crucero acorazado de la 1ª Guerra Mundial, de 11.600 Tm de desplazamiento, buque insignia del Almirante Maximiliano Conde von Spee, comandante de la Escuadra de Cruceros del Pacífico e Índico de la Marina imperial alemana. En combate con fuerzas inglesas superiores esta escuadra fue destruida frente a la Islas Malvinas, el 8 de diciembre

Scharnhorst

(1943) Marina Alemana. Crucero de batalla Formaban esta clase el *Scharnhorst* (Arsenal de Wilhelmshafen; colocación de quilla: 16/5/1935; Botadura: 3/10/1936; alistamiento: 7/1/1939; hundido: 26/12/1943) y el *Gneisenau* (Deutsche Werke de Kiel; colocación de quilla: 11/3/1935; botadura: 8/12/1936; alistamiento: 21/5/1938; baja: 1943). Diferencias notables entre ambas unidades, sobre todo después de sus dos modernizaciones. En 1942 estaba previsto modificar el *Gneisenau*, aumentando la eslora a 245 m y armándolo con 6 piezas de 380/47, 22 de 128/45 a.b./a.a., 56 de 37 a.a., 28 de 20 a.a. y 6 tlt de 533 mm. Dicho proyecto no se llevó a cabo.

Botadura: 1936

Desplazamiento: estándar 31.600 t
normal 34.800 t
plena carga 38.900 t

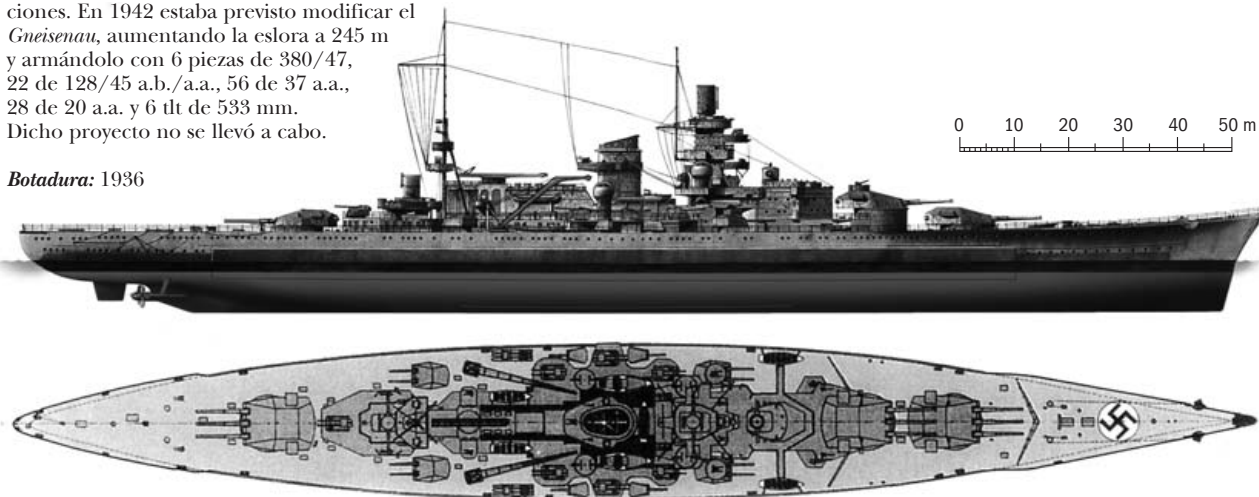
Dimensiones: eslora total 234,9 m
eslora entre pp 226,0 m
manga 30 m
calado 9,9 m

Potencia motriz: 165.00 hp a 3 ejes
Velocidad: 32 nudos
Autonomía 10.000 millas a 18 nudos

Protección: vertical máx. 350 mm
horizontal máx. 105 mm
artillería máx. 360 mm
puente de mando máx. 350 mm
submarina: compartimentación interna

Armamento: 9 de 280/54,5; 12 de 150/55; 14 de 105/65; 16 de 37; 38 de 20; 6 tlt de 533 mm; 1 catapulta y 6 hidros

Dotación: unos 1.800 hombres



Fuente: *La Marina*; Editorial Delta S.A.; 1983; Barcelona; España.

de 1914. Von Spee y sus dos hijos sucumbieron allí en heroica acción. En el buque insignia —el Scharnhorst— no hubo sobrevivientes (el autor del presente trabajo aún recuerda el emotivo cuadro de Juan Bohrdt, El último hombre, donde en primer plano la bandera de guerra alemana ondea al viento sostenida por el brazo derecho de un último sobreviviente encaramado en los restos de un navío, con dos acorazados ingleses en aproximación al lugar, en el fondo). En aquella oportunidad el Scharnhorst —al igual que casi 30 años más tarde su sucesor motivo del presente trabajo— se hundió de proa tras escorar fuertemente, con sus hélices girando moderadamente. No es ésta la única coincidencia: tanto el comandante de este navío como el acorazado homónimo de la 2ª Guerra Mundial (el Graf Spee), un cuarto de siglo después sucumbieron en aguas próximas a la Argentina.

(2)
Noruega había sido ocupada por tropas alemanas en el verano boreal de 1940. El U 716 fue el único submarino participante en la batalla que logró sobrevivir a la 2ª Guerra Mundial.

El mar golpea incansablemente contra la escarpada costa y torna casi imposible un desembarco en ella. Al este, el pico más alto se alza verticalmente a unos 500 metros sobre el nivel del mar. Con los hielos polares acercándose en invierno, la isla es aún más triste, helada e inaccesible.

Durante la Segunda Guerra Mundial transitaban por las inhóspitas aguas entre la Isla de los Osos y el Cabo Norte, en viajes de ida y vuelta de Gran Bretaña al puerto ruso de Murmansk, los convoyes mercantes que abastecían de todo tipo de material bélico a las líneas soviéticas en lucha contra Alemania. También aquí tenían los submarinos alemanes su más importante y peligroso “coto de caza”. Eran temibles aguas oceánicas. Los marinos alemanes las denominaban “mar del infierno”, los británicos “pista de baile del diablo”.

La batalla de la Isla de los Osos se extendió por un período de 96 horas, comenzando con el avistamiento por los alemanes del convoy mercante británico JW55B el miércoles 22 de diciembre de 1943, hacia las 11 am, hasta el hundimiento del *Scharnhorst* a unas 66 millas al nordeste de Cabo Norte, a las 7.45 pm del siguiente domingo 26 de diciembre.

3. Las fuerzas en pugna

Del lado alemán, el grupo de batalla integrado por el *Scharnhorst* y 5 unidades de la 4ª escuadrilla de destructores fue puesto bajo el comando del oficial de mayor graduación, el Contraalmirante Erich Bey. Participaron además de la confrontación del lado germano varios aviones de exploración y 8 submarinos con base en los cercanos puertos noruegos Narvik y Hammerfest (2). A este grupo se enfrentaron al mando del comandante en jefe de la *Home Fleet*, el Almirante Bruce Fraser, una división de combate compuesto por el acorazado *Duke*

of York, de 35 mil toneladas, el crucero *Jamaica* y varios destructores, además la 10ª División compuesta por los cruceros *Belfast*, *Sheffield* y *Norfolk*, y el destructor noruego *Store*.

Cuando a fines de dicho año los aliados hundieron al *Scharnhorst* en las heladas aguas del Océano Ártico frente a Cabo Norte, lograron sobrevivir solamente 36 —promediando los 22 años de edad— de los 1.968 hombres que dotaban este gran crucero de batalla. Sus 50 oficiales y 35 cadetes navales murieron en su puesto de combate, permanecieron voluntariamente a bordo hasta el final o colaboraron desde el mar al rescate de los sobrevivientes, como es el caso de un joven teniente, que se quitó la vida en una balsa luego de ayudar al salvamento de algunos de los cientos de marinos que flotaban a la deriva.

El hundimiento del *Scharnhorst* marcó el comienzo del fin de la Marina de Guerra del Tercer Reich, y con ello sus posibilidades para siempre de desafiar seriamente la supremacía anglo-americana en el mar.

4. El enfrentamiento

Al principio todo salió tan bien como hubieran podido desearlo las dotaciones del grupo alemán. El convoy JW55B fue avistado varias veces por sus unidades a pesar de la escasa visibilidad, la noche y las tormentas de nieve. Los aviones de reconocimiento de gran radio de acción lo localizaron con sus aparatos de radar, y se apostaron submarinos en un amplio arco de reconocimiento que tendría que cruzar el convoy para alcanzar su objetivo; dejaron que pasara el convoy y salieron a la superficie para informar su posición. Con todos estos informes, el grupo de batalla alemán pudo formarse una idea aproximada del curso del convoy. El *Scharnhorst* y los 5 destructores navegaban a gran velocidad hacia el punto donde se calculaba que lo encontrarían.

Cuando en la madrugada del 26 de diciembre el Almirantazgo le comunicó la presencia del *Scharnhorst* en alta mar, el Almirante Bruce Fraser fijó como objetivo prioritario la protección del convoy, aun a costa de no lograr la destrucción del navío enemigo. Por su lado, el comandante alemán no conocía en ese momento con exactitud la posición de los mercantes, habiendo destacado a 3 de sus destructores en su búsqueda. A las 9.21 am el *Sheffield* avisó el acorazado alemán a unas 7 millas de distancia. Una vez que los cruceros británicos entraron en contacto con el *Scharnhorst*, lo mantuvieron mediante su poderoso radar. En aquellos momentos en que aun con la ayuda de los mejores binoculares no se veía otra cosa que la oscuridad barrida por la intensa tempestad de nieve, el ojo del radar sería un factor decisivo de la fase final por venir de la batalla.

El encuentro entre el *Scharnhorst* y los navíos británicos se desarrolló aceleradamente. Al principio el acorazado alemán procuró alejarse a unos 30 nudos, aumentando así progresivamente la distancia con relación a los perseguidores británicos.

De los siguientes párrafos basados en gran parte en los relatos de algunos de los sobrevivientes de aquella batalla de la Isla de los Osos se desprende el gran temple de una bravía generación de marinos...

5. La fase final

El *Scharnhorst* venía luchando contra su fin desde las 4.47 pm, cuando los cruceros *Duke of York* y *Belfast* dispararon las primeras granadas luminosas. Hasta ese momento para su dotación el *Scharnhorst* era un buque indestructible, una ciudad flotante, una fortaleza inexpugnable. El orgullo de la Alemania de Hitler. Sus 21 compartimentos estancos estaban protegidos por acero Krupp, de hasta 350 mm de espesor. Las turbinas desarrollaban una potencia de 165 mil HP, que podían impulsar el crucero acorazado a una velocidad de hasta 32 nudos, haciéndolo más veloz que toda otra unidad de batalla de su época.



Muchos hombres de mar veían en el *Scharnhorst* al buque de guerra perfecto, el mejor que jamás haya sido construido. Su dotación no tenía miedo; estaba segura de que volvería sana y a salvo a su patria. De acuerdo con especialistas de la inteligencia naval británica que interrogaron a los sobrevivientes, el *Scharnhorst* gozaba en la población alemana el mismo respeto que el acorazado *Hood* en la inglesa, hasta su hundimiento por el acorazado *Bismarck* en mayo de 1941. Tenía un halo legendario de “buque agraciado”. Su dotación se veía a sí misma como una elite de la flota de mar alemana, superior a todos sus rivales.

Parte de ella recién comprendió la seriedad de la situación cuando una granada de la batería de 356 mm del *Duke of York* perforó la cubierta acorazada superior y explotó en medio de una camareta. Todos los marinos que se encontraban en ella murieron en el acto, salvo uno que sobrevivió aunque envuelto en llamas, pudiendo ser auxiliado a tiempo por sus camaradas.

Fue el principio del fin. El *Scharnhorst*, que se encontraba entre dos fuegos, con los cruceros británicos a un lado y el *Duke of York* al otro, fue alcanzado al menos 3 veces por el fuego de las piezas de 356 de éste, quedando una de sus torres de 280 inutilizada. Un impacto bajo la línea de flotación provocó una vía de agua que le hizo disminuir sensiblemente su velocidad. A las 5.30 pm los destructores se lanzaron al ataque, afrontando el fuego del acorazado alemán.

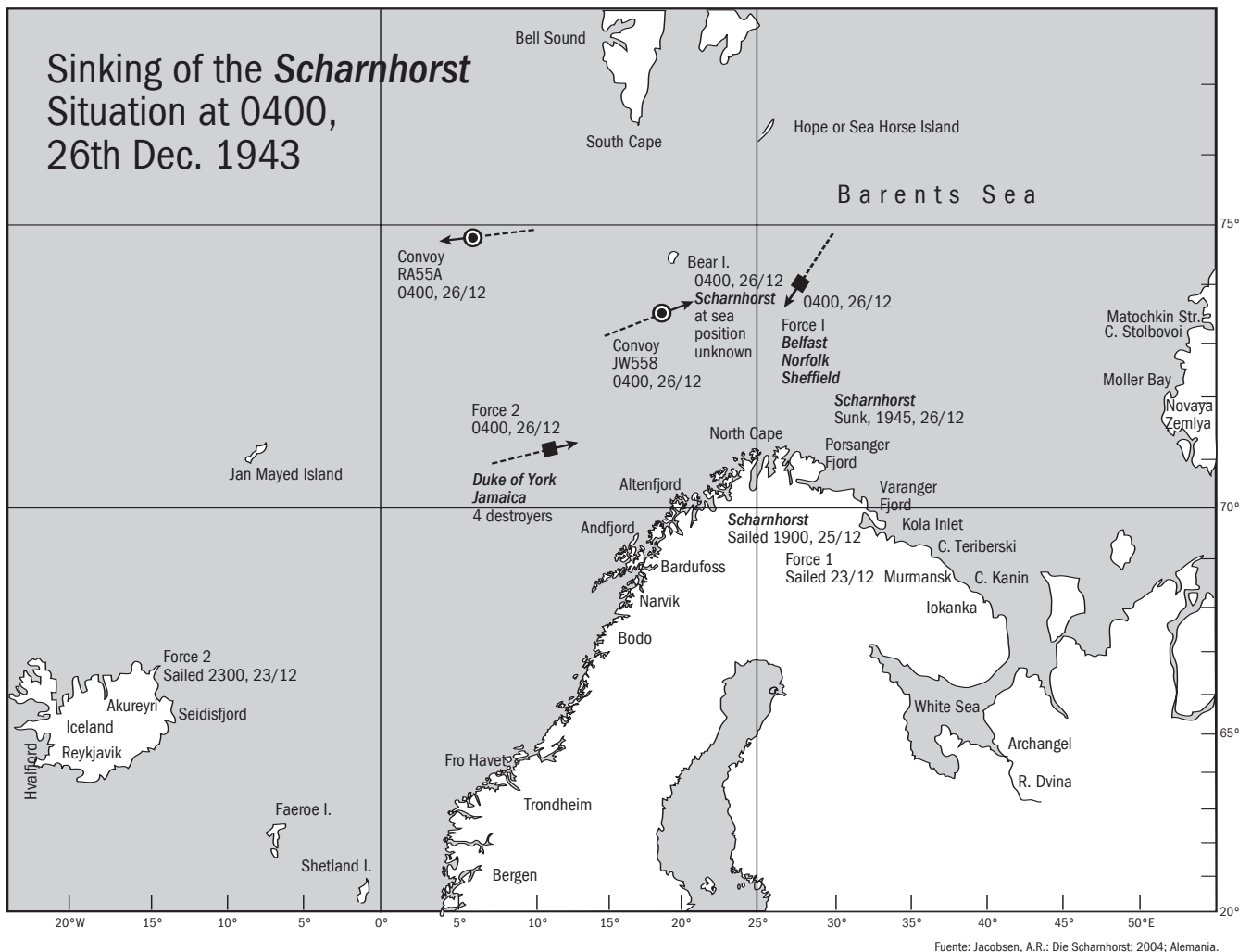
En una de las salas de calderas se había producido una explosión, el eje de una de las hélices estaba fuera de servicio, los compartimentos de proa estaban inundados, por todo lo cual la velocidad del buque ya no superaba los 20 nudos.

Después de haberse suspendido por un tiempo el fuego entre ambas partes por la distancia y la oscuridad reinante, hacia las 7 pm el *Duke of York* estaba nuevamente a tiro, reanudándose entonces el fuego. Alcanzado por varias andanadas, el *Scharnhorst* redujo su velocidad a tan sólo 5 nudos.

Hacia las 7.30 pm, cuando el Almirante Fraser ordenó el alto el fuego, el crucero acorazado alemán yacía impotente, en llamas, incapaz de defenderse. Algunas de sus cubiertas inferiores se habían convertido enteramente en improvisadas enfermerías, con dotaciones de rescate portando cada vez más marinos mutilados de un lado a otro del devastado navío.

6. El hundimiento

A pesar de las destrucciones masivas, al principio cuando el comandante del *Scharnhorst* impartió la orden de abandonar el buque la evacuación se desarrolló disciplinadamente. Apenas se escuchaban gritos. Tendía su mano de despedida a sus hombres que en las cercanías abandonaban el buque. Pedía que aquel que llegase con vida a Alemania enviase sus saludos, y contase que todos cumplieron con su deber hasta el final. Algunos marinos opta-



ron por quedarse a bordo, “[...] allí donde ellos pertenecían”. Uno de ellos encendió un cigarrillo y se sentó a esperar...

A las 7.32 pm los destructores ingleses *Virago*, *Opportune* y *Musketeer* se abalanzaron sobre el gigante moribundo, lanzando un sinnúmero de torpedos desde una distancia de unos 2.000 metros, a los que siguieron otros 3 lanzados por el crucero *Jamaica*. Muchos dieron en el blanco, por lo que aumentó la escora del *Scharnhorst* hacia estribor.

Durante casi 3 horas los numerosos buques aliados que habían rodeado al *Scharnhorst* le dispararon más de 2.000 granadas y lanzaron contra él más de 50 torpedos, de los cuales por lo menos 10 dieron en el blanco.

Aunque soplabla un fuerte viento del suroeste, en las cercanías del *Scharnhorst* la aceitosa superficie del agua estaba relativamente calma. A una velocidad de unos 5 nudos el navío se hundió de proa; tras interminables momentos su estilizada chimenea yacía en posición horizontal sobre el mar. Cargando grandes masas de agua, de su gran boca elíptica con eje de casi 10 metros sólo emergía el sordo ruido de las turbinas que aún funcionaban. Enseguida dos grandes explosiones subacuáticas sacudieron el mar, como si fuera un movimiento sísmico, probablemente proveniente de la explosión de calderas, o quizás una reacción en cadena en la santabárbara provocada por un torpedo.

Era tal la confianza en la invulnerabilidad del *Scharnhorst* que algunos de los marinos a flote

creyeron reconocer a un buque británico en la mole que desaparecía bajo las aguas, alguno que hubiese sido hundido por aquél.

Los vencedores no alcanzaron a ver el final del *Scharnhorst*. Ninguno de ellos supo exactamente cuándo se hundió el buque enemigo, aunque muy probablemente haya sido en ocasión de aquellas fuertes explosiones subacuáticas que se percibieron en varias unidades aliadas a las 7.45 pm. Cuando a las 7.37 pm el *Jamaica* había concluido su ataque con torpedos, la artillería secundaria del *Scharnhorst* aún disparaba a intervalos irregulares. 10 minutos más tarde el *Belfast* se acercó a toda máquina a fin de asestar el golpe de gracia a la nave alemana y encontró solamente elementos a la deriva, iluminando la escena con bengalas y proyectores.

A las 7.51 pm el Almirante Fraser ordenó a todas sus unidades abandonar el área con excepción de los buques aún dotados con torpedos y un destructor con reflectores. El *Scorpion* logró recoger a 30 sobrevivientes, y el *Matchless* otros 6. El comandante británico aún no estaba convencido del hundimiento del *Scharnhorst*, cuando a las 8.16 pm se comunicó telegráficamente con *Scorpion* pidiendo confirmación de su hundimiento. Este destructor recién contestó a las 8.30 pm: “[...] sobrevivientes afirman que el *Scharnhorst* se hundió”. A las 8.35 pm el Almirante Fraser informó al Almirantazgo en Londres lacónicamente “*Scharnhorst* hundido”. La respuesta vino una hora más tarde: “Grand. Well done”. Poco después el Almirante Fraser ordenó suspender la búsqueda de sobrevivientes y ordenó toda máquina en dirección a Murmansk.

Varios centenares de marinos acompañaron al *Scharnhorst* hacia las profundidades del Ártico. Pero otros tantos fueron entregados a la muerte, arrastrados por el viento y las olas, luego de luchar desesperadamente por mantenerse sobre las aguas en salvavidas, en cajas de madera, en vainas servidas de 280, en cualquier objeto que pudiera flotar. Aquella noche de diciembre de 1943 la *Kriegsmarine* perdió 1.932 jóvenes marinos, en cumplimiento de su deber frente a Cabo Norte. Días después se decía en la radio alemana que “[...] ellos murieron como hombres de mar en lucha contra un enemigo superior en fuerzas. El *Scharnhorst* descansa en el campo del honor [...]”.

Por su parte, el Almirante Fraser se dirigió a sus oficiales manifestándoles que si alguna vez se encontraran al mando de un buque que se enfrente a un enemigo varias veces superior en número, esperaba que se comportaran como lo hicieron los marinos alemanes, que hicieran maniobrar su buque con la misma habilidad, y que lucharan con sus hombres como lo han hecho en este día los oficiales del *Scharnhorst*. Cuando el *Duke of York* zarpó de Murmansk con rumbo a Inglaterra, el Almirante Fraser ordenó que arrojaran por la borda una corona de flores en el punto donde se hundió el *Scharnhorst*. Saludaba militarmente junto a sus oficiales y la guardia de honor, mientras la última ofrenda se iba hundiendo lentamente en la tumba de los marinos alemanes.

7. El hallazgo

Los restos del *Scharnhorst* fueron hallados por una expedición organizada y dirigida por Alf R. Jacobsen a bordo del *H.U. Sverdrup II*, bajo el comando del Capitán Jan Loennechen, en la tarde del martes 26 de septiembre de 2000, a unos 300 metros de profundidad. En una periferia de varios kilómetros el fondo del mar es llano, una alfombra gris sin protuberancias. Repentinamente apareció en la pantalla de la computadora un objeto grande, macizo. En ciertas partes se erguía 15 o 20 metros sobre el fondo, y tenía la forma del casco de un buque, aunque con contornos irregulares. Estaba partido. La formación principal medía unos 160 metros. Apartada estaba la parte restante del casco, de unos 60 a 70 metros de largo, yaciendo en ángulo recto con relación al trozo más voluminoso. La expedición debió embarcar luego en el *Tyr*, un buque noruego dotado de robot sumergible, comandado por el Capitán Arne Nagell Dahr jr. Con su amplia experiencia en búsqueda submarina el *Tyr* había prestado valiosos servicios a militares y civiles.

Transpuesta por el robot la marca de los 270 metros de profundidad, apareció en el monitor de video una robusta sombra marrón. Era acero. El metal resplandecía casi sin corrosión, como si recién hubiese salido de la forja. Seguramente era el acero especial Wotan, de Krupp, colado para el acorazamiento de los buques de la *Kriegsmarine*. Era indudablemente el casco del *Scharnhorst* el que aparecía en pantalla, después de más de medio siglo sin haber sido visto por nadie.

En la popa desde toldilla hasta la quilla se veía un inmenso boquete, por el que debieron haber entrado en la fase final de la batalla toneladas de agua en pocos instantes. El cierre oportuno de compuertas estancas habrá retrasado el fin del navío, aunque probablemente a costa de numerosas vidas que quedaron al otro lado de las compuertas...

Las piezas de artillería de mediano alcance, de 150 mm, parecían intactas, como si no hubiesen entrado en combate. Esto explicaría la facilidad con que se habían acercado los destructores ingleses, a una distancia no superior a 2.000 metros.

Había torpedos atascados en los tubos de lanzamiento. La torre de telemetría de 10 metros tenía sus dos brazos ópticos extendidos, como en un grito de auxilio...

En proa, delante del puente, la coraza de 350 mm de espesor estaba en partes hecha jirones. Las destrucciones allí eran impresionantes. Finalmente surgió orientado hacia arriba como un inmenso ojo el gran reflector del puente del Almirante, con el cristal aún intacto. No se encontraban restos humanos; el tiempo había borrado todo vestigio de quienes permanecieron en las partes expuestas del buque. El *Scharnhorst* se había convertido en una tumba de guerra, con restos de cientos de valientes marinos en su interior.

8. Un hito histórico

La batalla naval ante el Cabo Norte constituyó un punto de inflexión en la guerra en el frente boreal. La "flota viva" alemana había dejado de existir. Tras esta estratégica victoria británica nunca más esa flota de mar volvería a constituir una amenaza directa al tráfico de convoyes aliados con destino a Murmansk. Después del fin del *Scharnhorst* la flota alemana quedó reducida a poco más que un símbolo, inmovilizadas las grandes unidades que aún permanecían a flote. Todos los buques de guerra disponibles fueron transferidos al Mar Báltico, tanto con fines de adiestramiento, como para operar apoyando al Ejército alemán contra las fuerzas soviéticas que avanzaban impetuosamente desde el este ⁽³⁾.

Las grandes unidades alemanas de superficie perdieron protagonismo para siempre, ya que nunca más se volverían a enfrentar colosos de acero como el *Scharnhorst* y el *Duke of York*. La era de los grandes buques de batalla estaba llegando a su fin. El enfrentamiento frente al Cabo Norte fue así la culminación de una gigantesca evolución tecnológica de la ingeniería naval. ■

(3)

Al respecto ver un conmovedor relato en "Los últimos días de la Marina del Reich alemán", trabajo del Capitán de Navío Carlos E. Zartmann publicado en el Boletín del Centro Naval, edición N° 812, último cuatrimestre de 2005.

Fuentes bibliográficas:

- Bekker, C. D., La swastika en el mar; Compañía Editorial Continental S.A.; 6ª impresión en español; 1960; México.
- Jacobsen, A. R., Die Scharnhorst; Ullstein; 2004; Alemania.
- La Marina, Editorial Delta S.A.; 1983; Barcelona; España.
- www.scharnhorst-class.dk

La Fragata en la dársena y la vieja promoción

Señor Juan J. Vico

*Des ecumes de fleurs ont béni mes derades
Et d'imeffables vents m'ont ailé parinstants.
Le bateauivre - Arthur Rimbaud*

La loca golondrina de mares fabulosos
ha cesado su vuelo en la dársena fría.
Y las horas se fugan y se fugan los días,
mas recuerdos y angustia no cesan en su acoso.

Recuerdos de sirenas que el mascarón de proa
lúbrico perseguía en vano entre la espuma,
angustia derramada por la indolente luna
sobre el lomo sinuoso de delfines y orcas.

Hay témpanos azules bogando como todo
hacia un norte ignorado... bogando y esfumándose.
Regocijado el casco, olvida al calafate,
mas su martillo suena con irónico tono.

Las palmeras, la arena, las islas venturosas
y el andar cadencioso en alas del alivio.
El vértigo sagrado y el bello Crucifijo
que el Centauro rodea con su hoz fabulosa.

Las luces de San Telmo y una imagen muy bella
flotando como un foque, e hiriendo de tal modo
que el aire delicado, nocturno de los trópicos
bien parece un cuchillo, género de esa vela.

La loca noctiluca, espíritu del agua,
se desliza graciosa en la proa y la estela...
y ríe en las letrinas como humilde sentencia
que nos recuerda eterna y silenciosa el abra.

Los ciegos escobenes no ven la turba vana,
ni el destellar del oro en los ávidos ojos,
ni las torres altivas, ni el turista adiposo
embobado ante el barco de nauseosas entrañas.

Sufridas singladuras con sus vientos airados,
las brisas juguetonas, la soledad del alma,
la gloria de crepúsculos infinitos, la calma
que irrita al juvenil ímpetu enamorado.

Los sargazos arteros al acecho del nauta,
violentos escarceos en el Lemaire impío,
visión de un barco ebrio descendiendo los ríos
al azar de los dioses y sus ignotas pautas.

Discurre la memoria entre tantos despojos
que estorban los sinuosos túneles del recuerdo.
El velamen se apaga, el andar es muy lerdo
y la inquietud celeste se ha tornado en antojo.

La vida... ¿Esto es la vida? ¿Esto es lo que el Manchego
escribió con la sangre del cuerpo espiritado?
“¡Esto es burla, es escarnio!”, nos dice acongojado
un pájaro en la jarcia, y luego emprende el vuelo.

El navío se mece suavemente y, humilde,
escucha los dictados de voces interiores
que le dicen de paz y le dicen de amores,
mientras del cielo baja una oportuna tilde.

Sin embargo en las tardes de invierno soleadas,
suele tomarlo incauto una turba de blancos
guardapolvos, y entonces, queda pasmado el barco
en un sueño inocente de dignidad alada.

Nada ve la fragata, mas atiende al reclamo
de lejana campana que llama a la oración
En la escueta toldilla de limpia tablazón,
un racimo de viejos ha juntado las manos.

Silenciosa plegaria asciende suavemente
rozando a las gaviotas, acariciando nubes.
Ebria de eternidad la oración sube y sube.
Y los viejos se quedan embobados y leves.

La patria es un dolor clamando entre las sombras.
Pero luces divinas simulan fuegos fatuos,
y en los penoles muestran la voluntad del barco
que se niega al escarnio y se sume en la gloria.

Un capitán de hierro con alma de paloma,
en la rugosa mano la rueda de cabillas,
deja rodar sus lágrimas, mira lejos y mira
un fantástico sol que entre nubes se asoma.

En la dársena la fragata dormida.
De improviso despierta y contempla el presente
deleznable y oscuro... Y se duerme inocente
para soñar la gloria de su antigua vigilia. ■

GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO O KNOWLEDGE MANAGEMENT. ¿QUÉ IMPLICA Y PARA QUÉ PUEDE SER UTILIZADA?

ÁNGEL J. PALAZZO

Es objeto de este escrito presentar este tema para que se conozcan algunos conceptos relacionados y se puedan analizar las posibilidades existentes para el mejor manejo de la información y mantener o incrementar el conocimiento. El tema ha sido planteado hace varios años, tiene honduras que aún no han sido desentrañadas y las ideas que se intenta transmitir son con el objeto de generar incentivos en el lector.

Siempre hemos dicho, y se ha enseñado, que la persona humana es el recurso más valioso de las organizaciones. Éstas se enriquecen con sus experiencias y capacidades, tanto anteriores como posteriores a su incorporación a la misma. Las organizaciones tienen estructuras formales e informales que configuran la vinculación entre los distintos miembros. Las técnicas y sistemas telemáticos ofrecen una solución para potenciar su vinculación. La interrelación de individuos y procesos generan un capital de conocimiento formal e informal.

Algunas definiciones

El *Knowledge Management* (KM) puede ser definido simplemente como la gestión del conocimiento dentro de las organizaciones. A estos efectos se considera que el conocimiento es el resultado de un cambio continuo que evoluciona desde el dato puro, el que integrado en un contexto se transforma en información que, luego de un tiempo de asimilación y adecuadamente relacionada, se aprende. Finalmente se puede decir que el conocimiento es materializado por el individuo como saber y percepción de futuro.

Es así que podemos decir que el conocimiento es el fruto del aprendizaje, siendo consecuencia de la instrucción y la capacitación, enmarcado por la educación. Cabe entonces preguntarse si el llamado *Knowledge Management* o administración del conocimiento o gestión del conocimiento es la herramienta que necesitamos.

Evolución del *Knowledge Management*

Inicialmente se consideró que el KM era una parte fundamental para el desarrollo de la Inteligencia Artificial. Es por ello que la primera generación de la teoría del KM estaba orientada a la captura de la información y de la experiencia dentro de una organización dada. La captura de la información disponible se realizaba fundamentalmente con herramientas tecnológicas. Es así como la teoría presentaba todo un desarrollo relacionado con la estructuración y categorización de la información.

El Capitán de Navío (R) Ángel Julio Palazzo egresó en 1968, especializándose en Comunicaciones en 1972. Egresó de la Escuela de Guerra Naval en 1986 y aprobó el curso de Conducción Intermedia de la Armada en 1990. En 1995 realizó el curso de Capacitación Docente para Graduados, en el Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina. Como Oficial Jefe y Superior del Cuerpo de Comando, Escalón Naval, Orientación Superficie, cumplió con las exigencias reglamentarias operativas de la carrera. Participó en el conflicto de Malvinas como Jefe de Operaciones del destructor ARA Santísima Trinidad. Fue observador militar en la Misión de Naciones Unidas en Centroamérica. En 1995, 1998 y 2000 fue delegado asesor ante la Organización Marítima Internacional para el Comité de Comunicaciones, Búsqueda y Rescate Marítimo. Fue uno de los delegados de la Argentina ante la Unión Internacional de Telecomunicaciones para la Conferencia Mundial en Estambul (Turquía). Actualmente es miembro de AFCEA Argentina, consultor de la empresa RDC Comunicaciones S.A. y secretario del Tribunal Administrativo de la Navegación.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 13.9.2005

El manejo y la gestión del conocimiento implican el uso de variables econométricas; es así que el conocimiento era inicialmente considerado un “commodity” por esta primera generación de la teoría.

(1)
M. Polanyi (1958), *Personal knowledge: towards a post-critical philosophy*, Chicago, IL: University of Chicago Press.

Un referente teórico reconocido es Miguel Polanyi ⁽¹⁾ (1891-1976) que planteó la existencia de un conocimiento tácito o implícito en las organizaciones y, como necesidad, se debía implementar la “transferencia del conocimiento” o *Knowledge Transfer*. Según él, las organizaciones que eran conscientes del conocimiento tácito subyacente en ellas lo podían explotar, y consecuentemente tenían una “ventaja competitiva sustentable”. Su planteo intentó explicar la problemática que debería tener una parte de la organización para transferir el conocimiento implícito a otras partes de la misma (o a todas). Se deduce que no se refería a un problema técnico de enlaces y comunicaciones, sino a un proceso que implicaba la enseñanza y el aprendizaje.

Ante algunas deficiencias de la teoría anterior, apareció una segunda generación de la teoría del KM, que da prioridad a la forma en que la gente construye y usa el conocimiento, deduce una estrecha interrelación entre la teoría del Aprendizaje y el Gerenciamiento, tiene en cuenta la teoría de los Sistemas Complejos y la del Caos. Y finalmente para explicar el crecimiento del conocimiento usa metáforas de origen orgánico y la potencialidad de las organizaciones planteadas como un todo, vinculadas por canales fundamentalmente informales.

Problema usual

El conductor de, por ejemplo, una organización necesita lograr un “staff” que esté en condiciones de absorber toda (o la mayor parte) de la información disponible, generar soluciones posibles y opciones para ser adoptadas por los responsables de decidir, en cada nivel. Asimismo es necesario que ese grupo tenga la capacidad de controlar la evolución de la acción desarrollada para corregir su curso en menor tiempo que la competencia. Esto conlleva adaptar la organización existente con las actuales redes vinculantes, formales e informales, para establecer nuevas acordadas, y aprovechando la tecnología disponible, que esa organización que usamos de ejemplo evolucione hacia la modernidad, es decir que resuelva el problema planteado.

Lo que propongo es tratar de identificar alguna herramienta que ayude a los miembros del “staff” a absorber la información provista en el tiempo disponible y realizar una más acertada prospectiva. Quizá no sea el KM o los variados conceptos relacionados argumentados por los estudiosos los que respondan integralmente a nuestras inquietudes, pero no es intención entrar en una discusión semántica.

Algunas preguntas relacionadas con el problema planteado

¿Cómo hacer para que el hombre formado en una disciplina específica pueda adecuarse al trabajo conjunto?

¿Cómo hacer para que la información disponible se muestre en la red y esté en condiciones de ser procesada por los usuarios?

¿Qué herramientas se tiene para que el “staff” esté en condiciones de producir conclusiones en base a la información disponible?

¿Cómo establecer los corresponsales de la red y su prioridad de utilización para el ingreso y la visualización de los datos?

¿Qué datos e información deben estar disponibles en dicha red? ¿Se requieren enlaces especiales? ¿De qué ancho de banda?

¿Cuántos fondos se deberán asignar, y cómo, para la compra del hardware y software?
¿Están disponibles otras tecnologías?

Los sistemas tecnológicos

Éstos debieran posibilitar hacer visible el dato en el momento oportuno, y mostrar la información consecuente, para aquellos que lo necesiten utilizar. El sistema debiera establecer los niveles de acceso para brindar la información a quien esté autorizado, y no para todos.

El mayor desafío tecnológico es crear el instrumento necesario para que cada individuo, según el nivel establecido, tenga acceso a las diferentes bases de datos existentes. Se debe considerar cuándo y a quién se le otorgará el conocimiento de la fuente, además de los datos o la información.

Hay que tener en cuenta que en un primer momento se intentó unificar las bases de datos o diseñar un único modelo que facilitara el almacenamiento, las referencias cruzadas y la búsqueda. Eso no fue posible de alcanzar rápidamente por las particularidades de cada organización. Actualmente, se considera que una solución podría ser asignar, a las entidades que necesitan un mismo tipo de conocimiento o tengan intereses comunes, la responsabilidad de establecer el modelo específico.

Atendiendo a la numerosísima cantidad de bases de datos y de entidades generadoras, se considera como poco práctico buscar, como única solución integradora, una interfaz diferente o nueva, sino que debiera proponerse otro tipo de soluciones apuntando a la automatización del ingreso de datos y a la intercomunicación entre nodos en forma normalizada.

Reflexiones

A mi modo de ver, el conocimiento consecuente al aprendizaje del individuo hoy tiene un ritmo no aceptable para la cantidad de información que propone la tecnología actual. Es así como la Inteligencia Artificial (IA) fue vista inicialmente como la panacea futura para el manejo del conocimiento. A mi modo de ver se puede administrar y gestionar la información pero no el conocimiento inherente al aprendizaje que es propio del individuo y menos aún administrar con la tecnología el saber fruto del conocimiento.

Muchos artículos que he leído últimamente apuntan a la dualidad que el concepto “conocimiento” presenta al análisis. Autores orientales, como el Dr. Nonaka (2), se inclinan por considerarlo como un fluir continuo entre lo tácito y lo explícito. Algunos anglosajones son críticos (3), otros tratan de explicar al conocimiento haciendo un paralelo con el soft y el hard (4), o con el saber qué y el saber por qué (lo que implica, a mi entender, el saber cómo).

Hay estudiosos que indican que en las organizaciones existiría un conocimiento propio de las mismas, implícito en ellas (5), conocimiento que va más allá del que tiene un individuo, tácito o explícito (6). Yo creo que se puede aceptar sin entrar en disquisiciones complejas, que hay un “espíritu de cuerpo” o de “lealtad a la institución” y que el conjunto de procedimientos y normas de alguna forma son el fruto de la experiencia acumulada en una organización dada. Este conocimiento “implícito” debiera ser transmitido a los hombres de una dada organización, utilizando herramientas de entrenamiento o como su “rol de funciones” para esto indudablemente se debe producir una estructuración de la información y experiencia. Es allí donde aparece como utilizable mucho de lo que se ha escrito como parte del KM.

Evidentemente sería ideal conocer o descubrir la estructura del conocimiento, así evitaríamos perderlo y podríamos desarrollar sistemas tecnológicos que ayudaran a retenerlo, a aprender más rápido y a transferirlo. Esto es tanto válido con relación al conocimiento propio de los

(2)
I. Nonaka (1991), The knowledge creating company, Harvard Business Review 69.

(3)
T. D. Wilson (2002), The nonsense of “knowledge management” Information Research, 8(1), paper n° 144.

(4)
P. J. Hildreth & D. Kimble (2002), The duality of knowledge, paper n° 142.

(5)
P. Belli, 2002 - www.bellykm.com

(6)
I. Nonaka & H. Takeuchi (1995), The knowledge creating company: how Japanese companies create the dynasties of innovation. Oxford: Oxford University Press.

individuos como al que se puede atribuir a la organización en sí misma. Sin embargo al conocimiento no se llega cuando colocamos la información disponible en un sistema, tampoco porque se entienda su importancia. Es el fruto de un largo proceso que se conoce poco. El conocimiento correctamente aplicado debería permitir al que decide que se enfoque en ese momento del tiempo y permitir también una proyección lógica para estimar el futuro; consecuentemente debemos tener presente que el uso que se hará del conocimiento es lo que posibilitará una correcta evolución.

En las organizaciones debieran considerarse aspectos críticos del desempeño del individuo, tales como su adaptación, supervivencia y capacidad para competir, frente al cambio continuo de la realidad moderna. Cuando nos enfrentamos a problemas de pérdida de conocimiento y aun de información por la rotación de personal, cambios en la orgánica, cambios en los métodos de trabajo, nuevas tecnologías, cambios en la doctrina y la jurisprudencia, se debiera tener herramientas para resolverlos.  Ser  el KM una de esas herramientas?

Disponer de una enorme base de datos no alcanza y tampoco alcanza contar con la tecnología necesaria; es indispensable, además, entrenamiento y capacitación individual.

Volviendo a lo expresado al iniciar este análisis, el hombre leal es el recurso más valioso de las organizaciones, y su correcta conducción es fundamental; es más, debiera ser un objetivo su retención tanto con incentivos como con reconocimientos, para que esa organización no pierda esos conocimientos que son propios del individuo y que ha adquirido a lo largo de los años. Es el hombre, en estos tiempos signados por cambios incesantes, el único que podrá preverlos a tiempo y encarar las soluciones con sabiduría y que ha demostrado superior capacidad de adaptación. Creado por Dios a su imagen y semejanza tiene potencialidades insondables sólo conocidos por él. ■

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



You only need **one**

Wärtsilä ship machinery, propulsion and manoeuvring solutions for Navy ships and governmental vessels, whether complete integrated systems or more defined solutions, include unique combination of support throughout all lifecycle stages from design to construction and operation. When performance is the key, Wärtsilä is the one. For more information visit www.wartsila.com

• Four stroke engines • Generating sets • Diesel-electric Solutions • Auxiliary systems • CP & FP Propellers • Waterjets • Steerable & Transverse Thrusters • Gears • Control systems • Rudders • Shafts • Seals • Bearings • Design • Engineering • Project Management • Commissioning • ILS • Offset • Operational Support & Maintenance.



WÄRTSILÄ

Wärtsilä Lips Defence S.A., Head office, 3 Boulevard de la Loire, BP 97511, 44275 Nantes Cedex 2, France, Tel: +33 2 4041 1602, Fax: +33 2 4041 1600
Wärtsilä Lips Defence, Branch office, Bagnoli della Rosandra 334, 34018 San Dorligo della Valle, Trieste, Italy, Tel: +39 040 319 5000, Fax: +39 040 319 5301



INGRESO 2007

ELEGÍ TU CARRERA. TU UNIVERSIDAD. TU FUTURO.

ESCUELA DE INGENIERÍA

Ingeniería Electrónica
 Ingeniería Industrial
 Ingeniería en Informática
 Ingeniería Mecánica

Ingeniería Naval
 Ingeniería en Petróleo
 Ingeniería Química

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN & TECNOLOGÍA

Lic. en Administración y Sistemas



CENTRO DE INFORMES ITBA

Av. Eduardo Madero 399 (esquina Corrientes) - Ciudad de Buenos Aires
 Tel.: 6393-4822 - Desde el interior: 0800-888-ITBA (4822)

Valores
 Tecnología
 Innovación

lioncreative.com.ar

www.itba.edu.ar - informes@itba.edu.ar

PUERTO BUENOS AIRES



**El Puerto de La Nación
 Su Puerta Al Mundo**

Avda. Ingeniero Huergo 431 (1107) Buenos Aires - República Argentina
 Tel / Fax (5411) 4342-1727 Fax: (5411) 4342-6836
 Página Web: www.puertobuenosaires.gov.ar
 E-mail: institucionales@puertobuenosaires.gov.ar



El mar en la filatelia

La Marina Imperial Alemana en la Guerra Boxer

Historia Postal de su participación en el conflicto en China
1900-1901 (Primera parte)

Dr. Andrés J. Schlichter (*)

Introducción

Si bien en la China por más de 3000 años reinó una tendencia aislacionista y contraria a las influencias extranjeras, en el siglo XIX todas las potencias occidentales y el Japón intentaron ejercer presiones a fin de poder comerciar en este gigantesco país. Así el Reino Unido de la Gran Bretaña intentó comerciar el opio y sus derivados en forma libre, lo que llevó a la “Guerra del Opio” entre 1840 y 1842. Como resultado de ese conflicto Shanghai y otros puertos fueron liberados al comercio internacional. También a raíz de tratados bilaterales los países occidentales lograron ejercer la soberanía sobre pequeños territorios en China desde los cuales influenciaran en el comercio. Así, luego del asesinato de misioneros en la provincia de Shantung en 1897, el Imperio Alemán logra ejercer la soberanía sobre un pequeño territorio en la bahía de Kiautschau. Como resultado de su influencia se le concede el privilegio de construir dos ferrocarriles en esa provincia.

Como resultado de la creciente influencia de las potencias occidentales en China, nació al final del siglo XIX, el movimiento nacionalista antiextranjero Yihetuan. Este grupo, derivado de una sociedad secreta religiosa originada en 1770, se autodenominaba “Sociedad de los voluntarios del puño cerrado” por lo que los británicos los llamaron erróneamente los “Boxers”. Por su parte los miembros de este movimiento se consideraban a sí mismos invulnerables. Con el fin de impedir la creciente influencia extranjera los “Boxers” iniciaron actividades contra la población extranjera y contra misioneros cristianos y población china convertida al cristianismo. A mediados de mayo de 1900, sus miembros tomaron las embajadas extranjeras, atacaron iglesias, asesinaron misioneros, bloquearon el comercio y atacaron propiedades alemanas y de otros Estados en el país. El gobierno chino, inicialmente neutral, apoyó luego a los “Boxers”.

Como respuesta, se creó la Fuerza Expedicionaria al Este de Asia al mando del Vicealmirante Edgard Seymour. En mayo de 1900 el III batallón de Infantería de Marina había sido puesto al mando del Teniente Primero von Soden a fin de proteger las embajadas en Pekín. El 10 de junio de 1900 una fuerza de desembarco proveniente de las tripulaciones de las unidades navales británicas, francesas, austríacas, rusas y alemanas es enviada con la misión de llegar a Pekín. La posibilidad de acceder a Tientsin en el camino a Pekín estaba cerrada por el fuerte de Taku, en la embocadura del río Pei-ho en el Golfo de Tschili. El Imperio Alemán, teniendo importantes intereses en la región, movilizó su marina de guerra. (Inicialmente todas las unidades navales estacionadas en el este de Asia.) Luego la Armada envió buques de refuerzo y barcos para el transporte de tropas, con unidades del ejército e infantería de marina y tripulación de relevo para las unidades de la Armada. La victoria de las fuerzas aliadas se concreta en septiembre de 1901.

Las fuerzas de la Marina Imperial involucradas en el conflicto:

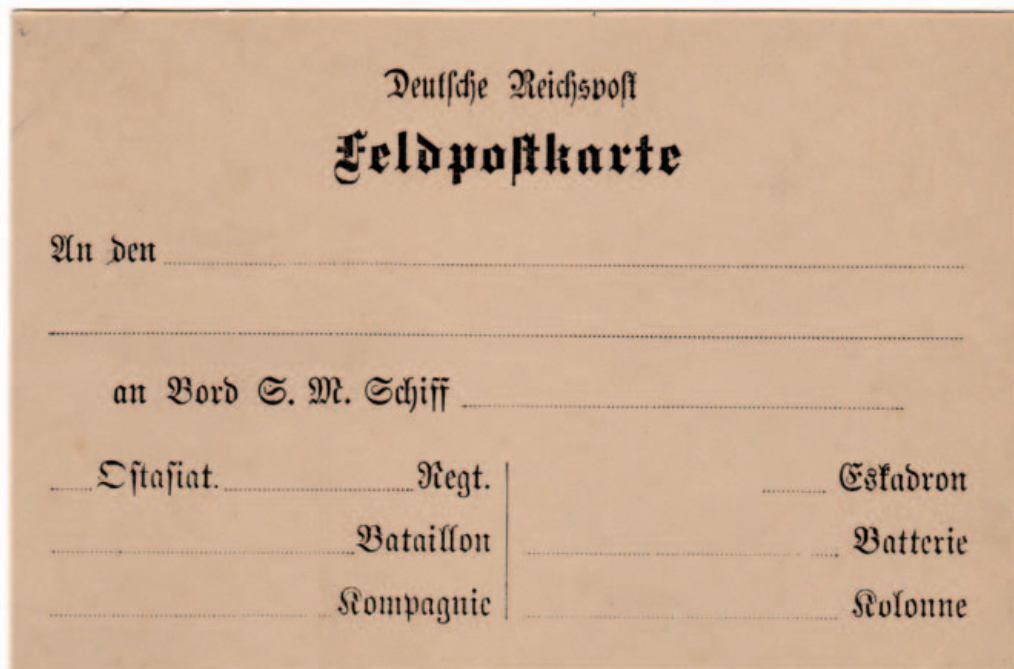
- Unidades estacionadas en el este de Asia
- Unidades de refuerzo
- Buques mercantes al servicio de la Armada para el transporte de tropas
- Batallones de Infantería de Marina
- Buques hospital y lazareto de Marina
- Buques tomados al enemigo.

Como es habitual en las unidades de la Armada alemana se le ha dado gran importancia a la comunicación postal entre las fuerzas en el frente y Alemania. El correo naval puso a disposición de las fuerzas navales su organización facilitando dichas comunicaciones. Así todas las unidades tanto de guerra como de transporte al servicio de la



Fig. 1: Marca obliteradora circular fechadora del Correo de la Marina Imperial Alemana. Número 72. En esa fecha a bordo del *Dampfer Crefeld* (transporte de tropas del cuerpo expedicionario).

Fig. 2: Tarjeta postal del Correo Imperial para el Correo de Campaña en la Guerra Boxer. Para ser enviada por los familiares a los tripulantes o tropa transportada a bordo de buques de la Armada.



Armada tenían a bordo una estafeta postal a cargo de un oficial del buque. El mismo estaba provisto de todos los elementos indispensables para facilitar su trabajo. Así se tenía a bordo una marca postal circular, fechadora con un número que identifica a la unidad en esa fecha. Por lo tanto un mismo número puede ser utilizado por diferentes unidades en distintos momentos del conflicto.

Tenía además sellos postales para prepagar el porteo de aquellas piezas sujetas a franqueo. La tropa y los marineros tenían franquicia postal, o sea, sus cartas simples y tarjetas postales eran enviadas sin cargo. Esta franquicia postal regía tanto para los envíos desde el frente como para aquellos enviados hacia las fuerzas en el mismo. La correspondencia enviada certificada debía pagar la sobretasa de certificación.

El correo imperial también pone a disposición de los familiares tarjetas postales preimpresas para el correo de campaña. En las mismas se halla preimpreso el lugar para indicar a bordo de qué buque se encuentra el destinatario, y también a qué unidad pertenece, en caso de tratarse de tropa que está siendo transportada hacia o desde el frente de combate.

Asimismo pone a disposición del personal en campaña tarjetas para enviar a sus familiares y amigos (Fig. 2).

Por ello dice: “a bordo del buque SMS.....” con espacio para indicar si pertenece al regimiento, escuadrón, batallón, batería, compañía o columna del cuerpo expedicionario al Asia Oriental.



Fig. 3: Tarjeta postal del Gran Crucero SMS *Hertha*.



Fig. 4: Sobre de carta de campaña despachada a bordo del Pequeño Crucero SMS *Irene* (N° 4) el 25 de octubre de 1900. Dirigida a Bonn. En el reverso tiene marca de arribo del 1° de diciembre de 1901.

Fig. 5: Tarjeta postal con imagen del Cañonero SMS *Iltis*.



En este primer artículo sobre la participación de la Marina Imperial en este conflicto solamente se incluirán a las unidades de la Armada estacionadas en el este de Asia al comienzo del conflicto (ver cuadro 1 en página siguiente). ■

Fig. 6: Sobre de carta despachado a bordo del cañonero SMS *Jaguar* (N°45) el 5 de agosto de 1900. Dirigido a Spremberg en Alemania. El sobre muestra franqueo con sello postal de Alemania de 10 pf. El remitente era oficial a bordo del buque, por lo que debía pagar el porteo correspondiente.



Fig. 7 (izquierda): Sobre de carta oficial de marina despachada por el Comando del SMS *Jaguar* (N° 45) el 21 de agosto de 1901. Destinada al Comando de Intendencia de la Marina Imperial en el Mar del Norte en Wilhelmshaven.

Fig. 8 (abajo): Reverso del mismo sobre que muestra la marca oficial administrativa del Comando del SMS *Jaguar*, y la marca de arribo en Wilhelmshaven el 30 de septiembre de 1901.



| Cuadro 1 Unidades de la Armada estacionadas en el este de Asia al comienzo del conflicto | | | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------|-----------|---------|-----------|-------------|
| Nombre | Tipo | Marca Postal N° | Desde ** | Hasta | Constr. | Tripulac. | Despl. Ton. |
| SMS Hertha* | Gran Crucero | 39 | 30.7.1900 | 31.8.1901 | 1897 | 471 | 5628 |
| SMS Hansa | Gran Crucero | 46 | 30.7.1900 | 31.8.1901 | 1898 | 477 | 6705 |
| SMS Kaiserin Augusta | Gran Crucero | 15 | 30.7.1900 | 31.8.1901 | 1892 | 439 | 6318 |
| SMS Irene | Pequeño Crucero | 4 | 30.7.1900 | 20.9.1901 | 1887 | 374 | 5027 |
| SMS Gefion | Pequeño Crucero | 38 | 30.7.1900 | 20.9.1901 | 1893 | 302 | 4275 |
| SMS Iltis | Cañonero | 20 | 30.7.1900 | 31.8.1901 | 1898 | 130 | 870 |
| SMS Jaguar | Cañonero | 45 | 30.7.1900 | 31.8.1901 | 1898 | 130 | 1048 |

(*) El Gran Crucero Hertha fue el buque insignia de la flota alemana en China durante el conflicto.
Las fechas se refieren al período en el cual hubo posibilidad de despachar correo de campaña a bordo del buque durante el conflicto.

Referencias Bibliográficas

- Hildebrand, Rohr y Steinmetz: Die Deutschen Kriegsschiffe. Tomo 3. Koehler Verlag. Herford 1985.
- Ehemalige deutsche Kolonien und Auslandspostämter. Stempelkatalog. 16 Auflage. CB-Verlag, Berlin, 2003.

(*)

El doctor Andrés J. Schlichter es especialista en cirugía cardiovascular pediátrica y es Jefe del Servicio de Cirugía Cardiovascular Pediátrica del Hospital de Niños de Buenos Aires.
Es coleccionista especializado en historia postal filatélica.
Miembro de la Academia Hispánica de Filatelia. Jurado Internacional de Historia Postal Filatélica.
Fellow de la Royal Philatelic Society London. Miembro de diez sociedades filatélicas internacionales.
Ha escrito el libro Historia Postal de la Tripulación del Acorazado Admiral Graf Spee, en colaboración con el Dr. Julio R. Spinetto.
Ha publicado más de 50 trabajos sobre historia postal filatélica.

INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Creado en 1961

SUSCRÍBASE

Beneficios para los suscriptores

- Abona sólo el 50% del precio de tapa de los libros editados por el IPN.
- Descuentos del 10% al 30% sobre libros de otras editoriales.
- Importantes descuentos en la compra de material y bibliografía de navegación.
- Posibilidad de abonar en cuotas.
- Recibe con su libro un ejemplar sin cargo de Gaceta Marinera Revista.



Ventas: Galería Larreta Local 28, Florida 971 o San Martín 958, Buenos Aires.
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43.
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800.
E-mail: instituto.publicaciones@centronaval.org.ar
Gerencia: Florida 801, piso 3, Buenos Aires.
E-mail: gerente.ipn@centronaval.org.ar

ÚLTIMOS LANZAMIENTOS



Faldas a Bordo
Alfio A. Puglisi
\$ 24.-
ISBN 950-899-066-X



Terrorismo y Contraterrorismo
Russell Howard
Reid Sawyer
\$ 55.-
ISBN 950-899-053-8



La Decisión en el Caos
Carlos A. Frasch
\$ 24.-
ISBN 950-899-040-6

Formas de pago: Efectivo, tarjeta, con vale, contrareembolso, en cuotas.

Infórmese y compre en
www.ipn.centronaval.org.ar

En su retiro navegue por las mejores aguas.

Después de tanto esfuerzo llegó el momento de relajarse y disfrutar de la vida.

En **Banco Patagonia** queremos que lo haga de la mejor manera.

Por eso le ofrecemos beneficios exclusivos para que Usted no se preocupe por nada.

- ▲ Caja de ahorro Gratis.
- ▲ Tarjeta Patagonia 24 sin costo.
- ▲ Amplia red de cajeros automáticos.
- ▲ Anticipos.
- ▲ Préstamos Personales.
- ▲ Tarjetas de crédito Visa o Mastercard sin costo de emisión ni renovación.

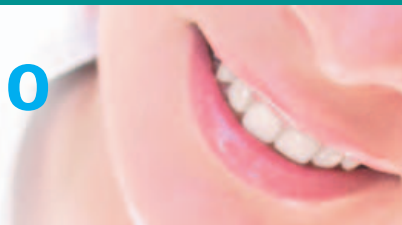


Para ampliar esta información llame al **Centro Naval** al 4311-0020 / 3437 de Lunes a Viernes de 13 a 18 hs. o a **Patagonia en Línea** al 0810-888-8500

0810 999 6655
www.bancopatagonia.com

BANCOPATAGONIA
EN TODO EL PAÍS

Experiencia al cuidado de su salud bucal



- 20 años atendiendo D.I.B.A.
- Atención personalizada.
- Confianza y formación profesional, al servicio del paciente.
- Especialistas en ortodoncia y endodoncia. Tratamientos de prótesis.
- Atendemos las obras sociales: I.O.S.E, Personal aeronáutico, Policía Federal, etc.
- Sistemas prepagos: Osdipp, CM Salud, etc.
- Tratamientos de ortodoncia con cobertura D.I.B.A.
- Planes especiales. Consulte.

Dra. María Ana Ramírez

Especialista en endodoncia M.N. 19053

Dr. Marcelo Labadie

Especialista en ortodoncia, M.N. 18234

Ciudad de La Paz 1450, 1º A,
Buenos Aires. Tel/Fax 4787-3547
mlab@fibertel.com.ar
mariaanaramirez@fibertel.com.ar

no espere más

PRESTAMOS PERSONALES

Tenemos a su disposición nuevas líneas de préstamos preferenciales.

Hasta \$40.000 y 60 cuotas
Cuotas fijas y en pesos
Acceso en 24hs.
Sin Veraz, ni Garantías

MEDICINA ESTETICA



Porque usted se lo merece, porque usted lo vale, porque queremos que se sienta bien, Descubra el mundo Sublime...

MUJERES

- REJUVENECIMIENTO FACIAL
- MODELACION CORPORAL
- CIRUGIAS
- VARICES
- NUTRICION
- DEPLACION PERMANETE
- COSMETICA

HOMBRES

- REJUVENECIMIENTO FACIAL
- MODELACION CORPORAL
- PLANES DE NUTRICION
- IMPLANTE CAPILAR
- VARICES
- CIRUGIAS

2000



MOTHER PC CHIP
DDR 128 MB
HD 40 GB
FLOPPY
CD-ROM
MOUSE
TECLADO
PARLANTES
GABINETE ATX
MONITOR 15" SVGA

Cuotas de
\$55.26*

Precio Contado \$1.150 cant. 50

* cuota sin costo de envío.

ELECTRODOMESTICOS



Acuerdo con **GARBARINO**

El producto lo entregamos en su domicilio.
Con Garantía de Garbarino.

Más de 400 productos

EQUIPOS DE GNC



(600 talleres habilitados a nivel país)

Instalación si costo alguno,



Seleccione el producto en www.publicred.com.ar

011/4381-3939

EL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACIÓN

MARCELO E. LOZA

Desde hace 34 años su misión consiste en juzgar la responsabilidad profesional que le pueda caber a cada marino mercante nacional o extranjero, así como al práctico o baqueano que haya resultado imputado en una causa originada como consecuencia de un accidente marítimo, que amerite mayor profundidad en su análisis que la de una actuación sumaria.

El Tribunal tiene jurisdicción en las aguas navegables del mar territorial e interiores incluyendo ríos y puertos.

Su jurisdicción se extiende sobre la responsabilidad de los marinos mercantes argentinos a bordo de buques nacionales, si el suceso marítimo tiene lugar en aguas o puertos extranjeros, así como en la alta mar.

Está conformado, además de su presidente, un Oficial Almirante de la Armada, por vocales que representan a la Marina Mercante Nacional, la Prefectura Naval y la Armada, completándose con un vocal letrado quien actúa como asesor en la metodología procesal correspondiente.

La figura de un Procurador fiscal letrado representa la defensa de los intereses del Estado así como la acción pública, es decir, la defensa de la sociedad.

Es así como podemos asegurar que se trata de un Tribunal conformado por profesionales del mar para juzgar a profesionales del mar, quedando además garantizado el marco jurídico.

“Un Tribunal de peritos” tal como lo expresara la Corte Suprema de Justicia en oportunidad de emitir dictamen confirmando una sentencia de este Tribunal ante un recurso elevado ante esa, la última instancia.

Su modalidad de proceso es verbal y actuada, es decir, conlleva las ventajas del juicio oral en el sentido de otorgar al juzgador la continuidad e inmediatez del seguimiento del proceso, escuchando y viendo las deposiciones de testigos, imputados y peritos en las distintas audiencias de producción de pruebas.

A lo anterior debe sumarse la importante actuación de los abogados defensores de parte que, si son probos, actuarán como auxiliares del Tribunal al abstraerse de la lógica y humana pasión de sus defendidos supervisando la producción de pruebas y definiendo con exactitud la naturaleza de su alegato, los fundamentos en que lo basa y la normativa en que se apoya.

*Ascendió a Contraalmirante en diciembre de 1994.
Formó parte de la dotación que preparó y trajo al país al buque velero oceanográfico El Austral donado al doctor Hussay por el Instituto Oceanográfico Hoods Hole de los EE.UU. en 1966.
Se capacitó como analista operativo en sistemas automatizados de comando y control en 1970.
Integró la comisión a Gran Bretaña para recibir al destructor Tipo 42 Hércules en 1975.
Desde 1974 hasta 1976 fue Comandante del Área Naval Atlántica y Jefe de la Base naval de Puerto Belgrano.
Cursó, en 1989, la licenciatura en relaciones internacionales en la Universidad de Belgrano.
Se desempeña como Presidente del Tribunal Administrativo de la Navegación desde el año 2001.*



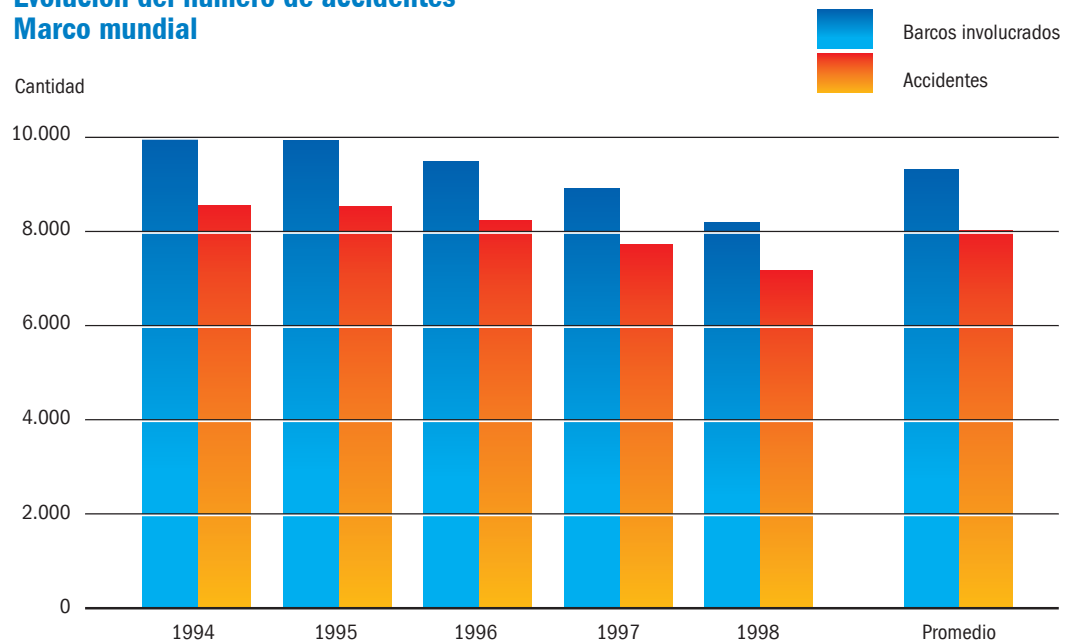
BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 814

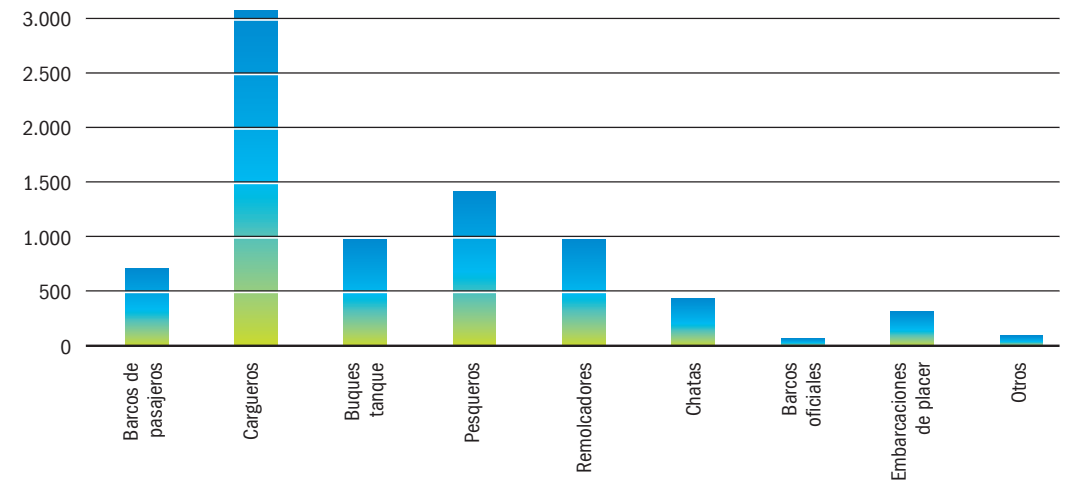
Mayo/agosto de 2006

Recibido: 10.8.2005

Evolución del número de accidentes Marco mundial



Tipo de barcos involucrados en accidentes Marco mundial, año 1998



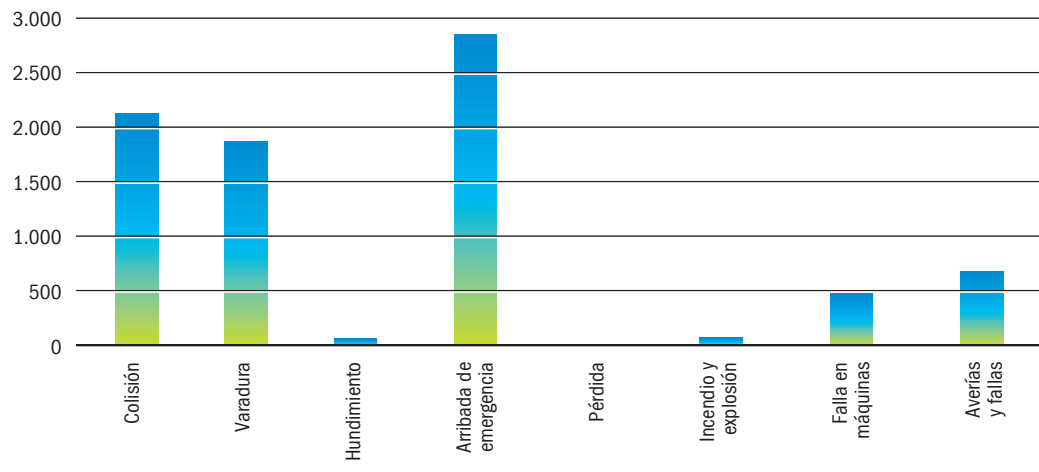
Esta disciplina metodológica en la producción de la prueba, de lograrse, otorga racionalidad a la administración del Tribunal y sus recursos, lo que concurre a preservar la garantía constitucional de los imputados al derecho a un debido proceso.

Como contralor jurídico, Tribunal de alzada o instancia superior al Tribunal Administrativo de la Navegación actúa la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal.

Este órgano está facultado para modificar, cancelar o confirmar las sentencias del Tribunal.

La jurisprudencia establece, hasta ahora, que las dos instancias superiores al Tribunal (Cámara de Apelaciones y Corte Suprema) sólo actuarán si se transgrede por parte del

Tipo de accidentes Marco mundial, año 1998



Distribución de accidentes Marco mundial, año 1998

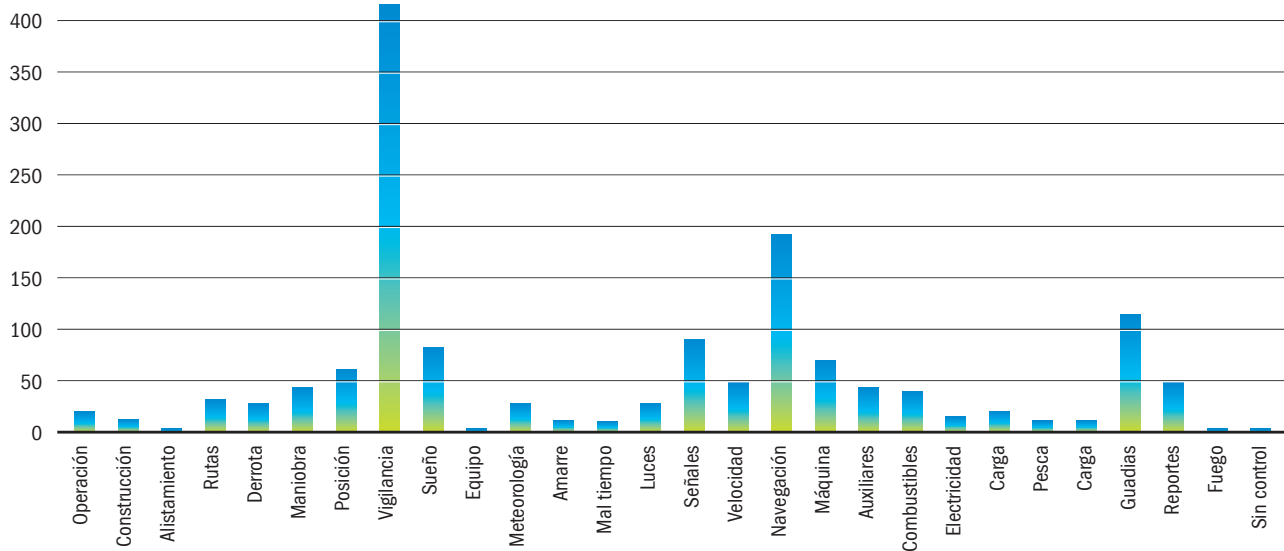
| | Colisión | Varadura | Hundimiento | Arribada de emergencia | Pérdida | Incendio y explosión | Fallas en máquinas | Averías y fallas | Total |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|----------|----------------------|--------------------|------------------|-------------|
| Barcos de pasajeros | 240 | 39 | 1 | 367 | | 1 | 30 | 29 | 707 |
| Cargueros | 477 | 1267 | 7 | 1000 | | 8 | 82 | 259 | 3100 |
| Buques tanque | 227 | 159 | | 492 | | 1 | 48 | 73 | 1000 |
| Pesqueros | 552 | 91 | 32 | 257 | 2 | 38 | 281 | 185 | 1438 |
| Remolcadores | 221 | 173 | 5 | 541 | | 5 | 17 | 45 | 1007 |
| Chatas | 175 | 112 | 3 | 139 | | 1 | 2 | 32 | 464 |
| Barcos oficiales | 18 | 4 | | 33 | | | | 6 | 61 |
| Embarcaciones de placer | 184 | 30 | 28 | 23 | | 9 | 7 | 36 | 317 |
| Otros | 30 | 5 | 2 | 8 | | | 1 | 4 | 50 |
| Total | 2124 | 1880 | 78 | 2860 | 2 | 63 | 468 | 669 | 8144 |

Tribunal alguna garantía constitucional, o al debido procedimiento procesal pautado en algunos artículos de los códigos de procedimientos civil y comercial y, en otras instancias, del código de procedimientos penal.

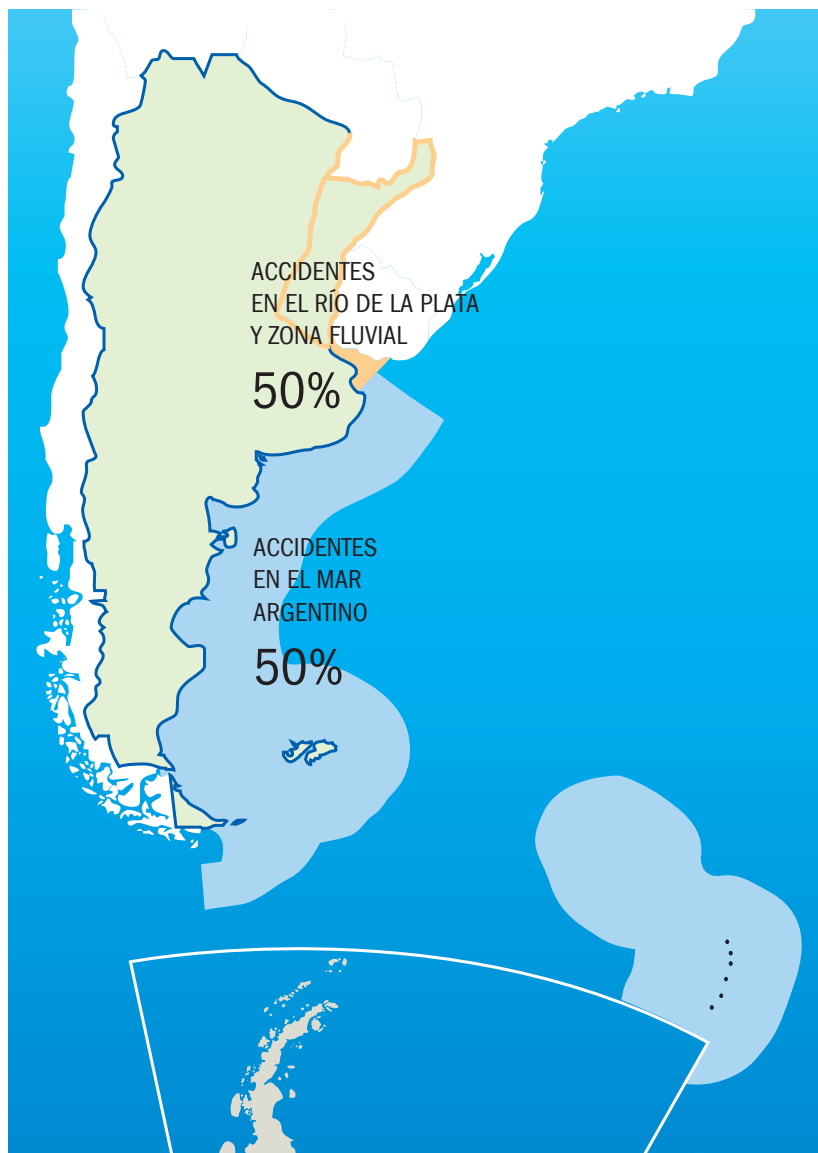
En otro orden de cosas cabe agregar que son comunes, en cada audiencia en el Tribunal, los debates y análisis sobre oceanografía, hidrografía arquitectura naval, meteorología, hidrodinámica y ramas de la ingeniería como la mecánica, eléctrica y electrónica.

Sumemos a lo dicho el arte de la maniobra y la ciencia de la navegación, el derecho de la navegación y, por supuesto, el análisis del comportamiento humano ante la emergencia; en fin todas las disciplinas que debe transitar el marino profesional para estar en condiciones de conducir o tripular ese asombroso ingenio que es el buque mercante moderno.

Causa de los accidentes Marco mundial, año 1998



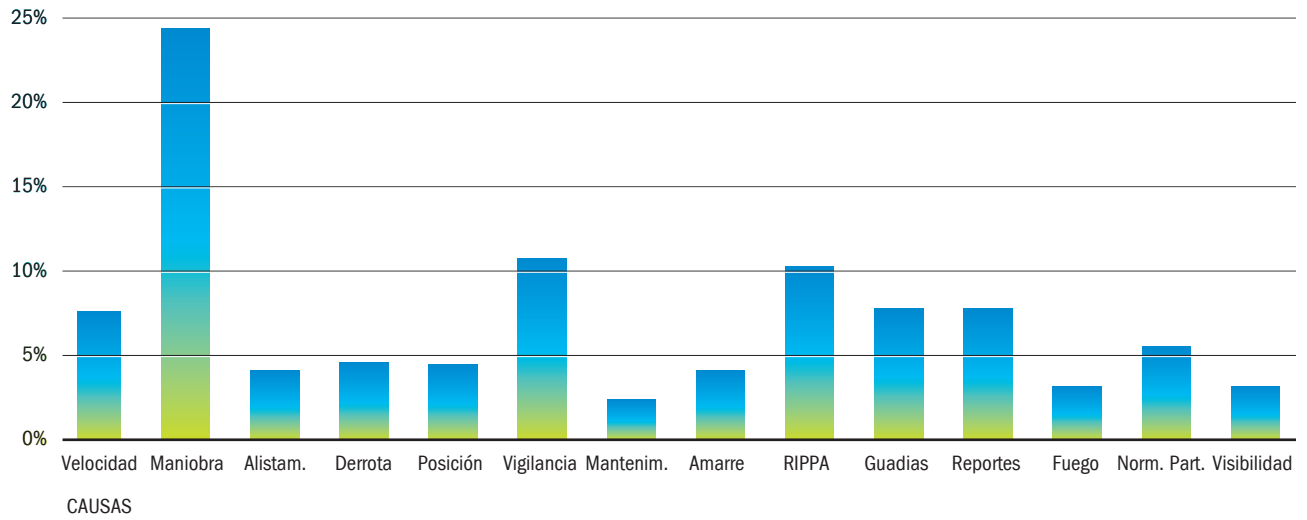
Distribución de accidentes graves por zona Marco nacional, últimas tres décadas



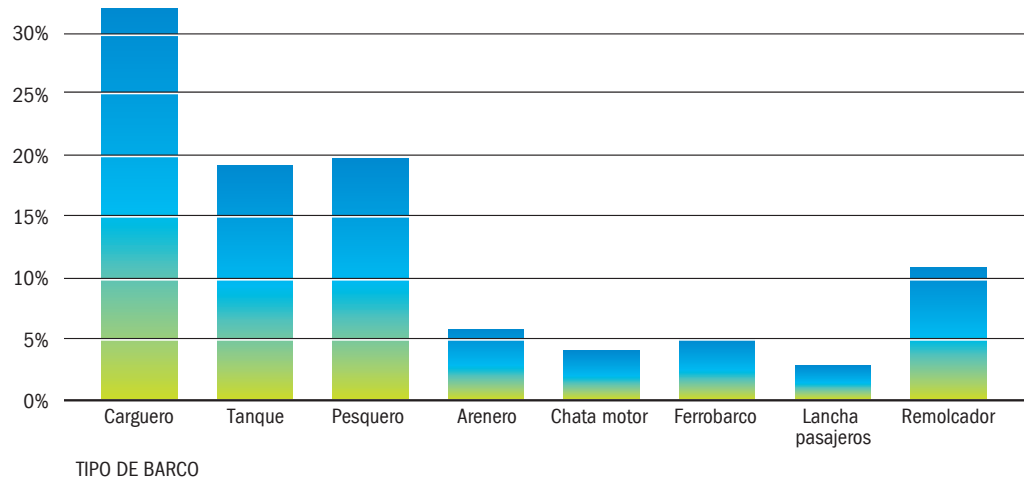
A su principal función procesal y sancionadora, el Tribunal suma el análisis estadístico de sus causas transformándolo, si cabe, en recomendaciones para realimentar tanto al sistema de capacitación, titulación y habilitación del personal embarcado de la Marina Mercante Nacional como al sistema normativo vigente llegando incluso a recomendar la adaptación de normas.

Por otra parte es necesaria la concienciación general de que en nuestras aguas para todos los buques y fuera de ellas para los nacionales, la mayoría de las convenciones internacionales de la OMI son leyes de la Nación (RIPPA: Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar), (SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), (MERSAR: Reglas de Búsqueda y Rescate de Náufragos para Buques Mercantes), (SAR: Convenio Internacional de Búsqueda y Rescate en el Mar), (MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir Derrames de Hidrocarburos desde Buques), (Líneas de Carga) (Estado Rector del Puerto), (Normas de Formación Titulación y Guardias), etc. y el apoyo a dichos convenios por parte de países que representan más del 90% del tonelaje mundial, le suma legitimidad.

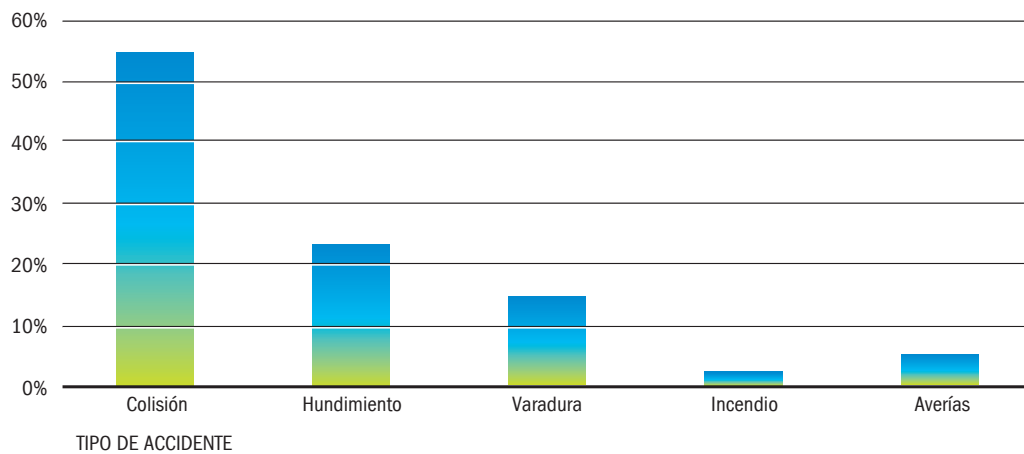
Causa de los accidentes graves Marco nacional, últimas 3 décadas



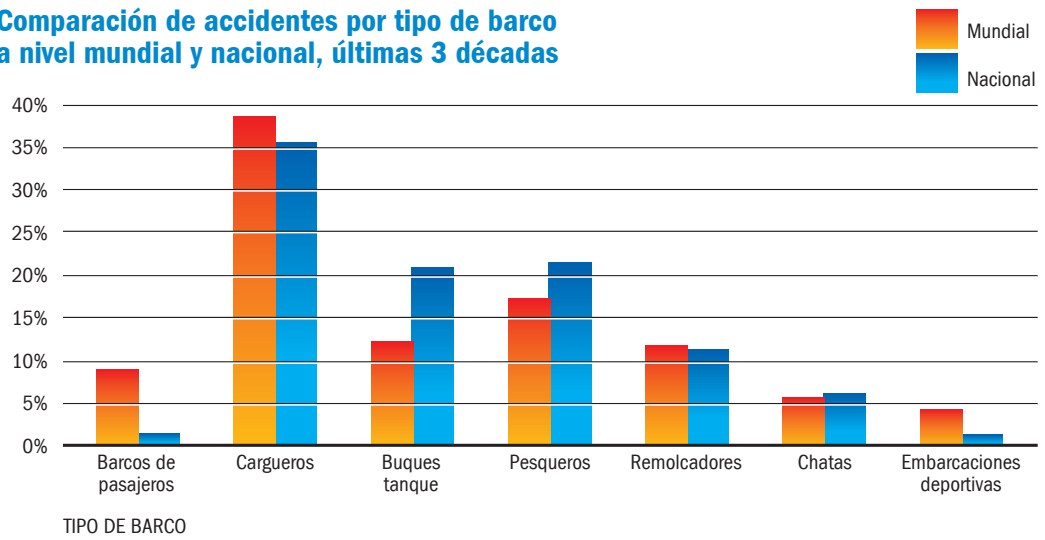
Tipo de barcos involucrados en accidentes graves Marco nacional, últimas 3 décadas



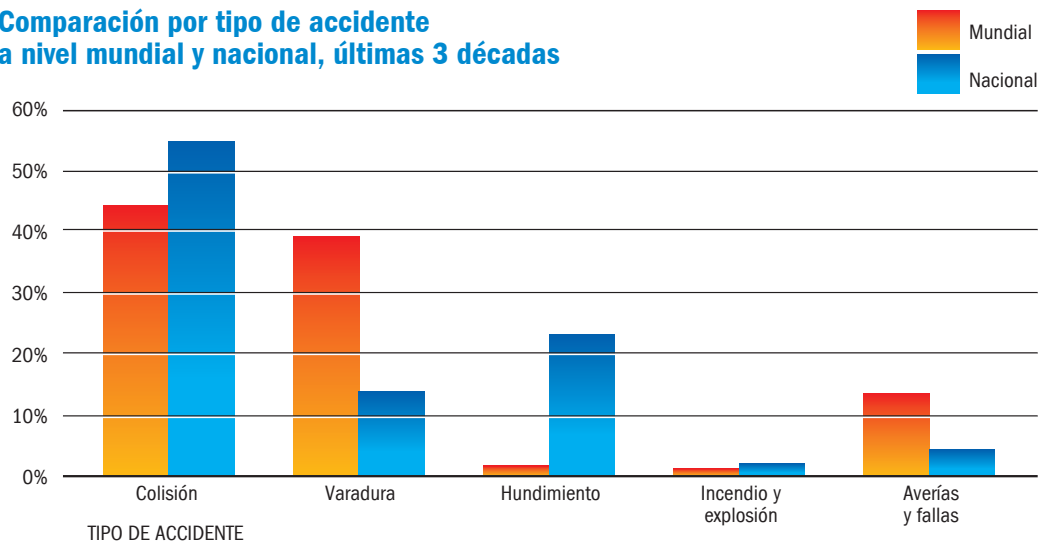
Tipo de accidentes graves Marco nacional, últimas 3 décadas



Comparación de accidentes por tipo de barco a nivel mundial y nacional, últimas 3 décadas



Comparación por tipo de accidente a nivel mundial y nacional, últimas 3 décadas



Existen detalles estadísticos interesantes que muestran los gráficos presentados en este texto.

La estandarización global, tanto en la construcción como en la normativa de la navegación, nos permite la utilización de bancos de datos mundiales para inferir sobre las principales causas de los accidentes navegatorios marítimos con datos más precisos, debido a una muestra o población estadística mayor.

A las estadísticas mundiales se suman finalmente las comparaciones con los casos ocurridos en la jurisdicción del Tribunal de la Navegación argentino.

La inclusión de la Argentina en la “Lista blanca” OMI de Estados preocupados por la adecuada capacitación y titulación de sus marinos, nos obliga a todos cada vez más. ■

NAVEGAMOS POR INTERNET

Comentario del
Capitán de Navío
(R) **Ricardo A.
Hermelo**

<http://www.marmuseum.ca/marhst.html>

Si bien en inglés, hemos navegado en un portal de Canadá con excelente información marítima.

MARHST-L es un foro de discusión que está patrocinado por el Museo Marítimo de los Grandes Lagos y por la Universidad de Queens de Kingston, Canadá. Es gratuito y participan especialistas de varios países. El propósito es promover el intercambio de información confiable de historia e intereses

Tiene conexión con otros institutos y organizaciones relacionados con historia marítima y marina mercante, defensa (NAVY, Royal Navy y German Navy), Primera y Segunda guerras, novedades portuarias, tendencias en dimensiones de los barcos, accidentes en rutas críticas (ej. Estrecho de Malaka, Canal de Suez, Panamá), historiadores o investigadores privados, información de los accidentes del Lloys e investigadores privados.



marítimos. Se inició en 1994 y da información diaria a quienes se suscriben.

MarHst-L: Listserv de la Queen's University
An International Marine History Information Exchange Group.

e-mail: Archives of MARHST-L@POST.QUEENSU.CA

Para consulta, desglosa la información disponible en dos áreas: la del último año y la disponible desde 1994. La búsqueda es sencilla. Se sugiere verificar las regulaciones del foro, para evitar inconvenientes.

La información diaria que difunde es considerable. Ello dificulta la lectura, pero la opción es filtrar la lectura de promotores seleccionados; una guía aproximada es:

Michael Pryce: noticias de accidentes marítimos, obstrucción de vías navegables, etc. Está al día y con amplia información en desarrollo; participante diario.

Lynch, Tim: novedades de reuniones marítimas, seminarios, noticias generales marítimas; pertenece a otro foro complementario (H-Maritime de California Maritime Academy).

P D Hulme: arquitectura naval.

Frank Pierce Young: información de la NAVY Annapolis, MD-EE.UU.

Lars Bruzelius: (Suecia) con portal propio; información de cuestiones marítimas de la antigüedad.

Lincoln Paine: reglas y legislación marítima.

Roland H. Webb: construcción de barcos e historia.

MARHST-L está considerado uno de los sitios más importantes en el ámbito marítimo, pero no ofrece temas de habla hispana, salvo contadas excepciones. ■

Comentario
del señor
Juan Marocchi

<http://www.navweaps.com/>

Hemos visitado el portal NavWeaps, dedicado a la historia de las armas navales.



En el sitio podemos encontrar, en idioma inglés, infinidad de datos sobre armas navales de todas las armadas, épocas y calibres desde los primeros cañones navales pasando por los inmensos cañones llevados por los acorazados de las dos guerras mundiales hasta los más modernos cañones navales que equipan los barcos de hoy en día.

Hay también excelentes imágenes además de fichas técnicas de cada cañón que haya

sido montado en barco alguno. El sitio está dividido en secciones en las que figuran las armadas más importantes con cada cañón que haya sido empleado por cada una de ellas con su correspondiente ficha técnica.

También hay una sección dedicada a la tecnología naval, en ella podemos encontrar artículos que abordan interesantísimos temas históricos y técnicos de todos los sistemas que equipan a los barcos de guerra: cañones, motores, direcciones de tiro, corazas, diseños de cascos, etc.

También hay artículos sobre batallas y sobre las diferentes tácticas que empleaban las distintas armadas, como también los sistemas de armas empleados en ellas.

La información es de fácil lectura y no requiere que el lector sea un entendido en el tema para comprenderla, para los aficionados a los temas navales este sitio es seguramente uno de los más completos, se podría decir que es LA BIBLIA de los aspectos técnicos de los buques de guerra.

En el portal también hay un foro de discusión con diferentes tópicos en donde las personas de todas partes del mundo tratan temas históricos y actuales sobre buques de guerra, uno se puede registrar gratuitamente y participar de las discusiones planteadas por los usuarios.

El portal tiene toneladas de información y es sin duda un lugar de consulta obligado para cualquier aficionado a los barcos de guerra. Cualquiera que lea sus artículos se convertirá sin duda alguna en un entendido sobre los aspectos técnicos de los buques de guerra de todas las épocas. ■

Otras páginas de internet comentadas en números anteriores

| | | | |
|---|---|---------|----------|
| <i>Nuestro Mar</i> | http://www.nuestromar.org | BCN 812 | Pág. 463 |
| <i>Histarmar</i> | http://www.histarmar.com.ar | BCN 813 | Pág. 173 |
| <i>International Journal of Naval History</i> | http://www.ijnhonline.org | BCN 813 | Pág. 174 |
| <i>Bismarck & Tirpitz</i> | http://www.Bismarck-class.dk | BCN 813 | Pág. 175 |

Resumen de noticias de NUESTRO MAR

1º de abril 15 de julio de 2006

Contraalmirante VGM (R) **Carlos E. Cal**, editor de www.nuestromar.org

Este resumen contiene las noticias destacadas del mar, que fueron publicadas en las páginas de www.nuestromar.org durante este período. Además de publicar diariamente las noticias del sector, el sitio de la Fundación Nuestro Mar ofrece un Boletín Semanal que se envía gratuitamente por medio de correo electrónico, mediante suscripción (info@nuestromar.org).

ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

Se creó una Comisión de Coordinación para el saneamiento del Riachuelo

BUENOS AIRES El pasado 21 de junio, la Administración General de Puertos, junto con otros organismos públicos y privados, firmó un Acta de Acuerdo Constitutiva, por la cual se creó una Comisión de Coordinación de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

28/06/06

Presentaron un proyecto de protección del acuífero guaraní

El objetivo es la protección ambiental y desarrollo sostenible de una de las reservas de agua más grandes del mundo. La presentación de la iniciativa se realizó ayer en Santa Fe. 08/07/06

Desarrollan un atlas de riesgos del mar y la costa

Un ambicioso proyecto multidisciplinario en el que participan 30 investigadores de media docena de instituciones académicas locales pondrá en manos de la comunidad una inestimable herramienta para cumplir con la remanida máxima de que es mejor prevenir que curar: el primer atlas de sensibilidad ambiental del mar y la costa. 23/06/06

Se crea la Comisión para el Estudio del Cambio Climático en la Antártida e Islas del Atlántico Sur

BUENOS AIRES (NM) Mediante una Resolución de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable del Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación se crea, en el ámbito de la Unidad de Cambio Climático, y en la órbita y bajo el control de la mencionada Secretaría a cuyo frente se encuentra la abogada Romina Picolotti, la Comisión para el Estudio del Cambio Climático en la Antártida e Islas del Atlántico Sur. 03/07/06

PUERTOS

El primer embarque hacia el exterior en el puerto de Ibicuy

El gobernador Jorge Busti recorrió ayer el nuevo muelle de Puerto Ibicuy, donde se está realizando la carga de 16.000

toneladas de arroz con destino a Senegal, África, hecho que representa la primera operación hacia el exterior en este puerto luego de mucho tiempo. 06/07/06

Prevén invertir 400 millones de dólares en puertos bonaerenses

Un tercio de las cargas transportadas por el país pasan por las ocho terminales provinciales que en el 2005 permitieron la movilidad de 50,2 millones de toneladas, en clara sintonía con la mejora registrada en las exportaciones argentinas al mundo.

29/06/06

El puerto de Singapur supera al de Hong Kong por 45.800 TEU en el mes de mayo

El tráfico del puerto de Singapur superó el del puerto de Hong Kong en el mes de mayo, después de que la Autoridad Portuaria informara que en ese período se alcanzaron los 2.066.000 de TEU, 45.800 TEU más que los que Hong Kong movió en mayo. 27/6/06

Proyectan invertir u\$S 170 M en el puerto de Buenos Aires

En la Terminal 6. Incluye sitios de atraque, payas de estacionamiento y grúas pórtico Post Panamax. 13/07/06

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Efthimios E. Mitropoulos: una visión sobre el futuro del "shipping"



El Secretario General de la OMI dio su perspectiva sobre la actividad naviera internacional. **BUENOS AIRES (NM)** En otra provechosa sesión del Seminario sobre Intereses Argentinos en el Mar, y ante una atenta audiencia de más de cuatrocientos asistentes reunidos en el auditorio del Palacio San Martín de Buenos Aires, y en las ciudades

de Córdoba, Mar del Plata y Rosario —conectadas mediante videoconferencia— el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) presentó el pasado martes su percepción sobre el futuro de la industria naviera. 04/07/06

¿Qué es el SIA / AIS?



La Prefectura Naval Argentina le da la bienvenida a su sitio en Internet "AISIN-FO", servicio de determinación en tiempo real del tráfico marítimo y fluvial de la República Argentina. 03/07/06

El Gobierno de Panamá aprueba la ampliación de su canal interoceánico

El Gobierno de Panamá ha aprobado la primera ampliación del canal interoceánico en la que se invertirían 5.200 millones de dólares. El Ejecutivo panameño ha pedido al Parlamento que debata la propuesta y al Tribunal Electoral que convoque a los panameños a un referéndum para decidir si se ejecuta o no la obra. 28/06/06

Uruguay fomenta el cabotaje con tarifas promocionales

Está claro que la política portuaria uruguaya tiene un rumbo firme. Modernizan sus terminales, profundizan accesos y vasos portuarios, y trabajan en conjunto con una Aduana que apunta a facilitar el comercio sin dejar de lado su función de contralor. 06/07/06

INDUSTRIA NAVAL

Samsung construye el buque más grande del mundo para China Shipping Group

MARÍTIMO PORTUARIO El *Xin Los Angeles*, propiedad de la compañía China Shipping, tiene capacidad para 9.600 contenedores de 20 pies. Dispone de una eslora de 321 metros y una manga de 46 metros y ha sido construido para minimizar las vibraciones del buque. 30/06/06

Se reactiva la industria naval: nace la *Argentina III* Una barcaza para transporte fluvial.

Con una inversión de 3 millones de dólares, el Consorcio de Cooperación Naviero Argentina construirá esta tercera barcaza (de una serie de cuatro, *Argentina I* y *Argentina II* ya están en el agua) concebida para el transporte fluvial. El anuncio se realizó en las instalaciones del Astillero Domecq García del Puerto de Buenos Aires. 24/6/06

Deseado participa de la reactivación de la industria naval

Las posibilidades de diversificación económica en Puerto Deseado pasarán ahora por el trabajo que se realiza en el dique seco de la firma Coserena, que ya tuvo una primera experiencia en la construcción de un buque pesquero. 25/6/06

Trabajadores del ARS protestan en Casa Rosada

Movilizados en aproximadamente 70 micros, actualmente se encuentran en las inmediaciones de la Casa de Gobierno, luego de haberse reunido en el Ministerio de Infraestructura con funcionarios del área. Exigen la concreción efectiva de trabajos anunciados y rechazan a la actual conducción ejecutiva de la planta naval. "Creemos que con las autoridades no hay retorno", afirmaron desde ATE Ensenada. 31/05/06

PESCA Y ACUICULTURA

Se podrá acceder a los antecedentes de cada buque pesquero por internet (Buenos Aires)

LA PROVINCIA DISEÑA UN NUEVO SERVICIO

El área de Pesca bonaerense inaugurará este nuevo servicio antes de fin de año. Permitirá a los armadores ver el historial completo de sus buques. El subsecretario Oscar Fortunato explicó que es parte un reordenamiento administrativo y de la modernización que su dependencia impulsa para el sector. 29/06/06

En el 2005 se exportaron 495.580 toneladas de productos pesqueros

DATOS DE LA SUBSECRETARÍA DE PESCA DE LA NACIÓN

La Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación actualizó los datos relativos a las exportaciones de productos pesqueros elaborados en base a los datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, donde constan exportaciones de productos pesqueros por un total de más de 495 mil toneladas, por un valor superior a los 810 millones de dólares.

El dorado es una especie con riesgo de extinción

El dorado escasea. Corre serio peligro de desaparecer si no se frenan la pesca indiscriminada y la progresiva contaminación de los ríos.

Sanciones más severas y mayor transparencia en la Ley de Pesca

La titular de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Cámara de Senadores de la Nación, Silvia Giusti, se reunió con el vice de la misma, el legislador fueguino Mario Daniele, para modificar el actual Régimen Federal de Pesca (Ley 24.922). La misma pretende terminar con las triangulaciones de las grandes empresas pesqueras que evaden sus permisos.

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Puerto Madryn: anuncian las Jornadas Nacionales de Ciencias del Mar

Las Jornadas Nacionales de Ciencias del Mar (JNCM) son la reunión periódica argentina de mayor importancia en el ámbito de los estudios y desarrollos científico-tecnológicos relacionados con el mar. Se harán en Puerto Madryn, en diciembre de este año.

Dicen que bajó más del 90% el volumen de peces en el mar

El volumen de peces en los océanos se redujo más del 90% en el último siglo, y el porcentaje de biodiversidad marina protegida es inferior al 0,1% del total, advirtió el científico Carlos Duarte, profesor del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de España (CSIC).

Cultivo de mejillones: una actividad que promete gran desarrollo

El aprovechamiento adecuado de los recursos que brinda el mar puede generar emprendimientos productivos que, ya se ha

demostrado, tienen un gran éxito en los distintos lugares del mundo donde la actividad se desarrolla.

Especialistas del Conicet sostienen que Entre Ríos y Santa Fe deben tener la misma regulación en la Ley de Pesca

PARANÁ En una charla llevada a cabo en la Cámara de Diputados de la provincia, en la que la Ley de Pesca fue el tema central, el investigador del Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet) Claudio Baigún se refirió a la depredación del río Paraná, el cual genera "entre 40 y 60 kilos por hectárea" mientras que hoy se está extrayendo el doble o triple de esos valores.

POLÍTICA Y ECONOMÍA

Malvinas: fuerte rechazo argentino a las licencias de pesca por 25 años

Empieza a regir desde hoy la nueva legislación pesquera en las islas. Lo darán a conocer hoy. Además, preparan una protesta ante la Cancillería británica.

Repsol impulsará la actividad offshore en el Golfo San Jorge

Entre otros programas específicos que prevé la petrolera, se acentuará la actividad de exploración offshore en aguas profundas, en asociación con la Empresa Nacional Argentina, ENARSA, para lo cual ya se ha contratado un buque de perforación de última generación.

Campaña legislativa por las Malvinas

LANZAN EL OBSERVATORIO PARLAMENTARIO

Con el endurecimiento de la posición británica y el renovado interés del Gobierno respecto de un tema sensible para la sociedad argentina como datos recientes, la Cámara de Diputados lanzó ayer el Observatorio Parlamentario sobre la Cuestión Malvinas, presentado como un "espacio de reflexión pluralista" que reunirá a políticos, diplomáticos y académicos en torno del reclamo de soberanía que el país mantiene ante el Reino Unido desde antes y después del conflicto armado de 1982.

EE.UU.: un nuevo buque de la Armada se construye con acero proveniente de los restos de las Torres Gemelas

Aunque todavía le falte un año para tocar el agua, el buque de asalto anfibio USS *New York* ya ha hecho historia. Y dos veces. Fue construido con 24 toneladas de chatarra de acero recuperada del World Trade Center (las Torres Gemelas), y sobrevivió al huracán Katrina. 28/04/06

Recursos del lecho y subsuelo del mar: finalizó un importante seminario internacional

Tal como lo anunciara días atrás Nuestro Mar, los días 15, 16 y 17 de mayo tuvo lugar en el Hotel Sheraton de la ciudad de Buenos Aires el seminario internacional "Los recursos del lecho y subsuelo del mar", organizado por el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI) y la Comisión Nacional del Límite de la Plataforma Continental (COPLA). 29/05/06

DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Protección portuaria: sugieren que lo esencial es limitar los impactos de un ataque terrorista (EE.UU.)

Un reciente estudio sobre protección portuaria, dado a conocer recientemente por el Instituto de Políticas Públicas de California, sugiere que las medidas de seguridad deberían enfocarse más en la rápida superación de los efectos económicos de un posible ataque terrorista sobre un establecimiento portuario. El informe sostiene que los ataques no pueden prevenirse, pero que una buena preparación puede minimizar su impacto financiero, y desalentar a los atacantes.

Beneplácito por las tareas de patrullaje sobre buques pesqueros ilegales

La Armada y la Prefectura fueron felicitadas por la Cámara de Diputados de la Nación.

Prohíben uso de sonares activos en medio de un ejercicio multilateral (EE.UU.)

Jueza federal norteamericana prohíbe el uso de sonares activos a naves de guerra en un ejercicio.

Las tres investigaciones del Prestige coinciden en la debilidad del petrolero



La Organización Marítima Internacional (OMI) acaba de validar las tres investigaciones oficiales sobre el accidente del *Prestige*, dentro del programa de análisis de siniestros ideado por el organismo internacional para extraer lecciones de cara al futuro sobre este tipo de sucesos.

Renovación de medios militares

Chile, uno de los países que destina mayores recursos a la Defensa en América latina, tiene en marcha un plan de renovación de material obsoleto para sus fuerzas armadas por 2.500 millones de dólares, que despierta temores entre sus vecinos. El programa de modernización convertiría a Chile hacia 2010 en el primer país de la región en poseer fuerzas armadas equiparables a las de la OTAN, según el Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (Sipri).

ANTÁRTIDA

Se vienen nuevas secretarías y subsecretarías: la de Malvinas y la Antártica (Tierra del Fuego)

El Ejecutivo provincial cubrirá la Secretaría de Seguridad y creará la secretaría que atenderá temas vinculados con las islas Malvinas. Por otra parte, el ministro Coordinador anunció para el jueves próximo la llegada del LearJet 35.

El buque Hespérides descubre en su campaña antártica media decena de nuevas especies marinas

CARTAGENA La campaña antártica del Buque de Investigación Oceanográfica (BIO) *Hespérides* ha permitido a sus expertos "el

descubrimiento de media decena de especies, entre ellas un crustáceo y una anguila”, según explicó a su llegada a Cartagena el subdirector general de Promoción e Infraestructuras Tecnológicas y Grandes Instalaciones, Ernest Quingles.

Marino noruego cruza el Continente Antártico sobre esquíes y sin reabastecerse

Durante el pasado verano antártico (2005-2006), Rune Gjeldnes cruzó el Continente Antártico sin reabastecerse y en completa soledad. Marchó 4.808 kilómetros en 90 días, sobre esquíes y con la ayuda de un “kite”. 18/04/06

MAR CALMO

Noticias para leer sin estrés

Bicentenario de la Revolución de Mayo: preparan la Regata Internacional de Grandes Veleros 2010

La Armada Argentina está planificando las actividades del encuentro, que convocará a embarcaciones y tripulaciones de

distintos países del mundo, en el marco de los festejos por el Bicentenario de la Revolución de Mayo.

Sofía Loren será la madrina de la botadura oficial del MSC *Música* en Venecia



Mañana jueves se botará de manera oficial el crucero MSC *Música* en Venecia, en un acto en el que actuará como madrina Sofía Soren, que ya ha colaborado con la naviera suiza en ocasiones anteriores.

Progresan las investigaciones arqueológicas en una corbeta hundida

La corbeta británica HMS *Swift*, nave de guerra naufragada en la ría Deseado en 1770, continúa siendo objeto de investigaciones arqueológicas a cargo del equipo del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL). Encontraron vajilla de loza inglesa y de porcelana china de muy buena calidad que muestra cómo viajaban los oficiales de esa época. ■

Boletín electrónico DIBA



DIBA comenzó el 2006 con un nuevo Boletín Electrónico. Presenta un nuevo formato que, además de haber mejorado estéticamente, brinda otras ventajas como mayor navegabilidad y la posibilidad de ilustrar las notas informativas con fotografías. A través de este boletín usted puede mantenerse enterado de las últimas

novedades de DIBA. Si se suscribe lo recibirá el día 7 de cada mes en su casilla de mail. Si usted aún no está suscripto puede hacerlo en forma gratuita enviando un mail a informes@diba.org.ar, ingresando en la página web: www.diba.org.ar o llamando desde cualquier punto del país a la línea **0800-444-3422**.

FE DE ERRATAS

Boletín del Centro Naval N° 813

- En la página 154, del artículo “Otra visión del posible diseño operativo de la Armada Argentina hasta el 2030”, sexto párrafo, primera línea, donde dice “...fines del siglo pasado...” debe leerse “...fines del siglo XIX...”.
- En la página 156, del mismo trabajo, décima línea del punto 3.1 El control del mar, donde dice (41), debe leerse (40).

OTRA VISIÓN DEL POSIBLE DISEÑO OPERATIVO DE LA ARMADA ARGENTINA HASTA EL 2030 (PARTES 6 Y 7 Y REFLEXIONES FINALES)

CONTRAALMIRANTE (R) CARLOS E. CAL
CAPITÁN DE NAVÍO (R) JUAN A. IMPERIALE
CAPITÁN DE NAVÍO (R) ALEJANDRO J. TIERNO

El texto que hoy se publica guarda las siguientes diferencias principales con relación al original presentado a mediados de 2005.

- *Parte 6: Se han agregado al listado de los medios requeridos por la Armada corbetas y sus helicópteros, y aviones de vigilancia marítima.*
- *Parte 7: Sin cambiar la esencia de la propuesta original, se ha desarrollado con mayor profundidad y detalle el análisis de su factibilidad, aclarando algunos aspectos relacionados con el incremento anual de los costos de construcción de los medios navales y los costos de su mantenimiento y operación, y recurriendo a los últimos datos conocidos sobre el gasto militar argentino y la evolución de nuestro PBI. Asimismo, para mayor claridad, una parte del texto se ha volcado en un anexo y se han agregado algunos cuadros resumen.*

Con relación ahora a la reciente Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional, los autores aún no la han analizado con suficiente profundidad como para revisar su trabajo en función de ella. No obstante, pueden desde ya afirmar que el diseño operativo de la Armada que aquí propondrán continuará manteniendo su validez, aun cuando se adoptara la estrategia —que algunos medios de prensa han anunciado— de esperar a que un enemigo traspase nuestras fronteras para recién responder a su agresión. En efecto, cierto es que ninguna fuerza militar está a salvo de una agresión sorpresiva y artera en sus acantonamientos de tiempo de paz, pero bastaría un aviso de pocos días para que nuestra Flota de Mar —si está organizada como aquí se describirá y mantenida en un adecuado nivel de alistamiento— se haga a la mar en orden de batalla y se ubique en posiciones relativas favorables por el tiempo que resulte necesario, para en y desde ellas: a) quedar fuera del alcance de los ataques que se lancen a través de nuestras fronteras terrestres y responder como sea necesario, o bien b), enfrentar a quien se aproxime por mar, antes de que pueda proyectarse sobre nuestras aguas y territorios; en ambas situaciones podrá desarrollar las capacidades y ser empleada como ya se ha expuesto en este trabajo y como a continuación se expondrá. En cuanto a las demás fuerzas de la Armada, algunas de ellas en razón de su naturaleza —como ser las que operan en los ríos y en aguas costeras y restringidas— se encontrarán en la misma situación que las de Ejército y Fuerza Aérea.

Parte 6

LA ARMADA REQUERIDA

6.1. Diseño operativo de la Armada requerida

Se dijo antes (5.4.) que ante la ausencia de hipótesis de conflicto es posible planear el desarrollo de la Armada, definiendo sólo la calidad y magnitud de las posibles amenazas militares que se podrían materializar sobre nuestras fuerzas en el mar y el uso pacífico que de él hacemos, así como desde el mar sobre nuestro territorio, y aplicarlas a diferentes escenarios dentro del marco legal argentino y de las funciones de las armadas.

Las principales amenazas fueron definidas en 5.5. y como se ha visto antes (5.1., 5.2. y 5.3.), el marco legal argentino establece el espacio estratégico del empleo de la Armada, así como sus misiones principales y complementarias, y sus funciones básicas, comunes y específicas, y además, dispone que debe orientar su desarrollo para alcanzar las características de “Oceánica” y la capacidad de proyectar el poder a tierra. Por su parte, como asimismo se ha visto (3.1.), y resumiendo, en tiempo de guerra el primer objetivo de las fuerzas navales es obtener y mantener el control del mar con el propósito inmediato de explotarlo en provecho propio —a través de la proyección del poder a la tierra y/o su uso como medio de transporte y de explotación económica— al mismo tiempo que se le niegan al enemigo esas ventajas.

Teniendo en cuenta todos estos elementos de juicio se tratará a continuación de determinar el diseño operativo sobre el que se debiera desarrollar la Armada, para satisfacer su misión en el marco de la situación que dichos elementos configuran. Tratando de simplificar, se analizará primero la manera en que su fuerza principal —la Flota de Mar— podrá enfrentar a cada una de las hipotéticas amenazas enunciadas y, a continuación, se tratarán otras tres situaciones que justificarían que esa flota se haya hecho a la mar, elegidas entre muchas otras que también podrían haberse seleccionado; ellas son:

- Dar apoyo directo a las operaciones específicas de fuerzas aéreas propias o amigas.
- Dar apoyo directo a las operaciones de fuerzas de ejército propias o amigas.
- Realizar una operación anfibia con objetivos limitados o sobre una costa escasamente defendida.

Quedará a juicio de los lectores de este trabajo imaginar las circunstancias que podrían incentivar las operaciones de la Flota de Mar, así como a los propósitos ulteriores de las mismas, tanto militares como políticos. Teniendo en cuenta lo comentado sobre las guerras en la Parte 1 de este trabajo y sobre las actuales amenazas a la paz en la Parte 2, los autores del presente no tienen dudas de que esos lectores podrán concebir muchos incentivos y propósitos del más diverso tenor. Por citar alguno, a quienes escriben se les ocurre que un incentivo podría ser el siguiente:

A pedido de las Naciones Unidas y bajo su mandato, la República Argentina participará en una operación internacional de imposición de la paz, que se desarrollará en el marco de un conflicto que amenaza con extenderse a nuestra región. Las partes en oposición han comunicado a la comunidad internacional que se opondrán a esa intervención, si es necesario con la fuerza. Una de esas partes dispone de tal superioridad militar sobre la otra, que cuenta con la suficiente libertad de acción para materializar su advertencia empleando el grueso de su marina y parte de su fuerza aérea; esas fuerzas responden a las características asignadas a las hipótesis enunciadas más arriba (ver punto 5.5.). La misión asignada a las fuerzas navales de nuestra Nación es lograr y mantener el control de un área marítima muy próxima a los territorios donde se desarrolla el conflicto; la misma no es accesible desde nuestro país usando el modo terrestre y se encuentra fuera del alcance de la aviación de combate basada en tierra propia y amiga.

Una vez analizada la Flota de Mar y las fuerzas que la integran, así como las tres situaciones enunciadas, se tratará de las demás fuerzas que componen o debieran componer a la Armada. Los respectivos diseños operativos de estas últimas serán propuestos en forma muy resumida en los puntos 6.12. a 6.17., a partir de las razones que las justifican. Antes de entrar en tema, se aclara que se asume aquí que la Flota de Mar estará compuesta por las siguientes fuerzas; ellas serán analizadas específicamente en los puntos que en cada caso se indican:

- Fuerza de combate. Obviamente, esta denominación no implica que las demás fuerzas navales no combatan; simplemente se trata de la fuerza principal, la de empleo más amplio y flexible y la más poderosa de las que componen la Armada, y en ella descansa la responsabilidad de lograr y mantener el control del mar (puntos 6.2. a 6.5.).
- Fuerza de submarinos (punto 6.6.).
- Fuerza de sostén logístico y apoyo general móvil (punto 6.7.).
- Fuerza anfibia y fuerza de desembarco de infantería de marina (punto 6.11.)

6.2. Enfrentando a las amenazas de superficie con la fuerza de combate

Las amenazas de superficie pueden ser enfrentadas en el mar con medios de superficie, aéreos y submarinos, actuando individual o coordinadamente. Por ahora se analizará solamente el empleo de los dos primeros.

6.2.1. Las ecuaciones de salvas. Aplicando las siguientes ecuaciones se puede predecir cuáles serían los resultados de un combate entre dos fuerzas de superficie —en el cual intercambian salvas de misiles antibuque— en función del número de unidades en cada bando, y de los poderes ofensivo y defensivo, y la resistencia al castigo de los buques de cada una de ellas. Con estas ecuaciones también se pueden predecir los resultados de un ataque con misiles antibuque hecho por aeronaves o submarinos contra unidades de superficie, pero no podrán calcularse con ellas los daños que recibirían los dos primeros, pues para ellos corresponden análisis diferentes. Esas ecuaciones son ⁽⁷⁷⁾:

- $A = (POB - PDA) / RCA$, que es el efecto de la salva de B en término de buques de A puestos fuera de combate, y
- $B = (POA - PDB) / RCB$, que es el efecto de la salva de A en término de buques de B puestos fuera de combate.

Donde:

- POA y POB son, respectivamente, el poder ofensivo de A y de B expresados en número de misiles mar-mar que son lanzados con éxito en una salva y que harían impacto de no existir defensa alguna contra ellos.
- PDA y PDB son, respectivamente, el poder defensivo de A y de B expresados en número de misiles mar-mar que cada defensor destruirá o desviará si está alertado y preparado para la acción.
- RCA y RCB son, respectivamente, el número de misiles mar-mar necesarios para poner fuera de combate o destruir a un buque de A y de B.

El modelo supone que los misiles de la salva se distribuirán uniformemente entre los buques que se defienden. La distribución uniforme no es la mejor pues puede resultar en que todos los misiles sean destruidos o desviados si no es lo suficientemente “densa”, mientras que una distribución despereja, concentrada sobre una parte de la fuerza enemiga, pondrá fuera de combate o destruirá, al menos, a los blancos seleccionados. Siempre en teoría, es relativamente fácil calcular cuál debiera ser la distribución para provocar el máximo daño, pero en la práctica pareciera poco probable lograrlo, a menos que una de las partes cuente con suficientes unidades e información para aplicar las tácticas que hagan posible esa distribución. El modelo presupone también que el poder defensivo de cada fuerza es perfecto, hasta el momento en que se ve saturado por una cantidad mayor de misiles a los que puede contrarrestar, y que la resistencia al castigo tiene una variación lineal; si dos impactos ponen a un buque fuera de combate, un impacto reduce a la mitad su capacidad de hacerlo. De las investigaciones hechas con el modelo de las ecuaciones de salvas, surgen las siguientes conclusiones:

- En un intercambio de misiles mar-mar se generan circunstancias inestables. Estabilidad significa que un bando retiene la victoria a pesar de que se lo somete a diferentes situaciones de combate. La razón de la inestabilidad es evidente; pequeños cambios en el término de la derecha o el de la izquierda del numerador de las ecuaciones (el poder ofensivo o el poder defensivo), causan fuertes variaciones en el número de buques puestos fuera de combate.
- La inestabilidad se agrava cuando la resistencia al castigo (el denominador de las ecuaciones) es débil; la mayoría de los buques de guerra de hasta 6.000 toneladas de desplazamiento quedarían fuera de combate con sólo uno o dos impactos de un misil como el “Exocet”, y tres de esos misiles destruirían a uno de unas 3.000 toneladas.
- La resistencia al castigo es la propiedad de diseño de un buque que menos se ve afectada por las condiciones particulares de cada batalla. Que el alistamiento, la exploración, el funcionamiento de los equipos o las tácticas hayan sido buenas o malas, afectan en mayor medida el resultado de manera más o menos impredecible.
- La superioridad numérica es el atributo de fuerza que sistemáticamente se presenta como el más ventajoso, pero esta circunstancia no se verifica necesariamente cuando el número de unidades de las partes es relativamente pequeña.

Teniendo en cuenta la amenaza de superficie sobre las fuerzas navales propias adoptada como hipótesis en 5.5., se analizarán distintos casos para determinar cuáles serían las capacidades antisuperficie a desarrollar por la fuerza de combate de la Flota de Mar para enfrentarla. A tal fin se asumirán las siguientes premisas:

- En todos los casos los misiles antibuque utilizados por las partes son del mismo modelo, que el 90% de los lanzamientos será exitoso, y que la probabilidad de impacto de esos lanzamientos será también del 90% de no existir defensa alguna contra ellos.
- Salvadas las diferencias expresamente consideradas en cada caso, todas las demás circunstancias que pudieran condicionar los combates serán iguales para las partes en oposición.
- Las unidades de superficie de ambas partes tienen las siguientes características, que se aprecia son típicas de los buques que se considerarán:

| Capacidades | | Destructores (*) | Fragatas | Lanchas rápidas |
|---|--|------------------|----------|-----------------|
| Poder ofensivo - Misiles mar-mar | | 8 | 8 | 4 |
| Poder defensivo - Misiles mar-mar que pueden destruir y/o desviar | | 4 | 2 | 1 |
| Resistencia al castigo | Impactos de misiles mar-mar para quedar fuera de combate | 2 | 2 | 1 |
| | Impactos de misiles mar-mar para ser destruidos | 3 | 3 | 2 |
| Helicópteros multipropósito embarcados | | 2 | 2 | No |
| (*) Tienen capacidad de defensa antiaérea de área (más de 25 MN contra aviones y misiles dentro del lóbulo de sus radares). | | | | |

6.2.2. Empleando sólo unidades de superficie. Los resultados de los combates misilísticos entre unidades de superficie son muy letales para ambas partes, tal como podrá deducirse del cuadro que se presentará a continuación, donde se vuelcan los resultados de 49 casos que se han analizado para este trabajo. Cada resultado —expresado en cantidades de buques propios y enemigos dejados fuera de combate— corresponde a la confrontación entre las cantidades de fragatas propias que se indican en dicho cuadro y las cantidades de fragatas y/o destructores, o de lanchas rápidas misilísticas enemigas, que también se indican en el mismo; estas últimas cantidades se corresponden con las enunciadas como hipótesis en 5.5. Las unidades de ambas partes tienen las características indicadas en 6.2.1. y se asumió que los combates se realizan en igualdad de las demás circunstancias, es decir, don de mando de los comandantes, adiestramiento y moral de las tripulaciones, calidad y estado de los equipos, autonomía, el ambiente táctico, etc.

| Probable resultado de los combates de unidades de superficie propias con las de la hipotética fuerza enemiga | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--|--|--|--|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| Fuerza enemiga | 4 fragatas PD: 8 PO: 32(26) | 2 fragatas y 2 destructores PD: 12 PO: 32(26) | 4 destructores PD: 16 PO: 32(26) | 4 fragatas y 2 destructores PD: 16 PO: 48(39) | 2 fragatas y 4 destructores PD: 20 PO: 48(39) | 4 fragatas y 4 destructores PD: 24 PO: 64(52) | 4 lanchas rápidas PD: 4 PO: 16(13) | | | | | | | | |
| Pérdidas de cada parte en función de las unidades de superficie empeñadas en cada caso | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuerza propia | Propias | Enemigo | Propias | Enemigo | Propias | Enemigo | Propias | Enemigo | Propias | Enemigo | Propias | Enemigo | Propias | Enemigo | |
| 2 fragatas PD: 4 PO: 16(13) | 2 | 2 /3 | 2 | 1(*) | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 4 | |
| 3 fragatas PD: 6 PO: 24(20) | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | 4 | |
| 4 fragatas PD: 8 PO: 32(26) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 3 | 4 | 1 | 2 /3 | 4 | |
| 5 fragatas PD: 10 PO: 40(32) | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 4 | 1/2 | 4 | |
| 6 fragatas PD: 12 PO: 48(39) | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 1(*) | 4 | |
| 7 fragatas PD: 14 PO: 56(45) | 6 | 4 | 6 | 4 | 6 | 4 | 7 | 6 | 7 | 6 | 7 | 8 | 0 | 4 | |
| 8 fragatas PD: 16 PO: 64(52) | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 8 | 6 | 8 | 6 | 8 | 8 | 0 | 4 | |
| PD = Poder defensivo de cada fuerza, expresado en cantidad de misiles antibuque destruidos o desviados de una salva de la fuerza enemiga. PO = Poder ofensivo de cada fuerza, expresado en cantidad máxima de misiles antibuque que puede lanzar en una salva; entre paréntesis se indica la cantidad de misiles que haría impacto (81% de cada salva) si no fueran neutralizados por el enemigo. (*) Dañado/a por un misil. | | | | | | | | | | | | | | | |

De los resultados volcados en el cuadro, surge que a las fuerzas de superficie propias les conviene emplear sólo la menor cantidad de unidades que sean necesarias para lograr el efecto deseado sobre el enemigo, buscando con ello perder el menor número de unidades, que podrían ser todas las que se empeñan. Tratar de lograr dicho efecto con más unidades, para dejar fuera de combate o destruir a toda la fuerza enemiga, sólo podría resultar en pérdidas propias cada vez mayores (78). Por ejemplo, si se tratara de rechazar a una fuerza enemiga para que ésta no pueda atacar al cuerpo principal de la fuerza de combate propia, o al núcleo que se pretende proteger, y el efecto deseado fuera poner fuera de combate a la mitad o más de los buques enemigos, y neutralizar al resto obligándolo a consumir sus misiles antibuque para sobrevivir al combate, las fragatas propias a empeñar deberían ser:

| Fragatas propias a empeñar, las que quedarían fuera de combate o destruidas | Medios enemigos a enfrentar (% de buques que quedarían fuera de combate y/o destruidos) |
|--|--|
| Dos | A cuatro fragatas (50/70%), o a cuatro lanchas rápidas (100%) |
| Tres | A dos fragatas y a dos destructores (100%), o a cuatro destructores (50%) |
| Cuatro | A cuatro fragatas y a dos destructores (83%), o a dos fragatas y a cuatro destructores (50%) |
| Cinco | A cuatro fragatas y a cuatro destructores (50%) |

Se aclara que para las acciones de superficie las fuerzas propias, se ha preferido aquí emplear a fragatas en lugar de destructores –que tienen mayor poder defensivo– debido a la casi certeza de que cualquiera sea el tipo de esos buques utilizados en un combate con misiles, los mismos sufrirán graves daños o su destrucción, y por lo tanto resulta más aceptable empeñar a los de menor costo y tripulación.

Progresando en el análisis, se recuerda (ver 6.2.1.) que los resultados de los combates misilísticos entre unidades de superficie son inestables. Los cálculos anteriores partieron de la base que, salvadas las diferencias expresamente consideradas

en cada caso, todas las demás circunstancias que pudieran condicionar los combates eran iguales para las partes en opo- sición. Se agregar  ahora la exploración, de cuya eficacia dependerá junto con el alcance del armamento —que aquí sigue siendo igual para las partes— la elección de la mejor táctica. La ventaja que otorga contar con mejor exploración se refleja tanto en el poder ofensivo como defensivo. En el primer caso aumenta la probabilidad de atacar primero y/o distribuir mejor las salvas, y/o facilita poder hacerlo desde posiciones dispersas o en sucesión, actuando favorablemente sobre el término de la izquierda de las ecuaciones de salvas; en el segundo, aumenta la probabilidad de disponer del grado de alerta máximo para defenderse de un ataque, actuando favorablemente sobre el término de la derecha de esas ecuaciones.

Tratando de simplificar, se mostrarán en el siguiente cuadro cuáles serán los efectos de la exploración en uno de los casos considerados en el primer cuadro de este punto. Para ello se asumió que quien tiene la ventaja en la exploración ha logra- do designar como blanco a todos los buques enemigos, mientras que la parte en desventaja sólo ha detectado a la mitad de los de su contrincante. Este criterio es, intencionalmente, menos gravoso para la fuerza privada de exploración de lo que sería en la realidad, pero se asume como límite extremo conservador para facilitar el análisis.

| Probable resultado de los combates de unidades de superficie propias contra las cuatro fragatas de la hipotética fuerza enemiga, en función de cual sea la parte que tiene la ventaja en la exploración (*) | | | | | | |
|--|---|------------------|---|------------------|--|------------------|
| Cantidad de fragatas propias empeñadas | En igualdad de las restantes circunstancias | | Exploración a favor de la fuerza propia | | Exploración a favor de la fuerza enemiga | |
| | Pérdidas propias | Pérdidas enemigo | Pérdidas propias | Pérdidas enemigo | Pérdidas propias | Pérdidas enemigo |
| 2 | 2 | 2/3 | 1 | 2/3 | 2 | 2 |
| 3 | 3 | 4 | 1 / 2 | 4 | 3 | 2 |
| 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 4 | 2 |
| 5 | 5 | 4 | 2 / 3 | 4 | 5 | 2 |

(*) Se asume que: a) La fuerza que tiene la ventaja en la exploración ataca dispersa o en sucesión dividida en dos grupos (cada uno integrado por el 50% de las unidades que la componen), y que distribuye sus misiles uniformemente sobre el enemigo. b) La fuerza que est  en desventaja siempre distribuye sus misiles uniformemente sobre los buques detectados (el 50% de la fuerza adversaria).

Llegados a este punto es necesario tener en cuenta a los helicópteros embarcados. Cuando las diferencias entre el número de los que componen cada fuerza es pequeña, se puede presumir que no se alterar  el equilibrio entre ellas y que la ventaja que se obtenga en la exploración es otorgada por una fuente externa. En cambio, cuando esa diferencia es de cuatro o más helicópteros, deberá considerarse que la fuerza mayor tendrá la ventaja y que la manera de contrarrestarla deberá también ser también un agente externo; por ejemplo, quien tenga la superioridad aérea en el área de la acción, podrá anular la ventaja de quien tiene el mayor número de helicópteros. En los casos en que las fragatas propias se enfrenten con lanchas rápidas enemigas, dado que éstas no embarcan helicópteros, puede asumirse que en aguas libres casi siempre contarán con la ventaja en la exploración; en cuanto a las aguas restringidas, resultaría aventurada una opinión similar pero, contar con esas aeronaves es siempre necesario.

6.2.3. Empleando sólo aviones. Es condición necesaria para poder realizar un ataque aéreo sobre unidades de superficie, que éstas se encuentren dentro de su radio de acción. Teniendo en cuenta los radios de acción y velocidades del promedio de los aviones de ataque en uso, se debe contemplar que cada vez que las fuerzas propias se encuentren a más de 400 MN de las bases aéreas amigas, será muy difícil, si no imposible, contar con el apoyo de nuestra aviación en tierra para el rechazo oportuno de una fuerza de superficie enemiga. Así las cosas, se asume que:

- La fuerza de combate propia integra un portaaviones que cuenta con cinco aeronaves de exploración embarcada y diez aviones de ataque; ellos permiten realizar, como mínimo, dos ataques de ocho aviones en el plazo de 6 horas (H y H+6) sobre una fuerza ubicada a menos de 300 MN de dicho buque.
- Las fuerzas enemigas est n constituidas como en los casos analizados en 6.2.2., dispuestas en una t pica formación antiaérea circular y no cuentan con defensa contraaérea.

Las ecuaciones de salvas son también de aplicación para los ataques aéreos sobre buques, en cuyo caso las aeronaves deberán lanzar sus misiles de manera casi simultánea y los cálculos de daños sólo podrán hacerse para los buques ataca-

dos. Una ventaja de las aeronaves es que, explotando su movilidad, pueden obtener adecuada información sobre la disposición enemiga (más si están acompañados por aeronaves de exploración) y concentrar sus ataques sobre uno o más de los buques que se encuentren en uno de los sectores de la disposición enemiga. Dado que en una formación circular, los buques y el poder defensivo antimisil pueden considerarse uniformemente distribuidos, según sea la amplitud del sector seleccionado por los atacantes será el porcentaje de buques que podría ser batido por sus misiles y el porcentaje del poder defensivo enemigo disponible en dicho sector. Teniendo en cuenta todo esto, puede estimarse que los ataques de ocho aviones, armados con uno o dos misiles cada uno, arrojarían los siguientes resultados:

| Ataques con hasta ocho aviones (*) - Buques enemigos fuera de combate (% de la fuerza enemiga fuera de combate) | | | | | | |
|--|--|------------------------|---------------------|--|-----------------------|--------------|
| Composición de la fuerza enemiga | Cada avión con un misil (PO: 6,5) | | | Cada avión con dos misiles (PO: 13) | | |
| | Primer ataque | Segundo ataque | Ambos | Primer ataque | Segundo ataque | Ambos |
| 4 fragatas PD: 8 | 1 (25%) | 1 (25%) | 2 (50%) | 2 (50%) | 2 (50%) | 4 (100%) |
| 2 fragatas y 2 destructores PD: 12 | 1 (25%) | 1 (25%) | 2 (50%) | 2 (50%) | 2 (50%) | 4 (100%) |
| 4 destructores PD: 16 | 1 (25%) | 1 (25%) | 2 (50%) | 2 (50%) | 2 (50%) | 4 (100%) |
| 4 fragatas y 2 destructores PD: 16 | 1 (21%) | 1 (21%) | 2 (50%) | 2,5 (41,7%) | 2,5 (41,7%) | 5 (83,4%) |
| 2 fragatas y 4 destructores PD: 20 | 0,75/1 (12,5/16,7%) | 0,75/1 (12,5/16,7%) | 1,5/2 (25/33,4%) | 1,5 (25%) | 1,5 (25%) | 3 (50%) |
| 4 fragatas y 4 destructores PD: 24 | 1(**) (6,25%) | 1(**) (6,25%) | 2(**) (12,5%) | 2 (25%) | 2 (25%) | 4 (50%) |
| 4 lanchas rápidas PD: 4 | 2,5 (62%) | 1,5 (38%) | 4 (100%) | 4 (100%) | No es necesario | 4 (100%) |

(*) Los ataques se hacen sobre un sector de 90° de la disposición enemiga, salvo contra las lanchas rápidas que se hacen sobre los 360°.
 (**) Buques dañados por un misil.
 PD Poder defensivo de la fuerza de superficie, expresado en cantidad de misiles antibuque destruidos o desviados de un ataque simultáneo de los aviones enemigos.
 PO Poder ofensivo de los aviones atacantes, expresado en cantidad de misiles que haría impacto (81%) si no fueran neutralizados por el enemigo.

Los resultados que se muestran en este cuadro y en el correspondiente a los combates entre unidades de superficie (6.2.2) —ambos calculados con las ecuaciones de salva— son corroborados de manera general por la experiencia histórica. En efecto, entre 1962 y 1992 (79), sobre 121 misiles lanzados desde buques y aeronaves contra buques de guerra que se defendieron de esos ataques, 32 misiles hicieron impacto; una probabilidad de impacto registrada de 0,264. Como saldo de esas acciones resultaron destruidos 13 buques y 16 fuera de combate (un promedio de 1,10 misiles que hicieron impacto por buque así afectado); la mayoría de ellos eran corbetas y lanchas rápidas. Aplicando dicha probabilidad de impacto a los ataques con ocho aviones, resulta que cuando ellos estén armados con un misil cada uno, harían impacto en un buque enemigo dos de los que lancen y, si los aviones están armados con dos, lo harían cuatro misiles (80). Volviendo a los resultados que muestra el cuadro de ataques aéreos, surge de ellos que cuando se trate de atacar a una fuerza de superficie, convendría a las fuerzas propias emplear a su aviación embarcada antes que a sus unidades de superficie pues, a la par de no arriesgar a buques propios en esa tarea:

- En un primer ataque puede poner en ventaja a la fuerza de superficie propia, para el caso de que ésta se vea obligada finalmente a ser empeñada.
- En un segundo ataque puede duplicar la ventaja obtenida y, en el caso de que los aviones propios estén armados cada uno con dos misiles, dejar fuera de combate a la totalidad de la fuerza enemiga excepto cuando ella está compuesta por cuatro destructores y entre dos y cuatro fragatas, casos en las que se la reduciría a la mitad.
- Según sea el resultado de los ataques aéreos, o se reduce el número de unidades de superficie propias a arriesgar, o se pierden menos, o no se pierde ninguna.

Con relación a las pérdidas de aviones propios en sus ataques a buques, recordando que se ha partido de la premisa de que la fuerza enemiga no cuenta con aviones que la defiendan, se ha calculado —exagerando la experiencia histórica— que en estos casos será de un avión fuera de combate cada diez salidas. (81)

6.3. Enfrentando a la amenaza aérea con la fuerza de combate

Como es obvio, la fuerza propia se debe encontrar dentro del radio de acción de la aviación enemiga, que se recuerda es de más de 600 MN (con reabastecimientos en vuelo) para los aviones de ataque y de más de 1.500 MN para los aviones de exploración basados en tierra armados con (ocho o más) misiles antibuque.

6.3.1. Empleando sólo unidades de superficie. Los resultados de los ataques aéreos sobre unidades de superficie que se muestran en el cuadro del punto 6.2.3., constituyen una base firme para inferir cuáles serían los resultados de los cuatro ataques diarios de ocho aviones con dos misiles cada uno, capacidad que se asignó a nuestro hipotético enemigo. Si nuestra fuerza estuviera constituida sólo por cuatro fragatas de las características ya descritas, ella no sobreviviría a los dos primeros de esos ataques. Siendo ello inaceptable, se impone incrementar el poder defensivo de dicha fuerza en la medida necesaria para poder continuar con sus operaciones. El mismo puede lograrse en principio de tres formas: Alternativa 1, aumentar el número de fragatas. Alternativa 2, utilizar sólo destructores, que tienen mayor poder defensivo. Alternativa 3, una combinación de las otras dos.

Asumiendo que los aviones enemigos, explotando su movilidad, concentren su ataque sobre un sector de 90° de la disposición propia, a su elección, se calcula usando las ecuaciones de salva que, para cada una de las alternativas enunciadas, serían necesarios las siguientes cantidades y tipos de buques si se pretende hacer tender a “cero” las pérdidas propias, concentrando en cada sector de 90° mayor poder defensivo que el poder ofensivo de los aviones atacantes; por ejemplo:

| Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 |
|--|---|--|
| 14 fragatas 8 buques en cada sector de 90° (13 – 16 = –3 misiles = 0 daño) | 9 destructores 4 buques en cada sector de 90° (13 – 16 = –3 misiles = 0 daño) | 5 destructores más 4 fragatas 4 buques en cada sector de 90° (13 – 14 = –1 misil = 0 daño) |

6.3.2. Empleando también aviación embarcada. Las cantidades de buques calculadas en el punto anterior, si bien deseables porque en teoría evitarán que se produzcan pérdidas propias, se disminuirán significativamente si se recurre a la defensa contraaérea, que puede reducir en mucho el número de aviones enemigos que logre alcanzar sus posiciones de lanzamiento. Como esa defensa es prácticamente imposible de materializar en forma y oportunidad a más de 200 MN de las bases propias ⁽⁸²⁾, esta opción presupone que nuestra fuerza dispone de un portaaviones.

Asumiendo que la fuerza propia dispone de la adecuada vigilancia aérea —que requiere de aeronaves de exploración embarcada además de los sensores de sus buques— y que el portaaviones cuenta con diez aviones de caza, con ellos se lograría interceptar hasta cuatro ataques diarios de ocho aviones y neutralizar al 50% en cada uno. Esta capacidad se traduce en los siguientes requerimientos de buques para cada una de las tres alternativas recién presentadas:

| Alternativa 1 | Alternativa 2 | Alternativa 3 |
|---|---|--|
| 9 fragatas 4 buques en cada sector de 90° (6,5 – 8 = –1,5 misiles = 0 daño) | 4 destructores 2 buques en cada sector de 90° (6,5 – 8 = –1,5 misiles = 0 daño) | 2 destructores más 4 fragatas 3 buques en cada sector de 90° (6,5 – 8 = –1,5 misiles = 0 daño) |

6.4. Enfrentando a la amenaza submarina con la fuerza de combate

A diferencia de lo hecho con las otras dos amenazas ya consideradas, no se calcularán en este trabajo los medios necesarios para enfrentar a la submarina, sino que, basados en la práctica internacional, se estima que para proteger a una fuerza de la magnitud que surge de los análisis anteriores son necesarios, como mínimo, los siguientes:

- Cuatro destructores y/o fragatas, que pueden ser los mismos usados para enfrentar las otras amenazas.
- Una o dos aeronaves en vuelo –las 24 horas– durante las travesías, y dos o más en las áreas críticas, requerimientos éstos que resultan en un total de diez.

6.5. La fuerza de combate mínima

Para proponer la configuración de una fuerza de combate mínima y otra tendiendo a la deseable, suficientes para enfrentar las hipotéticas amenazas que podrían cernirse sobre nuestras fuerzas en el mar, se tendrán en cuenta a los medios necesarios para rechazarlas y a las pérdidas propias calculadas en los puntos precedentes, así como a los costos de obtención de esos medios, primero de manera individual y luego integrada. **Los autores destacan que las cantidades de medios resultantes y los costos asociados que siguen, hasta llegar a la Parte 7 de este trabajo, corresponden a una especulación teórica hecha con el propósito de contar con una base firme para presentar su propuesta de una Armada “posible”, que resultará en cantidades y costos menores.**

6.5.1. Costos de obtención de los medios necesarios. Fundados en lo informado por distintos medios, incluidos numerosos sitios de la Internet, los diarios *The New York Times* y *Corriere della Sera*, las publicaciones del famoso y reconocido *Jane’s Information Group*, la *Revista General de Marina de España* (en especial el número de diciembre 2002), etc. es posible estimar con bastante precisión los costos de obtención a su fabricante, nuevos, de cada uno de los distintos medios necesarios para rechazar a las tres amenazas hasta ahora consideradas.

Esos montos se muestran en el siguiente cuadro, acompañados de su costo relativo al de un destructor, buques que han sido tomados como patrón de medida. Se destaca que para estimar el costo de adquisición de un portaaviones de unas 30.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, también se han tenido en cuenta los datos publicados en la *Rivista Italiana Difesa* (abril de 2001), los de la propuesta hecha a mediados de los años 1990 por el entonces astillero español Bazán a un país latinoamericano, y los calculados por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada en el estudio “El Portaaeronaves para la Armada del 2010”.

| Tipo de medio / Costos | Millones de US\$ | Relativos a un Destructor |
|---|------------------|---------------------------|
| Un destructor con capacidad de defensa aérea/antimisil de área | 600 | 1 |
| Una fragata de propósitos generales | 400 | 0,7 |
| Un portaaviones de 30.000 toneladas (*) | 600 | 1 |
| Un helicóptero multipropósito embarcado en destructores o fragatas (**) | 36 | 0,06 |
| Un avión de caza y ataque | 50 | 0,08 |
| Una aeronave de exploración embarcada | 60 | 0,1 |

(*) Con capacidad para 25 o más aeronaves de distintos tipos.
 (**) De aproximadamente 10 toneladas de peso máximo de despegue.

6.5.2. Los medios necesarios contra la amenaza de superficie. Como se ha demostrado en los puntos 6.2.2. y 6.2.3., los medios necesarios para rechazarlos son los que se detallan en las siguientes opciones, que se muestran con sus respectivos costos de obtención:

| La amenaza se presenta con sus buques reunidos en un solo grupo, como se indica | Usando sólo fragatas que quedarían fuera de combate o destruidas, afectar de igual manera a la mitad o más de la fuerza enemiga y obligar al resto a consumir sus misiles mar-mar. (*) | Usando sólo aviación embarcada, para poner fuera de combate o destruir el porcentaje de la fuerza enemiga que se indica | |
|---|--|---|----------------|
| | | En un ataque | En dos ataques |
| 4 fragatas | 2 fragatas Costo = 1,64 destructores | 50% | 100% |
| 2 fragatas y 2 destructores, o 4 destructores | 3 fragatas Costo = 2,46 destructores | 50% | 100% |
| 4 fragatas y 2 destructores, o 2 fragatas y 4 destructores | 4 fragatas Costo = 3,28 destructores | 42%/25% | 84%/50% |
| 4 fragatas y 4 destructores | 5 fragatas Costo = 3,93 destructores | 25% | 50% |
| 4 lanchas rápidas | 2 fragatas Costo = 1,64 destructores | 100% | No |

(*) Los costos de obtención de las fragatas propias incluyen a los 2 helicópteros multipropósito embarcados en cada una.
 (**) Quedarían fuera de combate o destruidos hasta 1,6 aviones de ataque.

Surge evidente de este cuadro que cuando el enemigo se presenta con los buques reunidos como se detalló, conviene en principio recurrir a la aviación embarcada pues con dos ataques podrían poner fuera de combate o destruir a un número igual o mayor de buques enemigos que las fragatas, al mismo tiempo que:

- El costo de obtención del portaaviones y sus aeronaves es siempre menor que el costo de los buques propios que se perderían, excepto en el caso en que se empeñen dos fragatas, donde sólo será un 29% mayor.
- Quedarían fuera de combate 1,5 aviones propios —que cuestan cada uno sólo el 12,5% de una fragata y tienen un único tripulante— mientras que quedarían fuera de combate todas las fragatas propias, que costaron según sea el caso entre 13 y 33 veces más, y que son tripuladas por más de cien personas cada una.

Resumiendo, la solución más apta y menos costosa para enfrentar a la amenaza de superficie enemiga requiere de un portaaviones, con cinco aeronaves de exploración embarcada y diez aviones de ataque.

6.5.3. Los medios necesarios contra la amenaza aérea. Como asimismo se ha demostrado en los puntos 6.3.1. y 6.3.2., los medios necesarios para rechazarlos son los que se detallan en las siguientes opciones, que se muestran con sus respectivos costos de obtención:

| Alternativas | Usando sólo unidades de superficie (*) | Usando unidades de superficie y aviación embarcada | |
|---|--|--|--|
| | | Unidades de superficie (**) | Aviación embarcada |
| Alternativa 1 | 14 fragatas Costo = 9,8 destructores | 9 fragatas Costo = 6 destructores | Un portaaviones, 5 aeronaves de exploración embarcada y 10 aviones de caza Costo = 2,3 destructores |
| Alternativa 2 | 9 destructores Costo = 9,5 destructores | 4 destructores Costo = 4 destructores | |
| Alternativa 3 | 5 destructores más 4 fragatas Costo = 8,2 destructores | 2 destructores más 4 fragatas Costo = 4,7 destructores | |
| (*) Se incluyen en sus costos de obtención los de 5 aeronaves de exploración embarcada (helicópteros), pero no el de sus helicópteros multipropósito. | | | |
| (**) Sus costos de obtención no incluyen a sus helicópteros multipropósito ni de exploración embarcada. | | | |

Surge también evidente de este segundo cuadro que, para enfrentar a la amenaza aérea, conviene recurrir a una combinación de unidades de superficie y aviación embarcada antes que a utilizar solamente buques pues, a la par de aportar un poder defensivo equivalente contra los misiles aire-superficie del enemigo:

- En todas las alternativas consideradas, los costos totales de obtención de los medios necesarios son menores, excepto en un caso que son equivalentes. Más, la menos costosa de las que integran un portaaviones representa un ahorro equivalente a dos destructores sobre la más económica de las que sólo integran unidades de superficie.
- Los cazas propios pueden causar en cada ataque la destrucción de algunos de los aviones enemigos, contribuyendo a disminuir la magnitud de sus ataques futuros; en cambio, esta posibilidad es mucho menor para las unidades de superficie, porque los aviones pueden lanzar sus misiles desde fuera del alcance de sus armas antiaéreas.

Resumiendo, la solución más apta y menos costosa para enfrentar a la amenaza aérea enemiga requiere de cuatro destructores y de un portaaviones, con cinco aeronaves de exploración embarcada y diez aviones de caza.

6.5.4 Los medios necesarios contra la amenaza submarina. Como se ha apreciado en el punto 6.4., los medios necesarios para rechazarla serían cuatro fragatas y diez helicópteros multipropósito, que costarían, respectivamente, el equivalente a 2,8 y 0,6 destructores. Dadas las características de esos buques, dos de los helicópteros deberían operar desde otras unidades.

6.5.5. Los medios y los costos de la fuerza de combate mínima. Teniendo en cuenta que de los análisis previos surge que, tanto para rechazar la amenaza de superficie como la aérea, el modo de acción más eficaz y económico implica contar con aviación embarcada, y que es posible ajustar las cantidades de medios en función de sus capacidades para enfrentar a las dos amenazas mencionadas y a la submarina, se pueden integrar los medios necesarios como se indica a continuación:

| Tipo (*) | Amenaza (**) | Cantidad | Costos (redondeados) | |
|---|------------------------|----------|----------------------|---------------------------|
| | | | Millones de U\$S | Relativos a un destructor |
| Portaaviones | Superficie y aérea | 1 | 600 | 1 |
| Aeronaves de exploración embarcada | Superficie y aérea | 5 | 300 | 0,5 |
| Aviones de caza y ataque | Superficie y aérea | 20 | 1.000 | 1,7 |
| Destruyores | Aérea y submarina | 4 | 2.400 | 4 |
| Fragatas | Superficie y submarina | 4 | 1.600 | 2,7 |
| Helicópteros multipropósito de 10 toneladas | Superficie y submarina | 16 | 600 | 1 |
| Costo total | | | 6.500 | 10,8 |

(*) Las aeronaves serán distribuidas según su tipo, como resulte más conveniente o necesario a la situación.

(**) En principio, todos los buques y aeronaves pueden emplearse para enfrentar a todas las amenazas, excepto los aviones de caza y ataque contra la submarina pero, con relación al grupo embarcado de un portaaviones, se debe tener presente que es un instrumento flexible que puede ser configurado según sea la situación y la misión, luego es posible incorporar al mismo aeronaves antisubmarinas (o de otros tipos para otras tareas). En el cuadro se indican para cada medio, las dos amenazas a las que deben enfrentar con mayor prioridad.

De un primer análisis de esas cantidades de medios surge que si las amenazas no se presentaran simultáneamente: a) Para enfrentar sólo a la aérea, el portaaviones y los cuatro destructores serían suficientes. b) De manera análoga, para enfrentar sólo la de superficie, el portaaviones o las cuatro fragatas, o los cuatro destructores, también serían suficientes. c) Tanto el conjunto de los destructores como el de las fragatas (ambos con sus helicópteros), resultarían asimismo suficientes para enfrentar a la amenaza submarina. Es decir, las fragatas podrían ser destacadas para realizar otras tareas sin afectar a las defensas antisuperficie y antisubmarina, y lo mismo los destructores, pero se afectaría la defensa antiaérea; mientras tanto, quedarían muy reforzadas las capacidades para enfrentar por separado a las tres amenazas consideradas.

Un segundo análisis permitirá advertir que si dichas amenazas se presentaran casi simultáneamente, también sería posible enfrentarlas a todas con la fuerza reunida, pero se debe tener en cuenta que el portaaviones podría estar momentáneamente impedido de lanzar sus aviones, o estar éstos empeñados en otras misiones, o no disponerse de tiempo suficiente para enfrentar un segundo ataque aéreo o para montar alguno de los ataques antisuperficie –hechos estos últimos que no debieran suceder en aguas libres si la fuerza propia maniobra de manera adecuada– etc. De igual manera, algunas de las unidades de superficie podrían no estar disponibles por distintas razones sobre las cuales no es necesario explayarse. Así las cosas, y tendiendo con ello a lo deseable, la fuerza de combate mínima debería agregar dos fragatas y cuatro corbetas (que serán analizadas al final de este punto), y los medios correspondientes a una de las siguientes opciones, que están orientadas, en principio, a la defensa de los ataques aéreos:

- Incorporar un portaaviones, cinco aeronaves de exploración embarcada y veinte aviones de caza y ataque. Costo 1.900 millones de dólares; equivalentes a 3,2 destructores, o
- Incorporar dos destructores y cinco helicópteros de exploración embarcada (uno a embarcar en otro buque). Costo 1.500 Millones de dólares; equivalentes a 2,5 destructores.

La primera opción, si bien más cara, tiene las siguientes ventajas. A la par de contribuir a solucionar los problemas mencionados, las aeronaves que agrega reforzarían las capacidades de la fuerza para enfrentar a las amenazas analizadas y a otras mayores o no contempladas. Al respecto, cabe destacar que un segundo portaaviones permitiría además: a) duplicar el número de aviones enemigos neutralizados y destruidos durante un ataque aéreo y b) hasta triplicar la capacidad de ataque aéreo de la fuerza, y evitar los combates de superficie, que conllevan pérdidas de buques y vidas. Todo esto permitiría liberar a parte de los buques y aeronaves para satisfacer otras de las muchas tareas que suelen asignárseles durante las operaciones; esos empleos paralelos serían hechos con mayor libertad de acción y eficacia, si se lograra previamente obtener la superioridad naval y/o la aérea (ver 6.5.6.).

Sobre las demás importantes ventajas de los portaaviones se volverá más adelante pero éste es el momento de destacar que hasta ahora se ha analizado el tema de los ataques aéreos y la defensa de los mismos, basados en el uso de la versión aire-superficie de un típico misil antibuque (como el "Exocet"), cuestión de facilitar —mediante el uso de las ecuaciones de salva— la comparación entre las unidades de superficie y las aéreas; o mejor dicho, demostrar la necesidad de contar también con estas últimas. La realidad es que existe una gran variedad de armas inteligentes aire-superficie (como el "Popeye Lite" que habría incorporado la Fuerza Aérea de Chile) (83), que son tanto o más difíciles de contrarrestar por las defensas

de los buques que los misiles hasta aquí considerados, y que casi siempre superan en sus alcances a los de la defensa antiaérea de los buques tipo fragata y hasta el de muchos destructores de defensa aérea hoy en servicio.

Por no hacer al fondo de la cuestión, el empleo y la defensa de esas armas no serán analizadas en este trabajo, pero es fácil deducir que sus capacidades enfatizan la necesidad de que las fuerzas navales cuenten con aviones de caza embarcados y con destructores con capacidad antiaérea de área. Sobre los primeros, por ahora ya se ha dicho bastante; sobre los destructores, es vital su aptitud para negar a largas distancias la ventaja de la altura a la aviación enemiga, obligándola a aproximarse a ras de las olas, dificultándole así la detección y designación de blancos y/o el uso de las bombas inteligentes, y facilitando su interceptación por los cazas propios.

Con relación ahora a las corbetas, aquí se les asignan poderes ofensivo y defensivo antisuperficie equivalentes al de una fragata y un helicóptero multipropósito de 10 toneladas o dos helicópteros de 5 toneladas (costo U\$S 18 M). Dadas sus menores tripulación y costo (estimado en U\$S 150 M cada una), las corbetas serán empleadas antes que las fragatas para el rechazo de superficie de unidades navales convencionales y las propias de las amenazas asimétricas, así como para la investigación de contactos de superficie, las operaciones muy próximas a una costa hostil, etc. Estos buques no fueron considerados en los análisis previos —destinados a determinar la composición mínima de la fuerza de combate— pues, dadas sus menores capacidades antiaéreas y antisubmarinas, no pueden reemplazar ni a los destructores y ni a las fragatas en el conjunto de sus funciones.

6.5.6. Previendo los riesgos de una actitud defensiva ante las amenazas de superficie y aérea. De los análisis precedentes sobre el rechazo de superficie surge evidente el riesgo de hacerlo sólo con buques de capacidades similares a los que atacan, pues puede significar la pérdida de todas las unidades propias empeñadas. De manera análoga, esperar simplemente a que el enemigo materialice sus ataques aéreos es muy peligroso; no es necesario explayarse para comprender que esos ataques deben ser impedidos o degradados antes de que sean lanzados contra las fuerzas propias. Así las cosas, de resultar coherente con la situación y la misión de la fuerza propia, ésta debería buscar reducir las magnitudes de las amenazas de superficie y aérea que sobre ella se ciernan, actuando ofensiva antes que defensivamente.

Resulta obvio que salvo situaciones particulares, sería inaceptable o poco aceptable actuar ofensivamente para prevenir los ataques enemigos usando sólo fragatas y/o destructores dotados únicamente del armamento que actualmente emplea la mayoría de ellos. En cambio, sería aceptable si se lo intentara con aviación embarcada y submarinos contra los buques enemigos en el mar, y con esa aviación y con buques armados con misiles mar-tierra de largo alcance, contra sus bases aéreas y navales, incluidas las de sus submarinos. Esto sugiere la necesidad de que la mayor cantidad de unidades propias de todos los tipos estén armadas con esos misiles (como el "Tomahawk" de los EE.UU. y el "Scalp" de Francia), que los misiles antibuque incluyan la capacidad mar-tierra (como algunos modelos del "Exocet" y el "Harpoon") y que, explotando el alcance de esas armas y el de sus aviones embarcados, la fuerza propia maniobre para proyectarse sobre sus objetivos desde posiciones seguras, ingresando dentro del alcance del enemigo cuando las circunstancias le sean propicias.

Una consecuencia inmediata de adoptar una actitud ofensiva con los medios y las tácticas sugeridas puede ser disminuir la cantidad de unidades necesarias para enfrentar a las amenazas; así podrían restarse algunos de los medios antes calculados para tender a lo deseable. Por otra parte, una actitud ofensiva podría conducir directa y más rápidamente a obtener y mantener el control de un área marítima, mientras que una actitud defensiva sólo lo hará de manera indirecta, confiando en que se podrá rechazar y desgastar al enemigo cada vez que materialice sus amenazas, y a sabiendas de que esa actitud implica aceptar el desgaste que también sufriría la fuerza propia, que puede ser mayor al de una actitud ofensiva dado que se ha cedido la iniciativa.

6.6. La fuerza de submarinos de la Flota de Mar

Hasta ahora se ha tratado de la fuerza de combate de la Flota de Mar y sólo de manera tangencial de su fuerza de submarinos, componente imprescindible de la misma. Son conocidas las capacidades de esos buques para negar el mar al enemigo y aferrarle unidades de superficie y aeronavales fuera de proporción con los submarinos empeñados, así como su aptitud para otras tareas. Por otra parte, y hasta hace unas tres décadas, sólo excepcionalmente estos buques operaron integrados a una fuerza de tareas de superficie, pero a partir de entonces se lo hace, tanto con propósitos defensivos —especialmente con funciones antisubmarinas— como ofensivos en tareas antisuperficie.

Concurrentemente, con la aparición de los misiles crucero mar-tierra de largo alcance los submarinos han adquirido —y en un nivel importante verificado a partir de la Guerra del Golfo— la capacidad de proyectar el poder naval a tierra; ella les permite: a) lanzar ataques con mayor probabilidad de lograr sorpresa que cualquier otro medio naval, y/o b) cuando las unidades de superficie y aéreas no pueden alcanzar posiciones relativas favorables debido a la oposición enemiga y/o porque

resulta poco aceptable arriesgarlos, o bien, c) para reforzar el ataque de las unidades de superficie y aéreas. Teniendo en cuenta todo lo anterior, se aprecia que los submarinos de la Armada debieran conjugar las siguientes capacidades.

- Guerra submarina convencional con torpedos y misiles antibuque.
- Protección de una fuerza naval. Su participación será integrada mediante sus comunicaciones por satélite, red Link, y sensores y armas de largo alcance, contribuyendo especialmente a la defensa antisuperficie y antisubmarina de la fuerza.
- Ataques selectivos a tierra con misiles crucero de gran alcance.
- Infiltración de fuerzas especiales; evacuación de no combatientes y rescate en ambientes hostiles.
- Minado ofensivo y detección de minas para su autodefensa.
- Apoyo de fuerzas desembarcadas en operaciones donde no se quiera arriesgar a unidades de superficie propias, debido a la presencia de sistemas de defensa de costa, baterías costeras o aviación de ataque.
- Vigilancia, reconocimiento y alerta con sensores de distintas clases, para actuar tanto en la protección de una fuerza naval o desembarcada, como en apoyo de otras fuerzas, así como en operaciones especiales de reconocimiento y en las que se realizan en aguas jurisdiccionales y están destinadas a ayudar a las funciones de seguridad que desarrolla la Armada (84).

En cuanto a la cantidad necesaria de estos buques, debería ser la suficiente para mantener dos estaciones de patrulla simultáneas durante más de 30 días, una en el litoral propio y otra muy alejada de nuestras bases, o las combinaciones que puedan surgir de esas capacidades. Esto resulta en el siguiente requerimiento:

| Submarinos | Costo unitario millones U\$S | Costo total millones U\$S | Relativos a un destructor |
|---|------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 6 | 400 | 2.400 | 4 |
| Los costos han sido estimados teniendo las publicaciones citadas al considerarse los de la fuerza naval mínima. | | | |

6.7. La fuerza de sostén logístico móvil y apoyo general

Para poder operar en el vasto espacio estratégico establecido en la Ley de Defensa Nacional, nuestra Armada requiere de un sustancial apoyo logístico móvil y la capacidad de recuperar sus buques que necesiten ser asistidos para sobrevivir a los daños de un combate, remolcados, reparados en la zona de operaciones, etc. Teniendo en cuenta la composición de la fuerza de combate descrita y la de la fuerza anfibia que se describirá, así como otros elementos de juicio, se detallará sin demostrarla cuál debiera ser la composición de la fuerza de sostén logístico de la Flota de Mar.

| Tipo | Características generales (*) | Cantidad (**) | Costos | | |
|-----------------------------------|--|---------------|---------------|--------------|--------------------------|
| | | | Unitario U\$S | Totales U\$S | Relativos a 1 destructor |
| Buque de sostén logístico móvil | Abastecer a unidades de combustibles y municiones navales y aéreas, víveres, agua potable, repuestos, etc. Con hangar para helicópteros de 10 toneladas y cubierta para de 20 toneladas. Otras capacidades. | 2/3 | 200 | 400/600 | 0,66/1 |
| Buque petrolero de flota (**) | Abastecer a unidades y buques de sostén logístico de su carga de combustibles | 2/3 | 100 | 200/300 | 0,34/0,5 |
| Buque transporte (**) | De carga general y en contenedores, a ser desembarcada a muelle, pontones o embarcaciones con los equipos del buque. Alternativamente alojamiento austero para gran número de pasajeros. Cubierta para anaveajes de un helicóptero de 10 toneladas y VERTREPs de uno de 20 toneladas. Transportar y arriar 4 embarcaciones de desembarco medianas. | 4/6 | 100 | 400/600 | 0,66/1 |
| Buque de salvamento y remolque | Asistencia para combatir incendios y averías, reparaciones de emergencia y remolque. Rescatar tripulantes de un submarino hundido. Etc. | 2/3 | 100 | 200/300 | 0,34/0,5 |
| Buque taller | Reparar averías que no justifiquen entrar a puerto y mantener en servicio a las unidades en operaciones | 1 | 150 | 150 | 0,25 |
| Aviones de sostén logístico móvil | Transportar cargas de alta prioridad. Reabastecer de combustible otras aeronaves. Etc. | 4/6 | 100 | 400/600 | 0,66/1 |
| Totales | | 11/16 y 4/6 | - | 1.750/2.550 | 2,9/4,25 |

(*) Los buques de sostén logístico, salvamento y taller, deben dar más de 20 nudos y contar con capacidad de autodefensa de punto antiaérea/antimisil, detección y medidas contra-torpedos, detección de minas y contra embarcaciones de gran velocidad. Todos los buques deben contar con armas antipersonal para uso en puerto.

(**) En situación normal estos buques estarían asignados al Comando de Transportes Navales para ser explotados comercialmente. Los petroleros de flota deberían participar, al menos, de una etapa de mar de la flota cada año para desarrollar y comprobar técnicas y tácticas, y su alistamiento; de los transportes, uno debería estarlo permanentemente con iguales fines.

(***) El número antes de la barra corresponde a nivel mínimo; el siguiente al tendiente a lo deseable.

6.8. Algunos propósitos de las operaciones de las fuerzas navales y una realidad sobre sus capacidades

Una fuerza naval principal no zarpa sólo para defenderse a sí misma de los ataques enemigos, sino que lo hace —por ejemplo— para proteger a otros buques o a fuerzas amigas, o para apoyar las operaciones de esas fuerzas, o para plantear sus propias amenazas al enemigo. Sobre el primer propósito no es necesario extenderse más por el momento, salvo destacar que, en principio, a) la capacidad de una fuerza naval de defenderse recurriendo sólo al rechazo de las amenazas cuando éstas se hagan presentes resultaría suficiente para asegurar también la protección de los buques militares y mercantes a los que estuviera dando escolta y b), si se tratara en cambio, de dar cobertura a otra formación mercante o militar relativamente alejada, una actitud preventiva ofensiva podría reducir los requerimientos de medios de la escolta de esa formación (ver 6.5.6). La aptitud de las fuerzas navales para adoptar una actitud ofensiva, apoyar a otras fuerzas o plantear sus propias amenazas al enemigo surge de la siguiente realidad:

La elevada velocidad estratégica de las fuerzas navales y su posibilidad de mantenerse operando en el mar por períodos prolongados de tiempo, unidas a sus capacidades defensivas y ofensivas cuando integran a aviones embarcados y a misiles mar-aire y mar-tierra de largo alcance en sus buques y submarinos, les confieren una habilidad única para influir directa e inmediatamente en la situación en tierra, tal como lo demuestran la experiencia histórica y los análisis objetivos; esa influencia será aún mayor, cuando además las fuerzas navales incorporen fuerzas anfíbias. La habilidad de referencia es la de obrar con gran poder contra objetivos navales, terrestres y aéreos, dentro y fuera del alcance de los medios propios basados en tierra, desde direcciones distintas a las fijadas a éstos por la geografía física y política, y amenazando simultáneamente a un mayor número de elementos del poder enemigo. En virtud de ello tienen mayor probabilidad de alcanzar al enemigo en el mar y en la tierra, sorprenderlo, causarle daños, aferrarle fuerzas y eludir, neutralizar o degradar sus contraataques.

Teniendo en cuenta esta realidad se tratarán en 6.9., 6.10. y 6.11. tres situaciones específicas, elegidas entre otras muchas que también podrían haberse seleccionado, que justificarían que nuestra Flota se haga a la mar.

6.9. Apoyo a las operaciones específicas de las fuerzas aéreas propias y amigas

Son funciones específicas de la Fuerza Aérea Argentina, entre otras, las siguientes ⁽⁸⁵⁾⁽⁸⁶⁾:

- Operaciones aéreas de defensa, que son aquellas que comprenden todas las medidas destinadas a destruir a las aeronaves y misiles enemigos en vuelo durante sus ataques.
- Operaciones de ofensiva aérea estratégica, que son aquellas que están destinadas a dañar progresivamente la capacidad del enemigo de hacer la guerra, mediante ataques aéreos a objetivos vitales de su poder nacional. Ellos pueden incluir sus fuerzas militares y sus sistemas de energía, transportes, comunicaciones y producción industrial.
- Operaciones de interdicción aérea estratégica, que son aquellas que están destinadas a destruir o neutralizar al poder militar del enemigo, antes de que éste pueda ser empleado efectivamente contra las fuerzas propias y a una distancia tal de éstas, que no se requiera la detallada integración de cada misión aérea con el fuego y movimientos de dichas fuerzas.
- Operaciones aéreas tácticas, que son aquellas necesarias para el apoyo aéreo de las fuerzas terrestres, y que incluyen vigilancia, reconocimientos, interdicción táctica y apoyos de fuego aéreo.

Poder desarrollar el conjunto de esas operaciones aéreas resulta vital para la Defensa Nacional. Una fuerza naval que integre un portaaviones y misiles mar-tierra de largo alcance en sus buques puede —explotando las capacidades presentadas en el punto 6.8.— contribuir a dichas operaciones aéreas de forma conjunta o coordinada, y de diversas maneras que no son necesariamente mutuamente excluyentes; entre ellas:

- Dando apoyo de C3I2, vigilancia y reconocimiento, desde la superficie y con aeronaves.
- Neutralizando las agencias de C3I2 del enemigo y su vigilancia —tanto en tierra como en vuelo— y sus sistemas de defensa antiaérea, mediante ataques de los aviones embarcados y misiles mar-tierra.
- Atrayendo y/o aferrando a la defensa contraaérea del enemigo, mediante ataques sobre objetivos alejados de los objetivos de la aviación terrestre propia o mediante la amenaza de hacerlo.
- Aportando defensa aérea en profundidad sobre el mar ante los ataques aéreos enemigos sobre el territorio nacional o un teatro de operaciones, con sistemas antiaéreos de área desde la superficie y con aviones embarcados.
- Proveyendo escolta aérea con aviones embarcados a los aviones terrestres.
- Reforzando con aviones embarcados y con misiles mar-tierra los ataques de los aviones terrestres.
- Dando escolta o cobertura a los buques que transportan a los medios y abastecimientos necesarios para las operaciones de las fuerzas aéreas; etc.

A lo anterior se debe agregar la posibilidad de que una fuerza anfibia, como la que se describirá en 6.11., podría tener como objetivo la neutralización de agencias de C3I2, sistemas terrestres de vigilancia del espacio aéreo, aeronaves aterrizadas, y otros sistemas e instalaciones del enemigo, necesarios para sus operaciones aéreas, o la captura de un aeropuerto para ser utilizado como base por la fuerza aérea propia.

Por otra parte, se debe considerar que, como también sucede con las de ejércitos y marinas, el desarrollo de las operaciones específicas de las fuerzas aéreas tienen condicionantes y limitaciones determinantes. En efecto, la aviación terrestre queda aferrada a las bases propias por limitaciones inherentes a la naturaleza de sus medios —más concretamente, al tiempo relativamente corto que pueden mantenerse en vuelo—, el derecho internacional y las decisiones de terceras naciones que, aun siendo aliadas o amigas, pueden negar el uso o el sobrevuelo de su territorio, tal como frecuentemente ha sucedido en el pasado próximo. Esta realidad afecta en particular a los aviones de combate que deberían realizar las operaciones propias de las fuerzas aéreas, pues sus radios de acción, por lo general, no superan las 500/600 MN y para poder extenderlo requieren reabastecimientos de combustible en vuelo. Ello conlleva la necesidad de más medios y mayores costos y riesgos, no puede ser realizado contra la oposición del enemigo, y en la práctica, salvo casos excepcionales, sólo se podrán incrementar esos radios de acción hasta un 50%.

Atento a lo expuesto en el párrafo anterior, es fácil imaginar que habrá situaciones en las que la aviación basada en tierra no podría alcanzar a los objetivos materiales de las operaciones aéreas estratégicas y tácticas requeridas para el desarrollo en una operación o campaña, y en consecuencia, resultar ellas poco eficaces o impedidas; por ejemplo, en la hipotética situación de que determinadas bases aéreas al sur de Bahía Blanca fueran neutralizadas o capturadas o no se las pudiera usar por alguna otra causa, no sería factible, o sería poco aceptable, dar apoyo con aviones de caza y ataque basados en tierra a nuestras fuerzas terrestres y navales en gran parte de la Patagonia y del Mar Argentino ⁽⁸⁷⁾. En esos casos, las fuerzas navales probablemente estarán en condiciones de satisfacer parte de las misiones aéreas desde tierra que eran necesarias. En efecto, ellas pueden desplazarse sobre el 71% de la superficie del planeta y aproximarse a sus objetivos, sin requerir permiso de ninguna nación, para que sus buques alcancen las distancias de lanzamiento de sus armas mar-tierra y sus aviones embarcados operen dentro de sus radios de acción. Al respecto, hay que tener en cuenta que esos alcances y radios de acción desde el mar, son suficientes para llegar a aquellas áreas donde se concentran el conjunto de la población mundial y sus medios de producción y fuerzas militares.

Hecha esta presentación sobre cómo pueden colaborar las fuerzas navales con las operaciones específicas de las fuerzas aéreas, se pasa a describir las capacidades de proyectar poder contra aeronaves y a tierra, de las fuerzas de combate mínima y tendiente a lo deseable descriptas más arriba (6.5.5.), sin incluir los datos que corresponden a sus helicópteros y aeronaves de exploración embarcadas, ni a la artillería de tubo de sus buques ni a otras armas navales contra objetivos terrestres que se están desarrollando; todos estos medios y armamentos también deberían agregarse a las capacidades de la fuerza de combate de la Flota Mar que se detallarán a continuación.

6.9.1. Apoyo desde unidades de superficie.

| Misiles de crucero mar-tierra hasta consumirlos | De largo alcance | Mar-mar con capacidad mar-tierra (*) |
|--|------------------|--------------------------------------|
| Fuerza mínima: 4 destructores y 4 fragatas | 64 | 64 |
| Fuerza tendiente a deseable: 4 destructores, 6 fragatas y 4 corbetas | 80 | 112 |

(*) El empleo de estos misiles estará condicionado por la amenaza de superficie.

No se ha considerado el apoyo desde submarinos, que se entiende reservarán sus misiles mar-tierra para circunstancias muy particulares, sobre blancos excepcionalmente rentables; por supuesto, no se descarta su empleo para dar apoyo.

6.9.2. Apoyo desde portaaviones. Los dos cuadros siguientes corresponden a seis días de operaciones continuos, luego de los cuales se las debería interrumpir, como mínimo, por otros tantos días, para reabastecerse de combustible naval y aéreo, armamento, recuperar las aeronaves sin servicio, etc. Si fueran dos los portaaviones, se los podrá empeñar en sucesión durante uno o más ciclos continuados de doce días cada uno. Las salidas de caza y ataque en esos cuadros indican el máximo de cada tipo posible; en la práctica, la cantidad total de cada tipo de salida, y el armamento proyectado por las de ataque sería intermedio entre esos extremos; obviamente, si los promedios de salidas diarias que se indican fueran menores, la fuerza podrá extender proporcionalmente el tiempo que puede sostener sus ataques aéreos.

- **Salidas de caza**, destinadas a la interceptación de aviones atacantes y de misiles crucero en vuelo.

| Máximo de salidas de caza en misiones de defensa contraaérea, | Total en los 6 días | Promedio diario | Máximo en el 1º día |
|---|---------------------|-----------------|---------------------|
| Fuerza mínima: 1 portaaviones y 20 aviones | 240 | 40 | 58 |
| Fuerza tendiente a deseable: 2 portaaviones y 40 aviones | 480 | 80 | 116 |

Se aprecia que cada salida de defensa contraaérea neutralizará a 0,5 avión enemigo que ataque a la fuerza naval propia y que hasta el 10% del total de los así neutralizados podría resultar destruidos.

- **Salidas de ataque**, que pueden ser reemplazadas por otras tantas de caza con la misión de escolta aérea y/u ofensiva contraaérea, de reconocimiento sobre terreno hostil o del dispositivo enemigo, o como aviones cisterna.

| Máximo de salidas de ataque antiterrestre y antisuperficie | Salidas | | | Armas proyectadas | | |
|---|---------------------|-----------------|---------------------|------------------------|----------------------|----------------------|
| | Total en los 6 días | Promedio diario | Máximo en el 1º día | Total en los 6 días | Promedio diario | Máximo en el 1º día |
| Fuerza mínima: 1 portaaviones y 20 aviones | 160 | 26 | 48 | 640 bombas de 454 kg | 104 bombas de 454 kg | 192 bombas de 454 kg |
| Fuerza tendiente a deseable: 2 portaaviones y 40 aviones | 320 | 52 | 96 | 1.280 bombas de 454 kg | 208 bombas de 454 kg | 384 bombas de 454 kg |

- Las cargas de armas corresponden a un radio de acción de más de 450 MN para aviones de 20 toneladas de peso máximo de despegue, y a un radio de acción de más de 300 MN para aviones STOVL de 13 toneladas. Si se tratara de nuestros Super Etendard, para 300 MN las cantidades de bombas de 454 kilogramos deben dividirse por dos.
- Se consideró en este cuadro que todas las salidas serán con bombas inteligentes de propósitos generales (PG) de 454 kilogramos; las cantidades totales indicadas serán, de manera general, casi el doble si sólo se usaran bombas de 227 kilogramos y menos de la mitad, si se usaran únicamente de 906 kilogramos. Las mencionadas son las más usadas, pero pueden utilizarse otras de distintos tipos y mayor peso. En la práctica, serán usadas de manera combinada a lo largo de una operación, lo mismo que las armas que se mencionarán a continuación.
- Por otra parte, cada bomba de 454 kilogramos puede ser remplazada por una mina submarina del mismo peso o por un misil aire-tierra tipo Maverik o 0,5 misiles antibuque tipo Exocet.

6.10. Apoyo a las operaciones específicas de las fuerzas de ejército propias o amigas

Las formas en las que las fuerzas navales pueden dar apoyo desde el mar a las fuerzas de ejército son, entre otras, las siguientes:

- Protegiendo su flanco marítimo.
- Dando apoyo de C3I2, vigilancia y reconocimiento, desde la superficie y con aeronaves.
- Con ataques, interdicción, bombardeos y apoyos de fuego naval y aéreo.
- Contribuyendo con las operaciones de apoyo que brindan como función específica las fuerzas aéreas, o reemplazándolas cuando, circunstancialmente, las fuerzas de ejército se encuentren operando fuera del alcance de aquéllas.
- Con operaciones anfibas: asaltos, incursiones y demostraciones, que pueden tener como propósito aferrarle fuerzas terrestres al enemigo o sustraérselas de donde estén empeñadas.
- Dando escolta o cobertura a los buques que transportan a los medios y abastecimientos necesarios para las operaciones de las fuerzas de ejército. Etc.

Todas estas formas de apoyo quedan dentro de las capacidades de las fuerzas de combate mínimas y tendientes a lo deseable descritas más arriba (6.5.5.), con las magnitudes indicadas en 6.9.1. y 6.9.2. Como se aclaró oportunamente (6.9.), los datos aportados en esos puntos no incluyen el empleo de otros medios y armas navales que también deberían agregarse a las capacidades de la fuerza de combate de la Flota de Mar para apoyar a las de ejército.

6.11. Operación anfibia con objetivos limitados o en una costa escasamente defendida

Como fueron enunciados en la Parte 3, al tratarse de la proyección desde el mar a la tierra, los propósitos inmediatos de una operación anfibia pueden ser entre otros:

- Conquistar puertos, aeródromos y otras instalaciones en tierra, necesarias para la consecución de una campaña terrestre, naval y/o aérea.
- Actuar como una reserva lista a integrarse a la maniobra que se está realizando en tierra.
- Atacar al enemigo desde otra dirección.
- Aferrar o sustraer fuerzas al enemigo.
- Crear un nuevo frente de operaciones en tierra.
- Iniciar la invasión del territorio enemigo, del que está en disputa, o que ha sido capturado por el enemigo.

A esos propósitos, enunciados para el marco de las guerras clásicas, se debieran agregar los propios de las operaciones internacionales de paz, las desarrolladas en litorales hostiles, las expedicionarias y las de no guerra; esos propósitos serán presentados aquí, en la medida que sea necesario. Las operaciones anfibas son la más compleja forma de proyección desde el mar y a menudo las que producen un impacto más inmediato, directo y decisivo, sea éste táctico, operacional o estratégico. Ellas tienen siempre algún tipo de oposición, y su dificultad depende de sus objetivos y la calidad de esa oposición. Para ser exitosas, las mismas requieren de: a) Superioridad naval y aérea. b) Sorpresa y maniobra. c) Buques y medios específicos. d) Fuerzas de desembarco adecuadas a la situación y la misión.

Cada uno de esos requerimientos será analizado a continuación, comenzando por el de la sorpresa y maniobra, incluyendo esta última la rapidez de ejecución. Ambas son necesarias porque de otra manera, inevitablemente la fuerza anfibia quedaría peligrosamente expuesta a la reacción enemiga, especialmente si se produce antes que la fuerza de desembarco se establezca en tierra. Esto enfatiza las ventajas de recurrir al movimiento buque-objetivo antes que al movimiento buque-costa o como paso previo de éste. Esta elección, implica disponer de medios de desembarco capaces de ser proyectados desde más allá del horizonte hasta más allá de la línea de costas. La sorpresa es difícil de obtener al nivel estratégico pero es más factible en el nivel operacional y sobre todo en el táctico.

Con relación ahora al requerimiento de fuerzas de desembarco adecuadas a la situación y la misión, se tendrá en cuenta el concepto de desarrollo de la Armada que contempla el Libro Blanco de la Defensa Nacional (Capítulo XV), que establece que deberá alcanzar la capacidad de realizar operaciones anfibas con objetivo limitado o en costas escasamente defendidas. Sobre esos condicionantes se entienden necesarios los siguientes comentarios:

- El hecho de que una operación anfibia se realice contra una costa “escasamente defendida” no implica que el correspondiente litoral marítimo deje de estar “abundantemente protegido” y deba disputarse el control de sus aguas.
- Partiendo de la premisa que se tiene el adecuado grado de control del mar en el área de una operación anfibia, el hecho de que se realice contra una costa “escasamente defendida” no implica que el enemigo no pueda oponerse al desembarco con medios aéreos, mecanizados y/o aeromóviles que, aunque se encontraran en lugares relativamente distantes, podrían presentarse en tiempos relativamente breves.
- Que una operación anfibia se realice contra una costa “escasamente defendida” tampoco implica que, una vez establecida en tierra, la fuerza desembarcada no tenga que enfrentar una fuerte oposición terrestre y aérea.
- Que el objetivo propio sea “limitado”, no implica que la oposición enemiga sea débil y poco efectiva.
- A objetivos “limitados” no corresponden necesariamente fuerzas de desembarco limitadas en sus capacidades de combate. Limitar esas capacidades en función de lo limitado de sus objetivos, puede ser un gran error.
- El hecho de que el enemigo esté representado por fuerzas irregulares pobremente organizadas, armadas y equipadas, no implica que la fuerza de desembarco se prive de su propia artillería de campaña, armas antitanque y antiaéreas, y vehículos blindados de combate, ni que sean también necesarios apoyos de fuego naval y aéreo. Esta consideración sigue siendo válida aun cuando la fuerza desembarcada sea de nivel inferior al de batallón.
- Todo movimiento táctico de helicópteros que transporten tropas y sus equipos en un área potencialmente hostil, aun cuando la única amenaza la constituyan fuerzas irregulares de las características mencionadas, debe ser escoltado y apoyado por helicópteros de ataque.
- El hecho de que se trate de una operación de paz o de no guerra, no implica que las fuerzas comprometidas en ellas no estén sujetas a la amenaza de fuerzas regulares y/o irregulares, de donde son válidas las consideraciones anteriores. Cuando no fuera posible o conveniente en función de lo acordado para el despliegue de las fuerzas de paz, que éstas se hagan presentes en el lugar de su intervención con la capacidad para combatir eficazmente en caso de materializarse dicha amenaza, se debe contar con una reserva lista a actuar que les permita alcanzar el poder necesario; esta reserva —que puede obrar también como factor disuasivo— puede mantenerse embarcada en una posición relativa favorable.

Si bien es posible aportar referencias académicas y ejemplos para confirmar la validez general de los comentarios precedentes, para verificarlos sin mayor demostración y de manera profana, y exceptuando los dos primeros que se hicieron, bas-

tará con ver en el cine o la televisión la recientemente estrenada película “La Caída del Halcón Negro”, que está inspirada en un hecho real ocurrido en Somalia en el marco de una operación internacional de paz.

Tratando ahora, de contar con una referencia útil para concebir algunas de las capacidades que debiera poseer una fuerza de desembarco mínima tipo, y el nivel de los apoyos de fuego naval y aéreo por ella requeridos, se aprecia que esa fuerza deberá enfrentar como mínimo las siguientes amenazas:

- Antes, durante y después del desembarco, ataques aéreos con hasta ocho aviones.
- En el momento y lugar del desembarco, una compañía de tiradores reforzada y equipada con armas antitanque de infantería —incluidos misiles, que tienen capacidad contra embarcaciones de desembarco, vehículos anfibios y helicópteros—, lanzagranadas, morteros, ametralladoras y hasta misiles antiaéreos de uso individual. Estas armas son una capacidad que suelen tener las fuerzas irregulares y hasta las bandas de narcotraficantes.
- Dentro de las 4 primeras horas del desembarco, equipos de combate aeromóvil con nivel superior al de una compañía reforzada y apoyados con helicópteros artillados o de ataque.
- Dentro de las primeras 12 horas, equipos de combate mecanizados con el nivel de batallón.

Teniendo en cuenta esos niveles de amenaza y que la fuerza de desembarco no habrá sido empeñada sólo para enfrentarla, los requerimientos de sorpresa y maniobra, y los demás comentarios anteriores, así como la necesidad de ajustar las capacidades de la Armada para que sean aceptables por su costo monetario, se describirá a continuación la composición de la fuerza de desembarco mínima de la Flota de Mar, que sería apta para alcanzar la capacidad anfibia establecida en el Libro Blanco de la Defensa Nacional. Para ello se recurrirá al modelo de una “Marine Expeditionary Unit” del Cuerpo de Infantería de Marina de los EE.UU. —su organización de tareas más pequeña— que la experiencia demuestra es la de empleo más flexible y habitual, precisamente, con objetivos limitados y sobre costas poco defendidas.

6.11.1. La fuerza de desembarco mínima. Se la debiera componer sobre la base de un batallón de infantería de marina y debería sustentarse logísticamente por 15 o más días. Sus capacidades deben incluir las del combate en baja montaña, ambientes tropicales y desérticos, en localidades y contra fuerzas irregulares, así como las de evacuar no combatientes y otras que son propias de las operaciones de paz y de las fuerzas especiales. Su composición debería incluir los siguientes elementos:

- Comando y estado mayor y las correspondientes facilidades C3I2, destacamentos de vigilancia, reconocimiento, guerra electrónica, inteligencia, y para otras funciones.
- Combate terrestre, con el batallón de infantería de marina, una batería de 6 obuses de 155 mm, una sección de reconocimiento (infantería), una compañía de reconocimiento mecanizada con 16 vehículos blindados, una sección blindada de 4 tanques, una sección de asalto y transporte de tropas mecanizada con 15 vehículos anfibios, una sección de ingenieros de combate, destacamentos de misiles antitanque, etc.
- Aviación, con 10 helicópteros de reconocimiento y ataque, 10 de transporte y 10 de propósitos generales. Incluirá los servicios de control de vuelos y logística específica, y hará la defensa antiaérea.
- Servicios de apoyo de combate, comprendiendo mantenimiento, abastecimientos, transporte, ingenieros, sanidad, etc.

El requerimiento de personal totaliza 2.300 hombres; en cuanto a los costos de obtención de los medios y equipos necesarios, fueron también estimados en base a las publicaciones citadas en 6.5.

| Tipo | Cantidad | Costo unitario millones de U\$S | Costos totales (redondeados) | |
|---|----------|---------------------------------|------------------------------|---------------------------|
| | | | Millones de U\$S | Relativos a un destructor |
| Medios y equipos sin contar los helicópteros | - | - | 570 | 0,95 |
| Helicópteros de reconocimiento y ataque (*) | 10 | 36 | 360 | 0,6 |
| Helicópteros de transporte (*)(**) | 10 | 30 | 300 | 0,5 |
| Helicópteros de propósitos generales (*)(***) | 10 | 12 | 120 | 0,2 |
| Costo total | | | 1.350 | 2,25 |
| (*) Estos helicópteros, mientras no deban ser reunidos para una operación anfibia, pueden ser destacados por secciones o divisiones a las fuerzas fluviales, a las que operan en aguas restringidas y a distintas unidades de superficie. (**) De aproximadamente 10 toneladas de peso máximo de despegue. (***) De aproximadamente 5 toneladas de peso máximo de despegue. | | | | |

6.11.2. La fuerza anfibia mínima. Los buques específicos para las operaciones anfibias, tal cual lo refleja la tendencia actual, pueden navegar a más de 20 nudos y tienen más de 10.000 MN de autonomía, presentan un gran volumen interior —para el transporte de material y personal—, son capaces de operar con embarcaciones y vehículos de desembarco y con helicópteros transportados a bordo. Algunos de ellos, además, cuentan con amplios hangares y cubiertas de vuelo donde pueden operar aviones STOVL de caza y ataque, y permiten el despegue simultáneo de media docena de helicópteros de transporte; asimismo, poseen amplia capacidad C3I2, completas facilidades médicas para la atención de numerosas bajas, etc. Por otra parte, todos los buques anfibios tienen gran aptitud para brindar ayuda humanitaria de manera masiva. Teniendo en cuenta esas especificaciones, los requerimientos de sorpresa y maniobra comentados, y la dimensión de la fuerza de desembarco mínima descrita, para proyectarla son necesarios los siguientes buques y embarcaciones:

| Características generales (*) | Un buque de “proyección anfibia” | Dos buques de “desembarco dique” |
|--|---|--|
| Desplazamiento a plena carga | 25.000 toneladas | 17.000 toneladas |
| Hangar, cubierta de vuelo y facilidades aeronáuticas para transportar y operar | Todos los medios del elemento de aviación de la fuerza de desembarco y aviones STOVL; deben poder despegar 6 helicópteros en forma simultánea | 6 helicópteros; deben poder operar 2 en forma simultánea |
| Capacidad del dique | 4 embarcaciones anfibias medianas tipo LCM 8 o 1 tipo LCU., o 2 vehículos a colchón de aire (**) | 10 embarcaciones anfibias medianas tipo LCM 8 o 2 tipo LCU, o 4 vehículos a colchón de aire (**) |
| Otras embarcaciones para ser arriadas con pescantes y/o grúas | 4 embarcaciones de desembarco de personal y vehículos (**) | 4 embarcaciones de desembarco de personal y vehículos (**) |
| Garajes de vehículos pesados y livianos | Sí, con taller de mantenimiento | Sí, con taller de mantenimiento al menos en uno de los dos buques |
| Alojamiento fuerza de desembarco | 1.300 hombres | 500 hombres |
| Capacidad C3I2 para conducir una operación anfibia | Sí. Alternativamente para sede de comando y EE.MM. de grandes unidades de batalla de ejército en operaciones. | Sí, al menos en uno de los dos buques |
| Facilidades hospitalarias completas | Para 100 enfermos y heridos | Para 20 enfermos y heridos |
| (*) Los tres buques deben dar más de 20 nudos y tener más de 10.000 MN de autonomía, poseer capacidad de defensa de punto antiaérea/antimisil, para detectar y eludir minas y torpedos y otros sistemas para su autodefensa, y tener aptitud para tareas auxiliares y complementarias. (**) Las embarcaciones deben dar más de 15 nudos, y las tipo LCM 8 y LCU tener rampas a proa y popa para facilitar su carga dentro del dique. Los vehículos a colchón de aire aptos para 75 toneladas de carga paga. | | |

Los costos de obtener estos buques anfibios y embarcaciones de desembarco, se estiman como sigue:

| Tipo | Cantidad | Costo unitario millones de U\$S | Costos totales (redondeados) | |
|--|----------|---------------------------------|------------------------------|---------------------------|
| | | | Millones de U\$S | Relativos a un destructor |
| Buque de proyección anfibia | 1 | 600 | 600 | 1 |
| Buque de desembarco dique | 2 | 250 | 500 | 0,83 |
| Embarcaciones de desembarco mediano | 24 | 1,5 | 36 | 0,06 |
| Embarcaciones de desembarco personal y vehículos | 12 | 0,5 | 6 | 0.01 |
| Costo total | | | 1.142 | 2 |
| Los costos han sido estimados teniendo las publicaciones citadas al considerarse los de la fuerza de combate de la Flota | | | | |

6.11.3. Las fuerzas de combate para escoltar la fuerza anfibia y apoyar la de desembarco. En principio, la fuerza de combate mínima de la Flota de Mar que se ha descrito es suficiente para: a) escoltar a la fuerza anfibia durante su travesía, el desembarco y sus actividades subsiguientes, protegiéndola de las amenazas de superficie, submarina y aérea antes analizadas y b) apoyar a la fuerza de desembarco antes, durante y después de su establecimiento en tierra y en sus operaciones subsiguientes. Pero esa fuerza de combate mínima no podrá realizar ambas misiones simultáneamente; es por ello imprescindible contar previo a los desembarcos con la superioridad naval y aérea —que requieren la doctrina anfibia internacional y el sentido común— en previsión de que el enemigo se hiciera presente una vez aferradas las fuerzas propias al desembarco, o bien, contar con el suficiente margen de poder para enfrentar a esa amenaza, sin afectar con ello el apoyo específico a la operación anfibia en curso.

Teniendo en cuenta este razonamiento, las amenazas antes consideradas y los diferentes modos de acción analizados en apoyo de este trabajo, surge para sus autores que, para poder realizar una operación anfibia en el contexto hasta ahora acotado, sería necesario contar con dos fuerzas de combate mínimas en la Flota de Mar; esas fuerzas podrían en oportunidades transferir transitoriamente algunos sus medios de una a la otra, para ajustarse a la situación y sus misiones. Evidentemente, de contarse con la ayuda de una nación amiga o aliada, o de tener que enfrentar a un adversario que no presenta el nivel de amenaza contemplado en 5.5., esa segunda fuerza de combate no sería necesaria. Pero ello no debería ser óbice para que de todos modos, se trate de alcanzar el nivel tendiente a lo deseable descrito en 6.5.5. para una única fuerza de combate, la que admite ser dividida en dos grupos de adecuado poder.

6.12. Las fuerzas específicas para operar en el litoral propio, en uno hostil y en los ríos

Entre otras muchas características de nuestro litoral marítimo, están las siguientes:

- Su gran extensión y estado de mar promedio, que es mayor a 3.
- Lo alejado que se encuentran de las bases propias las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur y la Antártida.
- La existencia de los pasajes oceánicos australes, que en los tiempos que corren podrían ver incrementada aún más su importancia estratégica si, como consecuencia de un ataque terrorista, se viera interrumpido el uso del Canal de Panamá, de manera análoga a lo que se temía en tiempos de la Guerra Fría.
- Las características geográficas particulares del área de la Isla Grande de Tierra del Fuego.
- La presencia de tres áreas focales: Río de la Plata, donde se concentra el tráfico comercial exterior de la Argentina y se encuentra el acceso a los grandes ríos Paraná y Uruguay; Bahía Blanca, que desde el punto de vista del comercio exterior sigue en importancia a la anterior, pero donde además se encuentran las principales bases navales propias; y el Golfo San Jorge, de gran importancia por sus hidrocarburos y el tráfico marítimo afín a su explotación.
- La presencia de flotas pesqueras que depredan nuestro litoral y que suelen pescar ilegalmente en distintos lugares de nuestra Zona Económica Exclusiva.

Para atender a la protección de ese litoral tan sucintamente descrito, tanto en la paz como en la guerra son necesarias otras fuerzas navales especializadas, además de las que componen la Flota de Mar. Concurrentemente con la de dicho litoral marítimo, la Argentina tiene jurisdicción sobre los grandes ríos arriba mencionados y otros también importantes desde el punto de vista estratégico, que también requieren ser defendidos. Por otra parte, la proyección del poder naval propio sobre el enemigo, o su participación en una operación internacional de paz, puede requerir operar en un litoral hostil, incluidas sus aguas restringidas, fluviales y lacustres. Para atender a todas esas necesidades serían necesarias las fuerzas que se describirán en los puntos siguientes, todas las cuales pueden apoyarse entre sí, así como a y por la Flota de Mar, en la cual descansa la capacidad de obtener y mantener el control del mar.

6.13. Fuerza aeronaval de exploración

Aportará la especial aptitud de sus aviones, para la exploración de superficie, obtener inteligencia electrónica y la guerra antisubmarina, a gran distancia de la costa y en forma independiente o coordinada con otras fuerzas. Sus aviones deberían ser los suficientes para desarrollar, como mínimo, las siguientes operaciones:

- En tiempo de paz: Una salida diaria de más de 10 horas de vuelo sobre un área crítica (requiere 4 aviones de exploración) y cuatro salidas diarias dentro de la zona económica exclusiva y/o sobre aguas interiores y/o ríos (requiere 12 aviones de vigilancia marítima, que tienen menores capacidades y costos que los de exploración).
- En tiempo de paz o de guerra: Desarrollar por más de 10 días y sin interrupciones (las 24 horas) operaciones de exploración antisuperficie, inteligencia electrónica, guerra antisubmarina, o búsqueda y salvamento (SAR), en un área alejada hasta 900 MN de nuestras costas, de manera independiente o coordinada con otras fuerzas (requiere 6 aviones de exploración). Resulta obvia la importancia de estas operaciones para apoyar las de la Flota de Mar y las demás fuerzas de la Armada.
- En tiempo de guerra: Desarrollar operaciones de exploración antisuperficie y guerra antisubmarina por más de 30 días (las 24 horas), en las tres áreas focales y en uno de los pasajes oceánicos mencionados en el punto 6.12 (requiere 12 aviones de exploración) y al mismo tiempo, desarrollar operaciones de vigilancia y reconocimiento marítimo y SAR dentro y fuera de la zona económica exclusiva y/o sobre aguas interiores y/o ríos (requiere 12 aviones de vigilancia marítima).

De esas operaciones y los números de aviones requeridos para cada una, y teniendo en cuenta que las que realizan los cuatro aviones de exploración y los doce de vigilancia marítima en tiempo de paz podrían ser asumidas por los aviones de los

mismos tipos requeridos para las otras operaciones, serían necesarios: a) 18 aviones de exploración, cuyo costo de obtención (nuevos U\$S 150 millones cada uno) totaliza U\$S 2.700 millones, equivalente al de 4,5 destructores y b) 12 aviones de vigilancia marítima, cuyo costo de obtención (nuevos U\$S 25 millones cada uno) totaliza U\$S 300 millones, equivalente al de 0,5 destructor.

6.14. Fuerza de combate costero y en aguas restringidas

Debería integrarse con lanchas rápidas de dos tipos; el "A", aptas para operar en alta mar, y el "B", limitadas a aguas costeras e interiores. En ambos casos es necesario que sus características náuticas se adapten a las del Canal de Beagle y del Río de la Plata, dando precedencia al primero. Las tipo "A" deberían tener una autonomía superior a las 1.000 MN a 25 nudos; ello para poder intervenir rápidamente, en la paz y en la guerra, en cualquier lugar de nuestras aguas jurisdiccionales. Las restantes características de ambos tipos, la cantidad necesaria de cada uno y sus costos, son los siguientes:

| Tipo (y cantidades) | Características generales |
|---------------------|---|
| 6 Tipo "A" | 500 toneladas. Más de 30 nudos. 8 misiles mar-mar. Un cañón de doble propósito de 76 mm. Un sistema antiaéreo/antimisil de punto. Ametralladoras y mortero de 81 mm. Sensores y armas antisubmarinas para aguas poco profundas. Minas. Capacidad para transportar un equipo de fuerzas especiales. Costo nuevas cada una U\$S 150 millones. |
| 8 Tipo "B" | 50 toneladas. Más de 30 nudos. Uno o más cañones de doble propósito de 20 o más mm. Ametralladoras y mortero de 81 mm. Costo nuevas cada una U\$S 25 millones. |

Las lanchas tipo "A" y "B" estarían desplegadas en el Área Naval Austral y el Río de la Plata, y serían destacadas como fuera necesario de uno a otro de esos lugares, a otros del litoral propio, o a otro litoral. El apoyo aéreo será dado por las aeronaves de las distintas fuerzas consideradas; en aguas restringidas serán especialmente útiles las de la fuerza de desembarco.

6.15. Fuerza de patrullado marítimo

Como se dijo en la Parte 4 de este trabajo, las funciones de seguridad de las marinas de guerra incluyen la protección del tráfico mercante, la pesca y las otras formas de explotación de los recursos del mar, así como la interdicción del tráfico ilegal de personas, armamentos, drogas y otras sustancias peligrosas y/o prohibidas, y además, la ayuda humanitaria, asistencia y salvamento en el caso de siniestros en el mar, sin olvidar la protección del medio ambiente.

Los buques empleados para esas funciones responden a tres categorías básicas: a) los especialmente diseñados para tareas específicas (descontaminación de las aguas y control de derrames de combustible, señalización y remoción de objetos sumergidos, remolques, salvamento, etc.); b) embarcaciones patrulleras costeras de pequeño tonelaje ("In Shore Patrol Ships") para operar en las "aguas interiores", en el "mar territorial" y en su "zona contigua" y, eventualmente, en la "zona económica exclusiva"; y c) buques patrulleros capaces de operar en la alta mar ("zona económica exclusiva", "plataforma continental aceptada" y más allá), denominados "patrulleros oceánicos" ("Off Shore Patrol Ships"). Las características generales de estos últimos buques son satisfechas con suficiencia por las fragatas, que son los medios de superficie básicos de las marinas de guerra, y también las corbetas, pero atento a sus mayores costos y sus empleos principales, es conveniente también contar con patrulleros oceánicos.

Concurrentemente, como bien es sabido en nuestro caso, los recursos disponibles son siempre escasos; por lo tanto, es necesario que dichos patrulleros sean aptos en la medida de lo técnicamente factible, tanto en tiempo de paz como de guerra, cuestión de reducir las cantidades de medios necesarios para una y otra situación. Esta medida de sentido común tiende a reducir los costos de la Defensa Nacional y al mejor aprovechamiento de los recursos económicos del país. Hecha esta breve introducción, se pasa a la organización de las fuerzas de patrullado marítimo que serían necesarias.

Ellas deberían ser como mínimo dos, una con asiento en la Base Naval Mar del Plata y la otra, en el Golfo San Jorge. Partiendo de la premisa que en el área de responsabilidad de cada una es necesario mantener en forma permanente una estación de patrulla, que puede ser necesario que al mismo tiempo un segundo patrullero se haga a la mar, y que es necesario un intervalo entre salidas de un mismo buque, que evite el inaceptable desgaste de sus tripulaciones y los medios, cada fuerza debería contar con cinco patrulleros oceánicos. Las cantidades resultantes permitirán al mismo tiempo, contar con una reserva que de ser necesario sería destacada para operar de manera aislada o en apoyo de otra fuerza; por ejemplo con la fuerza de combate de la Flota de Mar para operar en un litoral hostil, o en apoyo de la fuerza anfibia. Los patrulleros deberían responder a las características que son propias de su tipo, pero además tener:

- Autonomía a velocidad económica mayor de 6.000 MN; velocidad máxima superior a 20 nudos.
- Capacidad para hangarar y operar un helicóptero multipropósito de 5 toneladas (deseable 10 toneladas).
- Un cañón de doble propósito de 76 mm y otros de menor calibre; ametralladoras y lanzagranadas automáticos.
- Capacidad de operar con un sistema de antiminado de quita y pon, a ser instalado cuando sea requerido para apoyar a la flota y reforzar a los buques específicos de la fuerza de antiminado.
- Tendiendo a lo deseable sensores y armas antisubmarinas, que también pueden ser de quita y pon.

El costo de obtención estimado de los 10 patrulleros oceánicos (nuevos U\$S 35 millones cada uno) totaliza U\$S 350 millones, equivalente al de 0,58 destructor. Se contempla que los helicópteros de la fuerza de combate y los de la fuerza de desembarco satisfarán las necesidades de estos buques en tiempo de paz.

6.16. Fuerza de antiminado

Las minas son una amenaza muy peligrosa y difícil de contrarrestar, que puede presentarse tanto en la guerra como en la paz; en este caso, tanto en nuestras áreas focales, debido al accionar del terrorismo internacional, como en el litoral de otros países durante el desarrollo de una operación internacional de paz. Las minas submarinas son enfrentadas hoy de dos maneras básicas; a saber:

- Utilizando sistemas a bordo de las unidades de superficie y sus helicópteros, para simplemente evitarlas y eventualmente desactivarlas. Estos sistemas, que por lo general hacen uso de vehículos no tripulados, deberían ser instalados en las unidades de nuestra Flota de Mar.
- Utilizando medios específicos para barrer campos minados. Se pueden distinguir dos situaciones; la primera, en la cual sólo es necesario abrir un pasaje para que puedan aproximarse a la costa las unidades de una fuerza anfibia; el otro cuando se tratara de mantener expeditos los accesos a un puerto.

Para atender con medios específicos para el antiminado simultáneamente a las tres áreas focales antes identificadas y actuar en otros lugares o apoyar a una fuerza naval, serían necesarios ocho buques cazaminas (U\$S 100 millones cada uno) y tendiendo a lo deseable, con cuatro helicópteros muy pesados barreminas (U\$S 75 millones cada uno) que permitan la rápida apertura de un pasaje en un campo minado y que alternativamente pueden ser usados para el transporte de cargas de la fuerza de desembarco. Para el movimiento buque-costa de esta última, asimismo serían necesarios cuatro barreminas, adaptados a partir de embarcaciones medianas de desembarco (U\$S 2 millones cada una). Todos estos medios totalizan U\$S 1.108 millones, equivalentes a 1,85 destructores. Los buques cazaminas podrían ser reforzados por los patrulleros oceánicos si éstos fueran equipados para la caza de minas, e inclusive ayudar a reducir su número.

6.17. Fuerza de ríos

Por ser ampliamente conocidas, no es necesario extenderse aquí sobre las características e importancia estratégica de nuestros grandes ríos, ni sobre la necesidad de defenderlos o demostrar que las operaciones fluviales son parte de las que debe desarrollar la Armada. Con relación a las operaciones de combate en el ambiente fluvial, pueden distinguirse dos situaciones en particular. Una, que ellas se desarrollen en el marco de operaciones contra fuerzas convencionales; la otra, que se desarrollen contra fuerzas irregulares.

En la primera situación, las operaciones fluviales tienen como propósito asegurar la protección de ese flanco a las fuerzas terrestres propias y brindarles apoyo desde sus aguas; a saber: reconocimientos y fuego naval durante su maniobra en tierra y en los cruces costa-costa, asaltos complementarios de esos movimientos, transporte de medios y abastecimientos, etc. En la segunda situación, además, interdictar las líneas fluviales de abastecimientos de las fuerzas irregulares y asegurar el control de la población; en esta situación es muy importante tomar la iniciativa y negarles a los irregulares santuarios en lugares remotos, explotar todo contacto que con ellos se haga, y buscar y destruir sus fuerzas de combate principales.

Es cierto que cada río y situación pueden configurar diferentes amenazas, misiones y requerimientos, pero de manera general, las mismas deben ser muy móviles y requieren de elementos de patrullado, asalto, apoyo de fuegos, de C3I2 y sostén logístico móvil. Por otra parte, aunque las operaciones en los ríos presuponen que se dispone de una adecuada superioridad aérea, siempre será necesario que los medios navales que en ellos operen cuenten con una razonable capacidad antiaérea contra aviones de reconocimiento poco veloces y helicópteros, inclusive las pequeñas aeronaves de tipo civil y deportivo, que cargadas con explosivos, podrían usar los irregulares para intentar ataques suicidas o telecontrolados. En nuestro caso, serían requeridos los siguientes medios, distribuidos como sea necesario entre la Base Naval Zárate, un apostadero

en Posadas, otro intermedio entre los anteriores, y un cuarto sobre el Río Uruguay, próximo a Gualeguaychú; además, podrán ser destacados al exterior.

| Tipo (y cantidades) | Características generales |
|---------------------------------|---|
| Monitor cañonero (Cuatro) | Para apoyos de fuego, destrucción/neutralización de posiciones fuertes muy protegidas, etc. 400 o más toneladas. Calado hasta 2 metros. Un obús de 155 mm en torre similar a la utilizada en el sistema Palmaria del Ejército Argentino. Sistema antiaéreo de punto, ametralladoras y morteros de 81 mm. Blindaje en partes vitales contra armas de infantería, incluidas granadas antitanque autopropulsadas tipo RPG. Radar de navegación y sensores infrarrojos y optrónicos. U\$S 50 millones cada uno. |
| Monitor bombardero (Cuatro) | Ídem, excepto que en lugar del obús una torre con dos morteros automáticos de 120 mm con capacidad de tiro directo. U\$S 50 millones cada uno. |
| Monitor de asalto (seis) | Para escolta y apoyo directo de las embarcaciones de asalto. 60 toneladas. Calado hasta 2 metros. Un cañón del tipo utilizado por los vehículos de combate de infantería con capacidad de tiro AA. Resto de sus características similares a las de los otros tipos de monitor. U\$S 10 millones cada uno. |
| Transportes de asalto (doce) | Con las mismas características generales que las embarcaciones de desembarco medianas de la fuerza anfibia. Además, con el mismo nivel de blindajes que los monitores, y ametralladoras y lanzagranadas de 30/40 mm. U\$S 3 millones cada uno. |
| Patrulleras (doce) | A ser definidas oportunamente. U\$S 5 millones cada una. |
| Buque de apoyo principal (uno) | Para que constituya una base móvil, con facilidades de comando y EE.MM., y de sostén logístico. Debe contar con cubierta corrida para operar los helicópteros de la fuerza de ríos, con un garaje para vehículos y embarcaciones, y con un dique capaz de aceptar a uno de los transportes de asalto. Cuando sea necesario podrá ser destacado a la fuerza anfibia de la flota. U\$S 100 millones. |
| Buques multipropósito (cuatro) | Con características a definir. Deben tener cubierta para helicópteros de hasta 10 toneladas y capacidad de apoyo a la comunidad. U\$S 30 millones cada uno. |
| Medios de Infantería de marina | Dos equipos, cada uno a 3 compañías; dos de tiradores y una de embarcaciones especiales, con los elementos necesarios de comando y servicios. Costos sin datos; se estiman irrelevantes. |
| Medios aeronavales | Helicópteros de reconocimiento y ataque, y de transporte y propósitos generales, a ser provistos por la fuerza de desembarco de la Flota. |

6.18. Una apreciación final sobre la Armada requerida

Una segunda lectura de lo hasta aquí apreciado sobre la Armada requerida para satisfacer las misiones principales y complementarias impuestas por el Estado Argentino, en el marco de las amenazas generales enunciadas en la Parte 2 de este trabajo, y en particular de las definidas en 5.5., permitirá observar que esa apreciación:

- No contempla a todas las fuerzas y medios requeridos por la Armada, por ejemplo, la Fuerza Naval Antártica, los buques escuela, hidrográficos y oceanográficos, las aeronaves de instrucción, las fuerzas especiales, etc.
- Considera que todos los medios serían obtenidos nuevos.
- Debiera haber tenido en cuenta que sólo las grandes potencias mundiales llegan a aproximarse a lo que para ellas podrían ser sus armadas requeridas, y que es posible para la nuestra establecer un orden de prioridades entre sus distintas fuerzas —y sus medios— hasta ahora analizadas, así como contar con el apoyo de fuerzas amigas y aliadas en determinadas situaciones. Considerando esos tres elementos de juicio, una vez revisada la composición de cada una de las fuerzas necesarias para la “Armada requerida”, surge la que se detalla en el cuadro de la página siguiente que —por no integrar a todos los medios arriba contabilizados y falta de redundancia— de ninguna manera debiera ser asumida como la “Armada deseable”.

Atento al monto que costaría adquirir nuevos los medios necesarios para la “Armada requerida” —a los que todavía hay que corregir por el incremento anual de los costos de construcción y agregar los restantes costos que componen sus ciclos de vida— surge evidente que el mismo escapa a la realidad socio-económica de nuestro país y que, de mantenerse la actual situación, sería inaceptable por su costo contar con ella en el transcurso de los próximos veinticinco años. Así las cosas, en la Parte 7 se presentará la propuesta de una “Armada posible”, tendiente a aproximarse en el 2030 la que aquí se apreció como “requerida”. **Desafortunadamente, lo que ésta ni ninguna otra propuesta hecha en el mismo sentido podrán lograr es ajustar a nuestra realidad las hipotéticas amenazas enunciadas, reduciéndolas para convertirlas así en “posibles” de ser contrarrestadas. Ello en razón de constituir las mismas una capacidad por cierto probable de configurar de manera integrada por no pocos Estados y, de manera parcial, por otros muchos más.**

ARMADA REQUERIDA POR LA REPÚBLICA ARGENTINA

Las capacidades operativas respectivas surgen de lo expuesto previamente y se resumen en este cuadro mediante la enunciación de cada una de las fuerzas que la debieran componer y de los medios que integrarían a cada una de ellas. Queda entendido que para completar la organización de algunas fuerzas se les deberá transferir medios de las otras, en particular los helicópteros que son necesarios para casi todas ellas. Los medios detallados son, en promedio, los mínimos requeridos de donde esta composición dista de ser la "deseable".

| Organización | | Tipo de medios | | Cantidad | Costos (redondeados) | |
|---|--|--|--------------|----------|----------------------|---------------------------|
| | | | | | Millones de US\$ | Relativos a un destructor |
| Flota de Mar | Fuerza de Combate | Portaaviones | | 1 | 600 | 1 |
| | | Aeronaves de exploración embarcada | | 5 | 300 | 0,50 |
| | | Aviones de caza y ataque | | 20 | 1.000 | 1,666 |
| | | Destructoros de defensa aérea | | 4 | 2.400 | 4 |
| | | Fragatas | | 6 | 2.400 | 4 |
| | | Corbetas | | 6 | 900 | 1,5 |
| | | Helicópteros embarcados | 10 toneladas | 16 | 576 | 0,96 |
| | | | 5 toneladas | 12 | 216 | 0,36 |
| | Fuerza de Submarinos | Submarinos | | 6 | 2.400 | 4 |
| | Fuerza Anfibia | Buques de proyección anfibia | | 1 | 600 | 1 |
| | | Buques de desembarco dique | | 2 | 500 | 0,833 |
| | | Embarcaciones de desembarco | | 36 | 42 | 0,07 |
| | Fuerza de Desembarco | Medios y equipos sin contar los helicópteros | | - | 570 | 0,95 |
| | | Helicópteros de reconocimiento y ataque | | 10 | 360 | 0,6 |
| | | Helicópteros de transporte (10 toneladas) | | 10 | 300 | 0,5 |
| | | Helicópteros de propósitos generales (5 toneladas) | | 10 | 120 | 0,2 |
| | Fuerza de Sostén Logístico Móvil y Apoyo | Buques de sostén logístico móvil | | 2 | 400 | 0,666 |
| | | Petroleros de flota y transportes | | 6 | 600 | 1 |
| | | Buques de salvamento y remolque | | 2 | 200 | 0,333 |
| | | Buques taller | | 1 | 150 | 0,25 |
| Aviones de sostén logístico móvil | | 4 | 400 | 0,666 | | |
| Fuerza Aeronaval de Exploración | Aviones de exploración basados en tierra | | 9 | 1.350 | 2,25 | |
| | Aviones de vigilancia marítima basados en tierra | | 9 | 225 | 0,375 | |
| Fuerza de Combate Costero y en Aguas Restringidas | Lanchas rápidas tipo "A" (500 toneladas) | | 2 | 300 | 0,50 | |
| | Lanchas rápidas tipo "B" (50 toneladas) | | 4 | 100 | 0,166 | |
| Fuerza de Patrullado Marítimo | Patrulleros oceánicos | | 6 | 210 | 0,35 | |
| Fuerza de Antiminado | Cazaminas | | 4 | 400 | 0,666 | |
| Fuerza Naval de Ríos | Monitores cañoneros y bombarderos | | 4 | 200 | 0,333 | |
| | Monitores de asalto | | 6 | 60 | 0,10 | |
| | Transportes de asalto | | 6 | 18 | 0,03 | |
| | Patrulleras | | 12 | 60 | 0,10 | |
| | Buques de apoyo principal | | 1 | 100 | 0,166 | |
| | Buques multipropósito | | 2 | 60 | 0,10 | |
| Costo total | | | | | 18.117 | 30,19 |

Parte 7

LA ARMADA POSIBLE

Sin necesidad de recurrir a ninguna fuente oficial reservada, cualquier analista naval objetivo podría llegar a la siguiente apreciación sobre las actuales capacidades operativas principales de la Armada Argentina; ellas serán precisadas con mayor detalle en el segundo cuadro del punto 7.10, cuando se las compare con las de la Armada “posible”:

- Carece de capacidades para la adecuada defensa antisubmarina de una fuerza naval y de un convoy mercante o militar, aun dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva.
- Carece de capacidades para la adecuada defensa antiaérea de una fuerza naval y de un convoy mercante o militar, aun dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva.
- Sus capacidades antisuperficie son anticuadas e incompletas y, en el caso de un combate, sus unidades de superficie tienen una muy baja probabilidad de supervivencia (recordar el análisis hecho en 6.2.2.).
- Su capacidad de ataque a tierra está limitada al fuego desde unidades de superficie con cañones de entre 76 y 127 mm, hasta sólo unas pocas millas más allá de la línea de costas.
- Su capacidad anfibia es elemental; carece de buques anfibios y de aviación embarcada que brinde el necesario apoyo.

Surge de esa apreciación que la Armada actual está lejos de alcanzar las capacidades mínimas requeridas que se han estimado en la Parte 6. Es evidente que esta situación, atribuible a una serie de circunstancias relacionadas con presupuestos inadecuados, es inaceptable y debe ser remontada cuanto antes, cuestión de no continuar con la actual degradación de capacidades y medios, y alcanzar una razonable capacidad operativa del conjunto en un plazo acotado.

7.1. Elementos de juicio que aquí serán tenidos en cuenta para desarrollar una propuesta del diseño operativo de la Armada

7.1.1. El concepto de Armada posible. El Libro Blanco de la Defensa Nacional (Capítulo XV, Punto 4) enfatiza: [...] *el diseño de la Armada presenta dificultades, pues al no poder prepararse para todo se hace necesario priorizar la elección de los medios, y que las demandas a cumplir son significativas y se enfrentan a recursos siempre escasos. Teniendo en cuenta esto, la geografía y los intereses marítimos y fluviales que la República Argentina necesita defender proporcionan las bases de la Armada deseable y los recursos e ingenio presentarán la Armada posible.*

Aunque los autores del presente comparten la idea anterior, consideran necesario agregar que, teniendo en cuenta lo expuesto a lo largo de la Parte 6 de este trabajo, se puede distinguir entre una Armada “requerida” y otra “deseable”. La primera es aquella necesaria para satisfacer ajustadamente, con un nivel mínimo, los requerimientos que surgen de las misiones y funciones impuestas (ver 5.1. y 5.3.) y las amenazas hipotéticas enunciadas en 5.5. La “deseable” sería la que permitiría lograr un grado de suficiencia tal que, si se materializaran dichas amenazas, fuera posible rechazarlas con margen suficiente para asegurar el éxito, a pesar de que parte de los medios se encontrasen en mantenimiento o destacados al momento de ser necesitados, que se produjeran pérdidas en las operaciones, que se presentaran imponderables —que no por serlo deben dejar de considerarse— etc. Atento a esta importante diferencia, es que aquí se ha distinguido entre “fuerzas mínimas” y “fuerzas tendiendo a lo deseable”.

Con relación a los “recursos e ingenio” que presentarán a la Armada posible es necesario el justo equilibrio entre ambos. Con recursos desde hace varios años apenas suficientes para cubrir los gastos de personal, queda poco margen para que el ingenio, por ejemplo, permita suplantar a las normas que regulan el mantenimiento de los medios y que hacen a su seguridad, a la de sus dotaciones y la de terceros, y menos aún para que se conserve su aptitud para las operaciones. Por otra parte, aun con amplios recursos, la falta de ingenio puede transformarlos en gastos inútiles.

7.1.2. Características que deberá reunir el instrumento militar de la Nación, según las directivas de El Libro Blanco de la Defensa Nacional. Resumiendo, ellas son (Capítulo VIII, punto 1): a) Ser polivalente, versátil y con capacidad de evolución permanente. b) Poseer sistemas de C3I2, sostén logístico y doctrina de empleo que aseguren el accionar conjunto y combinado. c) Poseer una estructura flexible y una dimensión acorde a sus misiones, los espacios donde debe actuar y la capacidad económica y técnica para mantenerlo. d) Disponer de adecuada capacidad de proyección estratégica y alta movilidad.

7.1.3. Prioridades que establece en cuanto al equipamiento la Ley N° 24.948 de Reestructuración de la Fuerzas Armadas. En cuanto a la asignación de recursos, las prioridades serán (Artículo 19): 1ro., recuperar el material fuera de servicio. 2do., moderar el material disponible. 3ro. incorporar nuevo material, cumpliendo con el requisito de dar prioridad a aquellos que potencien la capacidad disuasiva, favorezcan la normalización con los ya existentes y aporten nuevos desarrollos tecnológicos.

7.1.4. Una guía para la presente propuesta. Ella deriva de los elementos de juicio enunciados en los tres puntos precedentes.

- Se dará precedencia a la incorporación de aquellos medios de empleo más amplio, flexible y poderoso —que suelen ser los más costosos— sobre aquellos que, aunque más fáciles de obtener, solo resuelven parcial y mínimamente el conjunto de las debilidades propias.
- Aunque no serán identificados en este trabajo, serán dados de baja los medios de mayor edad y menor capacidad operativa, y se destinarán su personal y otros recursos que ahora requieren a los nuevos medios que se incorporen. De la misma manera se procederá con aquellos organismos cuyo propósito no contribuya directa o indirectamente a la capacidad operativa de la Armada, y se reestructurarán aquellos cuya actual organización lo permita.
- Los medios debieran ser adquiridos escalonados en el tiempo, cuestión de que no tengan que ser modernizados o lleguen al final de su vida casi simultáneamente. Siendo de treinta o más años la vida útil de los buques principales actuales, lo ideal sería renovar su conjunto por tercios.
- Los medios debieran ser adquiridos nuevos pues, a la par de lograrse diseños más ajustados a nuestras necesidades, los costos de sus ciclos de vida podrían resultar menores.
- Una adecuada combinación de medios nuevos con otros usados —aptos y con 15 o más años de vida útil remanente— serán un paliativo para la situación que enfrentará la Armada los próximos 25 años.
- Se debiera aprovechar toda oportunidad favorable para obtener los medios. Por ejemplo, se han rechazado ofertas en los últimos diez años, hechas a precios simbólicos, por portaaviones, fragatas con misiles antiaéreos de largo alcance, buques anfibios, aviones de caza y ataque y otras aeronaves, etc.

7.2. Situación de los medios principales de la Armada y su necesaria recuperación, modernización o reemplazo antes del 2016, y algunas de las incorporaciones a realizar antes de ese año

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se presentará la situación en que se encontraría cada uno de los medios principales de la Armada, qué medidas generales deberían ser tomadas para recuperarlos y modernizarlos, los costos respectivos y su expectativa de vida útil una vez actualizados. También se propondrán los reemplazos y algunas de las incorporaciones que deberían realizarse antes de terminar el 2015.

7.2.1. Los cuatro destructores de la clase *Almirante Brown*. Responden a la tecnología de diseño y equipamiento de sensores y armas de la década de 1970, de donde tendrían que ser modernizados para ser operativamente aptos. Con más de veinte años de servicio también requieren la recorrida de sus plantas propulsoras, de electricidad y máquinas auxiliares. Su actualización debiera incluir:

- Incrementar su capacidad operativa general con la puesta al día del sistema ACCO.
- Incrementar su capacidad de supervivencia en combate minimizando su firma radar e infrarroja, agregando paneles de material adecuado en su obra muerta e instalando señuelos infrarrojos.
- Incrementar su capacidad antiaérea y antimisil incorporando un radar de búsqueda tridimensional, sustituyendo los montajes 40/70 por armas más modernas, y actualizando los sistemas de CME.
- Incrementar, y esto es fundamental, su capacidad antisubmarina, con sonares de profundidad variable o remolcados.
- Dotarlos de helicópteros adecuados, medios que serán tratados en el punto 7.2.7.

Dados su diseño modular y estado de conservación, las tareas a realizar no implican desafíos insalvables para nuestra industria. Esas tareas requerirían de U\$S 50 millones por unidad; el 60% correspondería a adquisiciones en el exterior y el resto a los trabajos en el país. Su actualización permitiría prolongar su vida hasta 2025. Se destaca que aun modernizados, no alcanzarán el nivel de los destructores considerados en la Parte 6, porque no es factible dotarlos de un sistema de defensa aérea de área; en realidad, aunque la Armada los denomina “destructores”, en el ambiente naval internacional son considerados fragatas.

7.2.2. Las seis corbetas de la clase *Espora*. En general son válidas las consideraciones hechas para los destructores, con las siguientes particularidades: a) Dos de ellas son de reciente construcción y no presentarían urgencias para recorrer sus plantas propulsoras y máquinas auxiliares. Por otra parte, las tres primeras en entrar en servicio no tienen hangar mientras que las otras tres sí, situación que debería ser normalizada. b) En cuanto a la actualización de sus equipos, las principales diferencias con los destructores serían que no requerirían un radar de búsqueda tridimensional y se deberían reemplazar sus misiles MM-38 por otros actualizados. Los costos correspondientes sumarían unos U\$S 180 millones. La actualización permitiría prolongar la vida del conjunto hasta 2025/30 y el de las dos más nuevas hasta el 2035. Hay que considerar que aún modernizadas, no habrán alcanzado el nivel de las fragatas consideradas en la Parte 6.

7.2.3. Submarinos. Los dos de la clase *San Juan* tienen del orden de veinte años de servicio y el *Salta* más. La puesta a punto y actualización de parte de sus equipos, que requeriría una inversión de unos U\$S 60 millones, aseguraría su vida útil hasta 2025 y 2020 respectivamente.

7.2.4. Cazaminas. Se deberían obtener al menos cuatro, para desarrollar doctrina, adquirir experiencia e información específica en nuestras áreas focales y poder enfrentar una emergencia. Usados, se estiman en U\$S 20 millones cada uno.

7.2.5. Buques que se estarían por incorporar a la Armada. En el futuro próximo se incorporarían los siguientes: a) Un buque de desembarco dique de la clase francesa *Ouragan*, que incrementaría en gran medida la capacidad de proyectar nuestra fuerza de desembarco. b) Cinco patrulleros oceánicos adecuados para operaciones en tiempo de paz pero, dada la necesidad de lograr el mejor aprovechamiento de los escasos recursos disponibles y lo expuesto en 6.5., sería muy importante que reunieran las capacidades descritas en ese punto. El costo de construcción de cada uno resultaría así de U\$S 35 millones.

7.2.6. Aviones basados en tierra de exploración y guerra antisubmarina, y aviones de vigilancia marítima. Como plataformas, los cuatro P-3 "Orion" tienen vida útil potencial hasta el 2030, pero son obsoletos en equipamiento operativo; actualizarlos costaría U\$S 20 millones cada uno. Para alcanzar la cantidad que permitiría una adecuada vigilancia en tiempo de paz y desarrollar por más de 10 días operaciones en un área alejada a más de 600 MN de la costa, serían necesarios otros dos aviones. Por su parte, los cuatro B-200 M actualmente en servicio tienen vida útil potencial hasta el 2020; lo mismo que con los P-3, sería necesario incorporar otros dos y completar su equipamiento. Costo U\$S 6 millones.

7.2.7. Helicópteros. Son un complemento indispensable de las fuerzas navales desde hace más de cuatro décadas. Para nuestro caso se deben considerar, entre otros, los siguientes elementos de juicio.

- Para ser realmente eficaces en las funciones antisuperficie y antisubmarinas que se les asignan a los helicópteros multipropósito embarcados, su peso máximo de despegue (en adelante PMD) debe ser mayor a las 9 toneladas. Lo mismo con relación a los que se emplean para el desembarco de una fuerza de infantería de marina y sus subsiguientes operaciones en tierra, así como para el abastecimiento de las unidades navales y otras tareas que requieren gran autonomía y/o el traslado de grandes pesos. La Armada cuenta con siete H-3 "Sea King", cuyo PMD es de unas 10 toneladas; como plataformas tienen vida útil potencial hasta 2030 pero son obsoletos en su equipamiento operativo; como se verá a continuación, para embarcarlos se requiere de buques mayores a los que ahora tenemos.
- Las dimensiones de los hangares de los destructores clase *Almirante Brown* y probablemente la resistencia de sus cubiertas, así como la ausencia de sistemas de recobrada con mar gruesa, sólo permiten operar con helicópteros de unas 5 toneladas de PMD que, dada su baja carga útil, no son eficientes helicópteros antisubmarinos. Por su parte, las corbetas clase *Espora* presentan restricciones mayores y de los nuevos patrulleros oceánicos se desconocen aún sus características pero se estima que sólo serán aptos para operar con helicópteros del último PMD mencionado.
- No obstante su poca aptitud para las operaciones antisubmarinas, los helicópteros de alrededor de 5 toneladas de PMD son aptos para el conjunto de las demás funciones que se asignan a los helicópteros embarcados. La Armada no cuenta con helicópteros embarcados de dicho peso de despegue y sólo dispone de cuatro "Fennec" (menos de 3 toneladas de PMD), que apenas son suficientes en cantidad y calidad para la exploración antisuperficie discontinua y muy cercana a sus buques, la designación de blancos para los misiles mar-mar, y el ataque con torpedos antisubmarinos vectoreados desde un buque.
- Los helicópteros de alrededor de 5 toneladas de PMD son aptos también para las tareas de control, enlace, transporte liviano, exploración, escolta y ataques que requiere una fuerza de desembarco y las que operan en los ríos y en aguas costeras y restringidas; ellos pueden asimismo ser embarcados en unidades de superficie para complementar su dotación de aeronaves. La Armada dispone para estas funciones de 7 UH-1H "Huey" (PMD unas 5 toneladas) y 5 AIO3 "Alouette III" (PMD menor de 3 toneladas) que no están equipados para las operaciones nocturnas. Además nuestros UH-1H no son aptos para operar embarcados en destructores y corbetas, y carecen de sensores y armamento; modernizados y equipados podrían tener vida útil hasta 2030. Por su parte, los AIO3, que están armados con cañones y misiles, habrán llegado al fin de esa vida alrededor de 2015 y no se justificaría modernizarlos.
- Además de sus funciones navales principales, los helicópteros son útiles para las demás funciones de las fuerzas armadas, pero ello no sucede necesariamente en la situación inversa; los helicópteros navales deben satisfacer condiciones de construcción específicas que no se aplican a los demás helicópteros. Asimismo, estas aeronaves sirven para las misiones complementarias de la Armada, en particular la salvaguardia de la vida humana y el apoyo a la comunidad.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, en particular la falta de aptitud para la lucha antisubmarina de los helicópteros que podrían operar en nuestros destructores, corbetas y patrulleros oceánicos, y aceptando en algunas funciones tolerables disminuciones de capacidades, se propone:

- Incrementar a diez los H-3 “Sea King” y modernizarlos, con lo cual su vida útil antisubmarina se extendería hasta el 2025; esta tarea demandaría U\$S 80 millones. Resulta ocioso destacar cuál es su importancia para compensar las actuales limitaciones antisubmarinas de la Flota y para embarcarlos se requerirá al menos uno de los buques que se mencionarán en 7.3.1 y 7.3.2.
- Obtener ocho helicópteros del mayor tamaño que resulte aceptable para operar en nuestras unidades de superficie, los que sumados a los cuatro “Fennec” actualmente en servicio, permitirían dotar de una aeronave a cada una de esas unidades (se asume que sólo dos tercios de ellas estarán en el mar al mismo tiempo y que sólo el 80% de los helicópteros estará en línea de vuelo). La inversión no debería superar los U\$S 120 millones y, a falta de una mejor solución, no se descarta el modelo “Fennec”.
- Obtener seis H-3 “Sea King” para el transporte de personal y carga de todas las fuerzas de la Armada; se estima su vida útil hasta el 2030 y su costo, modernizados, en U\$S 30 millones. Alternativamente, se podría llevar a diez a los UH-H1 “Huey” y modernizarlos, con iguales vida y costos.
- Obtener ocho helicópteros del mismo modelo que se adquiriera para las unidades de superficie, pero optimizados para el apoyo de una fuerza de desembarco y de las que operan en los ríos y en aguas costeras y restringidas. Dado los menores costos de sus equipos, la inversión no debería superar los U\$S 100 millones y, a falta de una mejor solución no se descarta al modelo “Fennec”.

7.2.8. Medios de infantería de marina. Son en general adecuados a la actual situación pero sus vehículos anfibios y de exploración deben ser recorridos y modernizados; su costo y el de otro material a recuperar y adquirir, sería de U\$S 50 millones.

7.2.9. Restantes medios. No serán analizados ahora, excepto mencionar que: a) de su conjunto —que puede incluir excepciones— deberían ser algunos modernizados y la mayoría reemplazados a más tardar en 2015; el detalle de los que se debieran incorporar se hará más adelante, y b) los aviones embarcados serán tratados en 7.3.1.

7.3. Medios que se deberían incorporar para incrementar exponencialmente las capacidades de la Armada a partir de 2015

Una vez recuperados y modernizados los medios actuales e incorporados todos los buques y aeronaves mencionadas, la Armada no habría resuelto todavía sus debilidades principales. En efecto, sólo habría mejorado con un nivel mínimo su capacidad aérea de exploración, guerra antisubmarina y SAR desde la costa —hasta más allá de su Zona Económica Exclusiva— y sustancialmente su capacidad de patrullado marítimo con medios de superficie y aéreos de estas aguas. Asimismo, habrá agregado a su fuerza de desembarco la capacidad de proyectarse con algunos helicópteros, vehículos y otros equipos pesados, y unos 400 hombres más; pero esta capacidad sería perdida alrededor de 2015, por finalizar la vida útil del buque de desembarco nombrado y la de los dos buques que actualmente empleamos como sucedáneo.

En cuanto a los destructores y corbetas, los primeros habrían mejorado con sus nuevos sonares y helicópteros su capacidad antisubmarina y antisuperficie, lo cual no implica que hayan alcanzado el nivel requerido pues, cuando se encuentren en alta mar, carecerán de la adecuada cobertura aérea antisubmarina. Asimismo, ambos tipos de buques habrán incrementado su capacidad de defensa antimisil, lo cual no significa que podrían evitarse pérdidas prohibitivas si tuvieran que enfrentar un ataque de superficie o aéreo con misiles antibuque. Concurrentemente, se mantendría sin cambios su muy limitada capacidad de proyectar el poder a tierra.

Seguirían entonces sin resolver el conjunto de las debilidades antisuperficie, antisubmarinas, antiaéreas y de proyección de la Flota de Mar, aun dentro de las aguas y sobre las costas de nuestro litoral donde se hubiera hecho presente un enemigo. Como se ha demostrado a lo largo de la Parte 6, la forma más eficaz y económica de lograrlo sería con un portaaviones y su grupo aeronaval, el cual debería estar ya incorporado en 2016. Teniendo en cuenta la importancia de estos buques y las objeciones que suelen esgrimirse en cuanto a la factibilidad y aceptabilidad de contar con ellos, se impone ampliar su análisis; para no cortar el hilo de la exposición, se lo hace por separado en el anexo “A” de este trabajo. Al portaaviones deberían agregarse un buque de proyección anfibia, también antes de 2016.

7.3.1. Un nuevo portaaviones y su grupo aeronaval. El costo de construir en el país un portaaviones de unas 30.000 toneladas sería del orden de los U\$S 600 millones, de los cuales aproximadamente el 25% correspondería al costo de la mano de obra directa y otro 10% a los conceptos “proporcionales al numeral” y “habitabilidad” que, con otros materiales y trabajos importantes, pueden ser contratados a industrias locales, incentivando su desarrollo y generando puestos de trabajo indirectos. Al costo del buque debe agregarse el de sus aeronaves, que se estimarán a continuación.

- **Helicópteros antisubmarinos.** Fueron tratados en 7.2.7 (10 H-3 “Sea King” que costarían U\$S 80 millones).
- **Aviones de exploración embarcados.** Se cuenta con 5 “Turbotracker” que como plataforma tienen vida útil potencial hasta

2030, pero que son obsoletos en su equipamiento operativo; actualizarlos para que mejoren su capacidad de exploración antisuperficie y adquieran una limitada pero muy adecuada capacidad de detectar aeronaves y misiles en vuelo, a baja altura y a gran distancia de la fuerza, y controlar aviones interceptores, costaría un total de U\$S 40 millones.

- **Aviones de caza y ataque embarcados.** Como plataformas, nuestros once “Super Etendar” tienen vida útil potencial hasta 2025, pero son obsoletos en su equipamiento operativo; su actualización costaría U\$S 55 millones e incorporar otros nueve 90 millones; un total de U\$S 145 millones. Probablemente y costando del orden de U\$S 300 millones, se puedan adquirir usados y modernizar veinte aviones de capacidades muy superiores y con vida útil hasta 2030; este monto es el que se contabilizará en esta propuesta. Éstos podrían ser de despegue corto y aterrizaje vertical (STOVL), como el “Harrier II” de la infantería de marina de los EE.UU., y ser transformados en el país al modelo “PLUS”, como lo está haciendo España. Esta opción no requeriría de catapultas y cables de frenado en el portaaviones propuesto ⁽⁸⁸⁾, pero más importante es la ventaja de los aviones STOVL de también poder operar en el buque de proyección anfibia que será considerado en 7.3.2, y de esa manera contar con un buque desde donde operar —con limitaciones— cuando el portaaviones no estuviera disponible, o bien contar con dos buques que permitirían multiplicar por 1,5 o más los aviones disponibles para obtener y mantener el control del mar o proyectarse a tierra. Los aviones en exceso sobre los 20 considerados para la Armada podrían ser aportados por la Fuerza Aérea Argentina, si ésta también incorporara aviones de ese tipo.

En resumen, el costo total de construir un portaaviones y dotarlo de su grupo aeronaval embarcado sería de U\$S 1.020 millones. Recordando las cantidades de unidades de superficie y sus helicópteros que se pueden reemplazar con dicho buque y sus aeronaves (ver 6.5.2. y 6.5.3), lo expuesto en otras partes de este trabajo, y en particular en el Anexo “Alfa”, debiera quedar claro que incorporar uno de ellos no sólo permitiría compensar de la manera más económica posible buena parte de las actuales carencias de la Armada, sino que también permitiría potenciar sustancialmente sus presentes capacidades y por carácter transitivo, las de las otras Fuerzas Armadas y las de nuestros posibles aliados (ver Anexo puntos A.1. y A.2.); a esto hay que agregar sus capacidades para apoyar la política exterior de la Nación (A.3.) y su utilidad para dar asistencia humanitaria (A.4.). Por supuesto, aquí nos estamos desarrollando en el campo de lo que es Apto, Factible y Aceptable para un país de nuestro potencial económico; sobre las realidades que presentan otros condicionantes no se las tratarán ahora; los mismos pueden ser de las características que se analizarán en A.5.

7.3.2. Buque de proyección anfibia. El buque de desembarco de la clase *Ouragan* que se incorporaría próximamente finalizaría su vida útil alrededor de 2015. El buque que lo reemplace debería responder a las características generales del buque de proyección anfibia descrito en 6.11.2. Con él sería posible desembarcar por superficie y aire a un equipo de combate de más de 900 hombres, y a parte de sus correspondientes apoyos de armas, vehículos de combate y logística en general, así como a todos los helicópteros necesarios para sus operaciones en tierra. Además, este buque podría operar con aeronaves STOVL de caza y ataque (ver 7.3.1.). Todas estas capacidades harán que para este buque sean de aplicación, con las diferencias del caso, las consideraciones hechas para un portaaviones. Se estima que construirlo en el país costaría —a valores actuales— U\$S 600 millones.

7.4. Medios que deberían ser incorporados entre 2016 y 2025

Surge de los tiempos de vida útil remanente de los medios que deberían ser modernizados y adquiridos usados hasta fines de 2015 que, el conjunto de ellos, debería ser reemplazado entre los años 2020 y 2030, cuestión de no encontrarnos otra vez con una situación tan difícil como la que enfrentamos ahora. Así, antes de llegar a esos años límite, se deberían comenzar a incorporar otros que aseguren continuar —y acrecentar— después de 2030, las capacidades que se adquieran en la primera etapa (2008/2015). Un adecuado equilibrio entre medios adquiridos nuevos y usados permitiría, con los que se incorporen a partir de 2016, contar con una importante masa crítica hasta más allá de 2045.

7.4.1. Destruccioneros con capacidad de defensa antiaérea de área. Además de su aptitud para la lucha antisubmarina y antisuperficie y de aportar un mayor poder defensivo antimisil que los demás buques, ellos tienen la vital capacidad de poder negar a largas distancias la ventaja de la altura a la aviación enemiga, obligándola a aproximarse al ras de las aguas, dificultándole así la detección y designación de sus blancos y/o el uso de bombas inteligentes y facilitando su interceptación por los cazas propios; son aptos también para la defensa antiaérea y antimisil (balísticos) de ciudades costeras. Así, estos buques, de más de 5.000 toneladas, se convierten en el requerimiento de mayor precedencia entre las unidades de superficie. Se estima su costo actual en U\$S 600 millones cada uno. Los dos primeros debieran estar incorporados a más tardar en 2020.

7.4.2. Fragatas y corbetas. Hacia 2025 los cuatro destructores de la clase *Almirante Brown* y dos de las corbetas de la clase *Espora* se encontrarán al límite de su vida útil, con alrededor de cuarenta años de servicio sobre sus quillas. Ese conjunto debería ser reemplazado para ese entonces por cuatro fragatas de más de 4.000 toneladas y dos corbetas de unas 3.000 toneladas, con un costo estimado actual, respectivamente, de U\$S 400 y 150 millones cada una.

7.4.3. Submarinos. Nuestros tres submarinos finalizarán su vida útil entre 2020 y 2025. Para no perder y acrecentar capacidad tan importante deben ser reemplazados por cuatro unidades. Su costo actual es de U\$S 400 millones cada uno.

7.4.4. Buque de desembarco dique. El buque de proyección anfibia que se incorporaría en 2015 no resultaría aún suficiente para transportar y proyectar una fuerza de desembarco a nivel de batallón y sus correspondientes apoyos de armas, vehículos de combate y logística en general, pues aún serían necesarios otros dos buques que respondan a las características generales de los buques de desembarco dique descritos en 6.11.2. Se debería incorporar como mínimo a uno de ellos; a valores actuales, se estima su costo en U\$S 250 millones.

7.4.5. Helicópteros embarcados. Los destructores y fragatas que se incorporen a partir de 2020 deberán tener la capacidad de operar con helicópteros multipropósito de adecuada capacidad antisubmarina, que se recuerda, recién se logra cuando son de más de 9 toneladas de PMD; éstos deberían ser embarcados a razón de dos por buque. Sus costos nuevos se estiman hoy en U\$S 36 millones. A medida que se incorporen estos helicópteros se darán de baja a los H-3 “Sea King” antisubmarinos. Las corbetas y patrulleros oceánicos utilizarán los de 5 toneladas de PMD considerados en 7.2.7. pero, los buques de estos tipos que se construyan en el futuro, deberían ser capaces de embarcar a los de 10 toneladas.

7.4.6. Medios de infantería de marina. Dada su variedad no se presentará un detalle pero se deben contemplar nuevos vehículos anfibios como los que está desarrollando la Infantería de Marina de los EE.UU., una sección de tanques principales de batalla (MBT), vehículos blindados de exploración, sistemas antitanques y antiaéreos de última generación, e ingenieros, etc. Las inversiones a partir de 2016 sumarán hasta 2025 no menos de U\$S 300 millones, si es que se pretende que la fuerza de desembarco de la Flota logre un objetivo contra la oposición, por ejemplo, de un equipo de combate mecanizado con nivel de batallón.

7.4.7. Otros medios. En razón de su diversidad y por tratarse aquí sólo de los medios principales y más costosos, no serán analizados individualmente, pero serán listados en el punto 7.6.

7.5. El incremento anual de los costos de obtención de los medios

Antes de presentar un resumen de los medios que deberían ser modernizados o adquiridos hasta 2025, y los costos de hacerlo, se impone considerar el incremento de esos costos con el paso del tiempo. Existe una ley empírica según la cual el costo real (es decir, sin considerar la inflación) de los medios de combate principales se incrementa de una generación tecnológica a otra, a razón del 6% anual ⁽⁸⁹⁾. Pero ese factor aplica sólo a aquellos medios cuyas performances son máximas y en los cuales se ha invertido un esfuerzo económico desproporcionado con relación al incremento de sus prestaciones; por ejemplo, un incremento del 10% en la prestación de un equipo de sonar puede requerir un incremento del 50% en su potencia (y en la debida proporción de sus costos). Si se trata en cambio de medios con performances menores, intermedias entre las que corresponderían a capacidades “enchapadas en oro” —es decir las de máximas prestaciones— y las que sólo son “pura espuma” —es decir las que están asociadas con medios que aunque parezcan adecuados son ineficaces— el incremento anual de costos de referencia puede reducirse proporcionalmente. Por ejemplo, comparando los costos de obtención en 1985 ⁽⁹⁰⁾ y en 2005, de algunos medios navales de capacidades aceptables para las principales marinas de Europa, puede estimarse con razonable precisión que sus costos de obtención —una vez corregidos por inflación— se incrementaron en promedio con una razón menor al 3% anual.

Ese último porcentaje será el adoptado en este trabajo para algunos de aquellos medios de primera línea y última generación que serán adquiridos sin uso a partir de 2025; por ejemplo, las aeronaves de exploración embarcada. Con relación a los restantes medios que se incorporen, incluidos los que serán adquiridos en ese año pero que corresponden a una generación actual —por ejemplo, las fragatas, submarinos y helicópteros embarcados— que sólo incorporarán nuevos desarrollos tecnológicos en algunos de sus presentes sistemas, se adoptará aquí un porcentaje de incremento anual del 1,5%.

7.6. Resumen de los medios que deberían ser modernizados o adquiridos hasta 2025

El resumen que se muestra en el cuadro de la página siguiente constituye una guía general. Los tipos y cantidades de medios —y aun las clases de buques y modelos de aeronaves— que se listan en el mismo, así como la oportunidad y los costos de las modernizaciones e incorporaciones, requieren en cada caso de estudios específicos que pueden resultar en la elección de otros que presenten una mejor relación “costo/efectividad”. El mismo contempla que los medios detallados debieran ser incorporados al servicio activo, a más tardar, en el último año de cada período. Se aclara que los costos respectivos se han calculado a

partir de los mencionados hasta ahora —que corresponden a 2005— corregidos por los incrementos anuales adoptados en 7.5. En el caso de los medios usados, su costo incluye su actualización y se les asigna una vida útil remanente de 15 o más años.

| RESUMEN DE LOS MEDIOS QUE DEBERÍAN SER MODERNIZADOS E INCORPORADOS HASTA 2025 | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|------|
| Medios | 2008-2015 | | | 2016-2020 | | | 2021-2025 | | | |
| | Cantidad | Montos (1) | Vida útil | Cantidad | Montos (2) | Vida útil | Cantidad | Montos (3) | Vida útil | |
| Portaaviones | 1 | 646 | 2045 | | | | | | | |
| Destructores de defensa aérea | | | | 2 | 1393 | 2050 | | | | |
| Fragatas | DDs clase Brown (4) | 4 | 200 | 2025 | | | | | | |
| | Reemplazo | | | | | | 4 | 2000 | 2055 | |
| Corbetas | Clase Espora (4) | 6 | 180 | 2025/35 | | | | | | |
| | Reemplazo de las 2 primeras | | | | | | 2 | 375 | 2055 | |
| Submarinos | Clases Salta y Santa Cruz (4) | 3 | 60 | 2020/25 | | | | | | |
| | Reemplazo | | | | 2 | 928 | 2050 | 2 (7) | 928 | 2055 |
| Patrulleros oceánicos | 5 | 175 | 2045 | | | | | | | |
| Cazaminas (5) | 4 | 80 | 2030 | | | | | | | |
| Buques de sostén logístico móvil | 1 | 215 | 2045 | | | | 1 | 250 | 2055 | |
| Transportes (5) | | | | 2 | 80 | 2035 | | | | |
| Buques de salvamento y remolque (5) | 1 | 25 | 2030 | | | | | | | |
| Lanchas rápidas tipo "A" (reemplazo clase Indómita) (5) | 2 | 40 | 2030 | | | | | | | |
| Lanchas rápidas tipo "B" (reemplazo clase Dabur) | | | | 4 | 116 | 2050 | | | | |
| Buques de proyección anfibia y 8 EDM y 4 EDPV | 1 | 655 | 2045 | | | | | | | |
| Buques de desembarco dique y 10 EDM y 4 EDPV | | | | 1 | 308 | 2050 | | | | |
| Monitores cañoneros p/ríos (6) | 2 | 50 | 2045 | | | | | | | |
| Monitores y transportes de asfalto p/ríos | | | | 9 | 56 | 2050 | | | | |
| Patrulleras de río | 8 | 42 | 2045 | | | | | | | |
| Buques multipropósito p/ríos | 1 | 32 | 2046 | 1 (7) | 32 | 2050 | | | | |
| Totales buques | | 2.400 | | | 2.913 | | | 3.553 | | |
| Helicópteros Embarcados | H-3 (4) | 10 | 80 | 2025 | | | | | | |
| | Reemplazo H-3 (8) | | | | 4 | 167 | 2050 | 6 (7) | 250 | 2055 |
| | Hasta 5 ton. (8) | 8 | 120 | 2045 | | | | | | |
| Hel.P/Ops. Anfibias/Ríos/ Costeras y embarcar | Transporte H-3 | 6 | 30 | 2030 | | | | | | |
| | Propogen /Exp. Y Ataque | 8 | 100 | 2045 | | | | | | |
| Aviones de exploración | P-3 (4) | 6 | 120 | 2030 | | | | | | |
| Av. Vigilancia marítima | B-200 M (4) | 6 | 6 | 2020 | | | | | | |
| | Reemplazo | | | | 6 | 174 | 2050 | | | |
| Aer. Exp. embarcada | S-2T (4) | 5 | 40 | 2030 | | | | | | |
| Aviones caza y ataque | SUE o reemplazo (5) | 20 | 300 | 2030 | | | | | | |
| Aviones de sostén logístico móvil (5) | | 4 | 40 | 2030 | | | | | | |
| Totales aeronaves | | 836 | | | 341 | | | 250 | | |
| Medios de Infantería de Marina | | 50 | | | 150 | | | 150 | | |
| Totales todos los medios | | 3286 | | | 3404 | | | 3953 | | |

(1) Los costos de los medios expresados en millones U\$S no incluyen la inflación y están actualizados al año 2010 a razón del 1,5% anual, pues se asume que se han fijado sus precios con los proveedores al principio del período (2008) y han comenzado a pagarse desde entonces.
 (2) Como (1) pero con las siguientes diferencias: costos actualizados a 2015; precios fijados y pagos iniciados a principios de 2011.
 (3) Como (1) pero con las siguientes diferencias: costos actualizados a 2020; precios fijados y pagos iniciados a principios de 2016.
 (4) En servicio; modernizar.
 (5) Se incorporan usados y modernizados.
 (6) Con menores capacidades a las descritas en la parte 6.
 (7) Se mantiene el costo de los medios de igual tipo que fueron incorporados en el período precedente, pues se asume forman parte de un mismo contrato.
 (8) Embarcarán en las unidades de superficie.

7.7. El año 2030 y después

Como se dijo en 7.4., las incorporaciones hechas hasta 2025 habrán provisto a la Armada de una masa crítica de medios hasta más allá de 2045; al momento de planearse el reemplazo de medios que terminarían su vida útil en 2030, probablemente existirán nuevas circunstancias de distinto tenor, por lo que no serán analizados en este trabajo.

7.8. Los costos del mantenimiento y operación de los medios

A los efectos presupuestarios hay que agregar, a los costos de modernización y de obtención de los medios, los de su mantenimiento preventivo y correctivo y los de su operación. Estos últimos incluyen los gastos correspondientes al personal que integra las dotaciones de las unidades, y el de los combustibles, lubricantes, municiones y otros pertrechos que consumirán y los servicios que se recibirán durante sus operaciones. Para calcularlos, las distintas marinas aplican criterios similares pero reflejan experiencias diferentes ⁽⁹¹⁾. Teniendo en cuenta esto y la experiencia propia, para este trabajo se aplicarán los criterios que se enuncian en 7.8.1. para las unidades navales, en 7.8.2. para las aeronavales y en 7.8.3. para los de infantería de marina; los montos resultantes se resumirán en 7.8.4.

Se aclara que aunque los costos de las dotaciones de las unidades navales y aeronavales forman parte de sus costos de operación, los mismos serán considerados por separado en el punto 7.11.4., integrando un único conjunto que contempla los costos de todo el personal de la Armada. Se aclara también que las dotaciones de los nuevos medios propuestos en este trabajo no implicarían cambios sustanciales a la actual estructura de personal de la Armada, dado que los buques modernos son cada vez más automatizados y requieren así tripulaciones menores para operarlos ⁽⁹²⁾ y, de igual manera, las aeronaves modernas requieren menos horas de mantenimiento por hora de vuelo, es decir, dotaciones aeronavales menores.

7.8.1. Costos del mantenimiento y operación de las unidades navales. Internacionalmente se estima hoy que la vida útil de un buque de guerra moderno es de 30 (o más) años, de los cuales un tercio estará en el mar; durante esos años el 75% del tiempo operará a su velocidad de crucero o a una menor —es decir, al 20/25% de su potencia instalada o por debajo— y un 5% cerca de la máxima ⁽⁹³⁾ ⁽⁹⁴⁾; el otro 20% lo hará a potencias comprendidas entre las mencionadas. También se estima que a lo largo de esa vida y con esos regímenes de empleo, los gastos originados —con relación a sus costos de diseño y construcción— y sin considerar los de su tripulación, serán a moneda constante aproximadamente: costos de mantenimiento 100%; costos del combustible 60% ⁽⁹⁵⁾; otros costos de operación 80%.

Aquí se asumirá que para cubrir los requerimientos de tiempo de paz de la Armada, incluido el adiestramiento esencial para todas sus funciones, serán suficientes 60 días anuales de navegación por buque en lugar de los 120 o más días considerados más arriba. Así, teniendo en cuenta que de manera general los gastos en mantenimiento y operación ⁽⁹⁶⁾ se corresponden casi directamente con los días de mar, se estima que el total de los gastos en trato representarán en 30 años el 120% de los costos de construcción de nuestros buques; un promedio anual del 4%.

7.8.2. Costos del mantenimiento y operación de las unidades aeronavales. La vida útil de un modelo de aeronave militar exitoso —convenientemente actualizado— es frecuentemente superior a los 40 años y una aeronave individual, que recibe el mantenimiento adecuado, puede durar otros tantos si no ha sido sometida a un régimen de actividad extremo y continúa siendo apta para la función a la que está destinada. Son bastante frecuentes los modelos exitosos relativamente recientes que han sido producidos en grandes números a lo largo de dos o más décadas y que son utilizados por muchas naciones, lo que asegura la disponibilidad de las partes de recambio y repuestos necesarios; también es posible encontrar aeronaves usadas de esos modelos que, a la par de recibir un buen mantenimiento, han sido voladas por debajo del promedio de sus contemporáneas. El conjunto de las aeronaves en servicio en la Armada y las que se propone incorporar responden a estas características.

Aquí se asumirá que para cubrir los requerimientos de tiempo de paz de la Armada, incluido el adiestramiento esencial para todas sus funciones, serán suficientes 200 horas de vuelo anuales promedio por cada aeronave en línea de vuelo (el 80% de las que obren en el inventario), excepto los aviones de caza y ataque que volarán 100, y los aviones de sostén logístico que volarán 400 horas.

El costo del mantenimiento de las aeronaves ahora en el inventario y el de las que se incorporen hasta 2025 se estimarán en este trabajo en base a sus costos actuales para la Armada y en moneda constante, multiplicados por un factor de 1,3, excepto: a) los aviones que reemplazarían a los SUE y a los B-200M, que serán multiplicados respectivamente por 2 y 2,6, y b) los nuevos helicópteros de hasta 5 toneladas de PMD, que serán multiplicados por 1,6. Esos márgenes contemplan el mantenimiento de los equipos que se les agregarán a las actuales aeronaves y tienen en cuenta que las que se incorporen a partir de 2020, si bien más completas que las que reemplacen, serán de mantenimiento mucho más sencillo. Los montos resultantes serán aquí, a su vez, incrementados a razón del 1,5% anual. En cuanto a los correspondientes costos de operación, excluidos los del combustible ⁽⁹⁶⁾, la experiencia propia muestra que es inferior al de su mantenimiento y así será considerado en este trabajo.

Con relación ahora al costo del combustible que será consumido, y a diferencia de lo que sucede con los buques, es mucho

más difícil establecer una relación directa con el costo de construcción de una aeronave; por ejemplo, a iguales costos de construcción, un avión de caza a reacción consume unas cinco veces más combustible por hora de vuelo que un helicóptero. Ante esta realidad y teniendo en cuenta que la diferencia entre los precios del JP-1 y del gasoil naval quedarán cubiertos por los amplios márgenes aquí adoptados, para simplificar se estimará el costo anual del combustible que consume el total de las unidades aeronavales utilizando como referencia el costo anual del combustible que consume una fragata. ⁽⁹⁷⁾

7.8.3. Costos del mantenimiento y operación de las unidades de infantería de marina. Sus medios son muchos y demasiado diversos como para analizarlos con el mismo detalle que a los buques y aeronaves. Aquí se asume que sus costos de mantenimiento y operación ⁽⁹⁶⁾, representarán a lo largo de su vida útil un porcentaje similar al contemplado para los buques; es decir, 120% del costo de obtención de esos medios.

7.8.4. Costos del mantenimiento y operación del total de los medios de la Armada. Teniendo en cuenta los medios actuales que se mantendrán en servicio y las incorporaciones y bajas que se produzcan, se estiman los siguientes:

| Período | Medios navales (1) | Medios aeronavales (1) | Medios de IM (1) | Totales en el período (1) | Gastos anuales (1) |
|-----------------------|--------------------|------------------------|------------------|---------------------------|--------------------|
| De 2008 a 2010 | | | | 105 (2) | 35 |
| A partir del 1/1/2011 | | | | 262 (3) | 52,4 |
| A partir del 1/1/2016 | 772 | 237 | 40 | 1.049 | 209,8 |
| A partir del 1/1/2021 | 1.328 | 257 | 61 | 1.646 | 329,2 |
| A partir del 1/1/2026 | 1.769 | 288 | 82 | 2.139 | 427,8 |

(1) Todos los montos en millones de U\$S y sin considerar inflación.
 (2) 10% del gasto del período 2016-2020.
 (3) 25% del gasto del período 2016-2020.
 Ambos porcentajes fueron adoptados arbitrariamente. Si excedieran los gastos requeridos, serán destinados a adquirir repuestos y pertrechos para el futuro.

De presentarse una circunstancia particular que requiera incrementar el alistamiento o el empleo efectivo de la Armada, los costos de todos los rubros considerados deberían ser incrementados como sea necesario recurriendo a partidas especiales. Y a la inversa, ante una crisis económica, el rubro “combustible” puede constituirse en “variable de ajuste”; es decir, menos días de navegación y campaña y horas de vuelo, siempre que no se afecte la seguridad. Dicho ajuste tendría, a su vez, su correlato en los costos de mantenimiento y “otros costos de operación”, que se verían proporcionalmente reducidos.

7.9. Resumen de los costos de modernizar, obtener, mantener y operar los medios de la Armada posible hasta 2025

Esta propuesta contempla que los costos de modernizar los medios hoy en servicio y de obtener los que serán incorporados en cada período (ver 7.6.), serán así desembolsados: a) Los correspondientes a los períodos 2008-2010 y 2011-2015, completa y uniformemente distribuidos en esos ocho años. b) Los correspondientes a los restante períodos, el 20% en el período inmediatamente anterior al que serán incorporados, y el restante 80% durante éste último período.

Se contempla también que los que los gastos de mantenimiento y operación (ver 7.8.4.), que aquí no incluyen el de las dotaciones, se comenzarán a desembolsar a partir del primer día del período siguiente al que fueron modernizados o incorporados los medios.

| Período | Costos de modernizar y obtener los medios que se incorporan en cada período (1) | Pago del 80% de los medios que se incorporan en cada período | Pago del 20% de los medios que se incorporan en el período siguiente | Gastos de mantener y operar | Totales (Suma de las tres columnas precedentes) |
|-----------|---|--|--|-----------------------------|---|
| 2008-2010 | 3.286 | 1.232,25 | - | 105 | 1.337,25 |
| 2011-2015 | | 2.053,75 | 680,8 | 262 | 2.996,55 |
| 2016-2020 | 3.404 | 2.723,2 | 790,6 | 1.049 | 4.562,80 |
| 2021-2025 | 3.953 | 3.162,4 | 850,6 (2) | 1.646 | 5.659,00 |
| 2026-2030 | 4.228 (2) | 3.382,4 | ? | 2.139 | ? |

(1) Todos los montos de este cuadro en millones de U\$S y sin considerar inflación.
 (2) No han sido estimados antes en este trabajo; se lo hace ahora sin detallar los medios correspondientes para poder contabilizar el 20% de su monto en el cálculo de los gastos del período 2021-2025.

7.10. Las capacidades operativas de la Armada posible hasta el año 2030

De concretarse las modernizaciones e incorporaciones de medios hasta aquí detalladas, al finalizar cada lustro hasta 2030, la composición de la Armada sería la que se indica en el siguiente cuadro.

| COMPOSICIÓN DE LA ARMADA POSIBLE HASTA 2030 (1) | | | | | | | |
|--|--|--|-----------|------------|---------------|--------|--------|
| Organización | | Tipo de medios | Requerida | Actual (2) | Propuesta (3) | | |
| | | | | | 2015 | 2020 | 2025 |
| Flota de Mar | Fuerza de Combate | Portaaviones | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | | Aeronaves de exploración embarcada | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 (*) |
| | | Aviones de caza y ataque | 20 | 11 | 20 | 20 | 20 (*) |
| | | Destruyores de defensa aérea | 4 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| | | Fragatas (4) | 6 | 4 | 4 | 4 | 4 (!) |
| | | Corbetas (5) | 6 | 9 | 6 | 6 | 6 (!) |
| | | Hel. con completa capacidad A/sub. (10 ton PMD) | 16 | 7 | 10 | 10 (!) | 10 (!) |
| | | Hel. con mínima capacidad A/sub. (hasta 5 ton PMD) | 12 | 4 | 12 | 12 | 12 |
| | Fuerza de Submarinos | Submarinos (6) | 6 | 3 | 3 | 4 (!) | 4 (!) |
| | Fuerza Anfibia | Buques de proyección anfibia con 4 EDM y 4 EDPV | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | | Buques de desembarco dique con 10 EDM y 4 EDPV | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | | Transporte rápido | 0 | 1 (#) | 0 | 0 | 0 |
| | Fuerza de Desembarco | Medios de infantería de marina (7) | 100% | 5% | 50% | 75% | 75% |
| | | Helic. Propósitos generales, reconocimiento y ataque | 20 | 11 (#) | 8 | 8 | 8 |
| | | Helicópteros de transporte (10 ton PMD) | 10 | 0 | 6 | 6 | 6 (*) |
| | Fuerza de Sostén Logístico Móvil y Apoyo | Buques de sostén logístico móvil | 2 | 1 (#) | 1 | 1 | 2 |
| | | Petrolero/ transporte (sólo los asignados a la Flota). | 2 | 1 | 1 | 2 (!) | 2 |
| | | Buques de salvamento y remolque | 2 | 1 (#) | 1 | 1 | 1 (*) |
| | | Buques taller | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aviones de sostén logístico móvil | | 4 | 2 (#) | 4 | 4 | 4 (*) | |
| Fuerza Aeronaval de Exploración | Aviones de exploración basados en tierra | 9 | 4 | 6 | 6 | 6 (*) | |
| | Aviones de vigilancia marítima basados en tierra | 9 | 4 | 6 | 6 (!) | 6 | |
| Fuerza de Combate Costero y en Aguas Restringidas | Lanchas rápidas tipo "A" (500 toneladas) | 2 | 2 (#) | 2 | 2 | 2 (*) | |
| | Lanchas rápidas tipo "B" (50 toneladas) | 4 | 4 | 4 | 4 (!) | 4 | |
| Fuerza de Patrullado Marítimo | Patrulleros oceánicos | 6 | 0 | 5 | 5 | 5 | |
| Fuerza de Antiminado | Cazaminas | 4 | 0 | 4 | 4 | 4 (*) | |
| Fuerza de Ríos | Buques patrulleros | 0 | 2 (#) | 0 | 0 | 0 | |
| | Monitores cañoneros y bombarderos | 4 | 0 | 2 | 2 | 2 | |
| | Monitores y transportes de asalto | 12 | 0 | 0 | 9 | 9 | |
| | Lanchas patrulleras | 12 | 0 | 8 | 8 | 8 | |
| | Buque de apoyo principal | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Buques multipropósito | 2 | 2 (#) | 1 | 2 | 2 | |

(1) La composición en 2030 será la misma que en 2025 pero, al terminar 2030, finalizaría la vida útil de aquellos medios que se identifican con el signo (*); ver punto 7.7.

(2) Corresponde al año 2005; los medios detallados tienen las limitaciones explicadas en distintos puntos de esta parte 7.

(3) Se asume que los medios disponibles en 2005 que continúan en servicio después de 2015 han sido modernizados como se indica en los puntos 7.2 y 7.3.1. Los medios que serán retirados del servicio activo en ese año y reemplazados por otros de igual o diferente tipo, nuevos o usados, se identifican con el signo (#) en la columna Actual. Análogamente, los que terminen su vida en 2020 y 2025 y serán reemplazados en esos años, se identifican con el signo (!) en las columnas correspondientes. Los medios usados que se incorporen tendrán vida útil como mínimo hasta 2030 y los nuevos hasta 2045.

(4) Se consideran como fragatas a los destructores clase Almirante Brown. Serán reemplazados en 2025 por otras tantas fragatas,

(5) Dos de las corbetas clase Espora finalizan su vida útil en 2025 (las reemplazan dos nuevas); las otras entre 2030 y 2035.

(6) El submarino Salta y los dos Santa Cruz serán reemplazados en los años 2020 y 2025 con otros dos en cada uno de esos años.

(7) Se trata sólo de los medios que se pueden transportar para una operación anfibia. Los porcentajes corresponden al total de la fuerza de desembarco descrita en 6.11.1.

Como puede deducirse de la composición de la Armada en cada lustro, la situación actual evolucionará muy favorablemente a partir de 2015, y en 2025, la Armada posible se habría aproximado aún más a la "requerida" (que se recuerda no es la "deseable"), tal como se detalla en el cuadro de la página siguiente. Es necesario mencionar que como algunos medios

importantes llegarán al final de su vida útil en 2030, serán necesarias entonces nuevas incorporaciones para no disminuir el nivel alcanzado. Es importante destacar que los medios y sus costos asociados, con los que se alcanzarían los niveles de capacidad que se detallan en el cuadro de la página anterior, son sensiblemente menores a los estimados para la Armada requerida (ver 6.18).

| Capacidades | Situación 2005 | Situación a finales de 2015 | Situación a finales de 2025 (1) |
|------------------------------------|---|---|--|
| Exploración aeronaval (2) | La basada en tierra es apenas suficiente para la vigilancia marítima en la paz; no tiene capacidad anti-submarina ni de inteligencia electrónica. Sin buques para los aviones que pueden embarcar. | Basada en tierra 75% de la capacidad mínima. Embarcada 100%, pues se cuenta ahora con un porta-aviones. | Se mantiene la situación del 2015. |
| Submarinas(3) | 50% de la cantidad mínima requerida. | 50% de la cantidad mínima. | 75% de la cantidad mínima. |
| Antisuperficie | El conjunto de las unidades de superficie es adecuado en cantidad pero su poder ofensivo y defensivo antimisil es bajo; sus helicópteros son insuficientes en cantidad y aptitud. Tienen poca probabilidad de sobrevivir a un combate con un número menor de unidades más modernas. Abastecidos en vuelo, los aviones de combate pueden atacar a unas 400 MN de sus bases. | Las unidades de superficie han mejorado su aptitud y cuentan con helicópteros. Se disminuyó mucho la probabilidad de comprometerlas en combates que podrían producirles graves pérdidas, pues se dispone de aviación embarcada que las apoye en el lugar donde se encuentren. | Con la incorporación de dos destructores de defensa aérea de área en 2020 y de nuevas fragatas en 2025 —y sus correspondientes helicópteros de 10 toneladas— se ha adquirido mayor poder ofensivo y defensivo antimisil. |
| Defensa aérea | Se carece de defensa antiaérea de área y la puntual sólo es apta contra aviones con bombas convencionales. Se carece de aeronaves para alarma aérea temprana y control de interceptores. Los aviones de combate son insuficientes para rechazar a un ataque aéreo sobre buques navegando a más de 200 MN de sus bases. | Se carece de defensa antiaérea de área pero se cuenta ahora con aviones embarcados de alarma aérea temprana y de combate, que apoyen a las unidades de superficie en el lugar donde se encuentren. | En 2020 se alcanzó el 50% del requerimiento mínimo de defensa antiaérea de área. Las nuevas fragatas podrían usar misiles antiaéreos de 30 MN de alcance. |
| Antisubmarina | Las unidades de superficie sólo son aptas para su autodefensa. Es casi nula la de las aeronaves. | Se alcanza la capacidad mínima requerida. | Se mejora la mínima con nuevos medios más aptos. |
| Ataque a tierra | Los buques tienen insuficiente alcance y poder de fuego. Las unidades aeronavales no pueden atacar desde el mar. | Se agrega aviación embarcada. | Se mejora la mínima con buques con cañones de largo alcance y munición inteligente y, eventualmente, misiles mar-tierra. |
| Anfibia | No hay buques anfibios; los que se usan como paliativo pueden proyectar, con limitaciones, una compañía de tiradores. Los medios de infantería de marina resultan adecuados a esa situación. Es nula la capacidad de apoyo con aviones de combate desde el mar, y no se dispone de adecuados helicópteros de transporte y de exploración y ataque. Está por incorporarse un buque de desembarco dique (vida útil hasta 2015). | 50% de la capacidad mínima de buques anfibios. Los medios de infantería de marina son adecuados a esa capacidad. Los aviones de combate llegan al 100% de los requeridos; los helicópteros de transporte al 60%, y los de propósitos generales y de exploración y ataque, al 40%. | 75% de la capacidad mínima de buques anfibios. Los medios de infantería de marina son adecuados a la capacidad de transporte anfibio. |
| Sostén logístico móvil y apoyo | Debajo de la mínima desde la superficie y casi nula la aeronaval. | Debajo de la mínima pero hay buques de mayor capacidad. Se alcanza la mínima aeronaval. | Se agregaron dos buques en 2020 y otro en 2025. Todavía debajo de la mínima. |
| Patrullado Marítimo | Suficiente sólo para tiempo de paz. | Se alcanza la mínima requerida | Se mantiene la mínima. |
| Antiminado (4) | Nula. | 50% de la mínima requerida | 50% de la mínima. |
| En los ríos y combate costero | Debajo de la mínima requerida y anticuada. | Debajo de la mínima pero hay medios más aptos. | Debajo de la mínima pero hay más medios y son más aptos. |
| Complementarias | Adecuadas a la situación actual. | Se incrementan sustancialmente las capacidades para salvaguardar la vida en el mar y asistir a la comunidad en caso de desastres. | Se incrementa con relación al año 2015. |
| Operaciones internacionales de paz | Simbólica en el caso de las unidades de superficie y aeronavales. Adecuadas para operaciones de imposición de la paz las de infantería de marina. | Todas las fuerzas son ahora adecuadas para un rol importante en operaciones de imposición de la paz. | Se incrementa con relación al año 2015. |

- (1) Las capacidades operativas de la Armada en 2030 serán las mismas que en 2025 pero al terminar 2030 finalizará la vida útil de aquellos medios que se identificaron con el signo (*) en el cuadro anterior.
- (2) Las operaciones de exploración son vitales para obtener información útil para las operaciones actuales o futuras; de allí que aquí se evalúe esa capacidad en primer término para poder hacerlo luego con las restantes. Todos los medios navales tienen aptitud para explorar, pero es universalmente reconocido que los medios por excelencia para hacerlo son las aeronaves específicamente destinadas a la tarea.
- (3) Las diversas e importantes capacidades de los submarinos los hacen especialmente aptos para la guerra en el mar. Dada lo confidencial de su empleo, aquí no se emitirá opinión sobre su situación y sólo se hará mención al porcentaje disponible de la cantidad mínima requerida.
- (4) No se tratan en este trabajo las capacidades de minado de la Armada.

7.11. Acerca de la factibilidad económica de la presente propuesta de diseño operativo de la Armada

7.11.1. Evolución del PBI argentino en el período 2006-2030. Según datos del Banco Central de la República Argentina, el PBI argentino fue en 2005 de U\$S 181.718 millones ⁽⁹⁸⁾ y, según su "Relevamiento de Expectativas de Mercado" del 5 de julio de 2006, ese producto se elevaría a razón de un 7,7% real (es decir, sin considerar la inflación) en 2006, y un 5.8% en 2007, porcentajes que resultarían respectivamente en PBIs de U\$S 195.710 y 207.061 millones. Concurrentemente, el presidente de esa institución aseguró que nos estamos moviendo hacia tasas de crecimiento anual sustentable del orden del 5 al 6% anual (ver diarios *Clarín* y *La Nación* del 26/6/2006); teniendo en cuenta esta declaración y adoptando el porcentaje más bajo (5%), el PBI de 2008 sería de poco más de U\$S 217.414 millones, el de 2009 de poco más de U\$S 228.285 millones y el de 2010 de poco más de U\$S 239.669 millones. Por otra parte, el documento "Argentina's Restructuring Guidelines" presentado internacionalmente por el Ministerio de Economía y Producción el 22 de septiembre 2003, utilizó un 3,8% como tasa de crecimiento real anual promedio del PBI argentino en el corto plazo y del 3% en el largo plazo. Este documento, relacionado con la reestructuración de la deuda privada, buscaba demostrar que la capacidad de pago del país sería muy limitada durante las próximas décadas, para justificar así una fuerte quita. Por lo tanto, la hipótesis utilizada para determinar esa evolución fue muy conservadora; atento a ello, esas tasas de crecimiento resultan apropiadas a los efectos de este trabajo y son las que se aplicarán en el mismo a partir del PBI estimado para 2010.

7.11.2. El gasto militar argentino en 2005 y el presupuesto 2006. Como se recordará (ver 2.8), en el adelanto hecho de su estudio en septiembre de 2004, *Nueva Mayoría* informaba que nuestros gastos de defensa fueron en 2003 del 1,2% del PBI argentino, bastante menores al promedio de la Región que fue del 1,97% del PBI del conjunto de los países considerados. Ampliando lo anterior, en la síntesis de dicho estudio presentada en noviembre 2004, *Nueva Mayoría* nos actualiza que los gastos de defensa de la región, como porcentaje del PBI, fueron según su última estimación los siguientes:

| | |
|--|----------------------------|
| Promedio del Mercosur | 2% del PBI |
| Promedio de la Comunidad Andina de Naciones | 1,8% del PBI |
| Argentina | 1,4% del PBI |
| Brasil | 2,3% del PBI |
| Chile | 4% del PBI ⁽⁹⁹⁾ |

La exactitud de cada uno de estos porcentajes, y más aún su distribución, es muy difícil de apreciar y mantener actualizada. Como nos informa el economista especializado en defensa Thomas Scheetz ⁽¹⁰⁰⁾ es común que las naciones sudamericanas no transparenten sus gastos en adquisiciones, pago del personal retirado o gastos realizados con ingresos propios no informados —como es el caso de empresas comerciales llevadas por las fuerzas armadas de algunos países— pero no obstante ello, resulta fácil deducir que la Argentina —a la que el señor Scheetz califica como la más transparente en sus datos— se encuentra muy por debajo del promedio de la región, en particular con relación a sus dos vecinos más representativos desde el punto de vista militar. Más aún, si se tiene en cuenta que —como surge de la página "mecom.gov.ar." del Ministerio de Economía— nuestro gasto militar en el año 2005 fue de unos 1.628 millones de dólares ⁽⁹⁸⁾, de los cuales unos 316 corresponden a los aportes del Tesoro Nacional para el pago de retiros y pensiones militares ⁽¹⁰¹⁾, y recordando que nuestro PBI en 2005 fue de U\$S 181.718 millones, resulta que dicho gasto representó sólo el 0,896% de ese PBI.

Con relación al presupuesto del 2006 —que según la mencionada página del Ministerio de Economía suma unos U\$S 1.654 millones ⁽¹⁰²⁾— teniendo en cuenta el PBI estimado para este año (U\$S 195.710 millones), el porcentaje del mismo destinado al gasto militar sería del 0,843 % y su distribución no sufriría variaciones significativas respecto del anterior; como se puede calcular, el mismo es de unos U\$S 26 millones mayor que el gasto de 2005, pero representa un porcentaje menor del PBI.

7.11.3. El gasto de la Armada en 2005 y su presupuesto de 2006. El gasto en 2005 fue de unos U\$S 329 millones ⁽⁹⁸⁾, aproximadamente el 0,18% del PBI de ese año. Ese gasto presentó una fuerte distorsión en su distribución, ya que un 72% (casi U\$S 256 millones) correspondieron a gastos de personal y un 22% (casi U\$S 73 millones) al resto de los rubros, los que incluyen, entre otros, educación, sanidad, funcionamiento operativo y mantenimiento de los medios, siendo el de las inversiones prácticamente inexistente. El presupuesto de la Armada para 2006 es de U\$S 338 millones ⁽¹⁰²⁾ representando así el 0,173% del PBI 2006, y distribuido de manera casi igual al gasto de 2005. Teniendo en cuenta los montos de las incorporaciones y modernizaciones de medios navales consideradas en esta propuesta, y sus costos anuales asociados, todos los cuales se resumieron en 7.9., no necesita demostrarse que el actual presupuesto asignado a la Armada resultaría insuficiente para solventarlos y que la solución pasa por un razonable incremento del mismo en el futuro próximo.

7.11.4. Los presupuestos navales requeridos hasta 2025 por la presente propuesta de una Armada posible. Los montos requeridos para la modernización e incorporación de nuevos medios de la Armada y sus costos de mantenimiento y operación asociados, entre 2008 y 2025 inclusive, han sido calculados en 7.9. Con relación a los costos de las dotaciones de esos medios y del otro personal naval y civil, y a las demás inversiones y costos directos e indirectos que la Armada requiere para

su funcionamiento, sería suficiente la actual proporción del PBI que se le asigna en el presupuesto 2006 (0,17%). La sola evolución del PBI —con la conservadora razón anual aquí adoptada (ver 7.11.1)— permitiría, al menos, mejorar la actual situación en cuanto a los sueldos del personal e incluso aumentar su número si fuera necesario, así como la situación del funcionamiento del conjunto de la Institución y realizar distintas inversiones que también son necesarias. Teniendo en cuenta todos estos considerandos, surge la siguiente estimación de los presupuestos requeridos por la Armada hasta 2025:

| Período | PBI acumulado en cada período (1) (2) | Montos para modernizar, incorporar, mantener y operar (3) | % del PBI acumulado requerido en cada período | Montos resultantes de aplicar el 0,17% del PBI acumulado (4) | Montos totales | Promedio anual en cada período | % del PBI acumulado requerido en cada período |
|-------------------|---------------------------------------|---|---|--|-------------------|--------------------------------|---|
| 2008-2010 | 685.399,388 | 1.337,25 | 0,195 | 1.165,178 | 2.502,428 | 834,142 | 0,365 |
| 2011-2015 | 1.310.775,379 | 2.996,55 | 0,228 | 2.228,318 | 5.224,868 | 1.044,973 | 0,398 |
| 2016-2020 | 1.519.547,914 | 4.562,80 | 0,300 | 2.583,231 | 7.146,031 | 1.429,206 | 0,470 |
| 2021-2025 | 1.761.572,503 | 5.659,00 | 0,321 | 2.994,673 | 8.653,673 | 1.730,734 | 0,491 |
| 2008- 2025 | 5.277.295,184 | 14.555,6 | 0,275 | 8.971.401 | 23.527,001 | 1.307,055 | 0,445 |

(1) Todos los montos de este cuadro en millones de U\$S y sin considerar inflación.
(2) Ver 7.11.1.
(3) Ver 7.9. No incluye los costos de las dotaciones.
(4) Corresponde a costos de personal y otros gastos e inversiones.

Para poder evaluar mejor la modestia y racionalidad de esta propuesta baste considerar que el monto acumulado de los presupuestos navales que ella requiere —23.527 millones de U\$S— en los 18 años que van de 2008 al 2025, es prácticamente igual al monto de los gastos militares realizados por Brasil y Chile en tan sólo los años 2003 y 2004, los que sumaron U\$S 22.224 millones y no integraron para el país del Pacífico, los que se pagaron con la "Ley del Cobre". (103)

Con relación a las inversiones y gastos a realizar para modernizar, incorporar, mantener y operar los medios de la Armada, sin considerar los del personal que quedarían cubiertos como ya se explicó, se recuerda que sus montos integran el incremento anual de sus costos sin contar la inflación. Estas inversiones y gastos, que totalizan U\$S 14.555,6 millones en el período considerado, serían distribuidos aproximadamente así:

- U\$S 9.549,6 millones —el 65,6%— para modernizar y completar unidades hoy en servicio, reemplazar las que concluyan su vida útil y realizar su correcto mantenimiento y adecuada operación.
- U\$S 5.006 millones —el 34,4%— para incorporar un portaaviones (y completar su grupo aeronaval embarcado), un buque de proyección anfibia, dos destructores de defensa aérea de área, un submarino y cuatro cazaminas y realizar su correcto mantenimiento y adecuada operación.

Teniendo en cuenta estas proporciones es oportuno resaltar que de ninguna manera se podría alegar que la Argentina estaría iniciando una carrera armamentista naval. En efecto, como surge evidente, casi dos tercios del esfuerzo económico estaría dirigido a recuperar y actualizar capacidades ya existentes pero en proceso de perderse, mientras que el tercio restante sería destinado a recuperar capacidades —indispensables para una Armada como la nuestra— que perdimos en las décadas de 1980 y 1990 o que estábamos próximos a obtener en esos años, como es el caso de los submarinos cuya construcción se suspendió.

Que volviéramos a contar con un portaaviones no debiera ser motivo de preocupación en la región; Brasil tiene hoy uno de los más poderosos a flote fuera de los EE.UU. y es *vox populi* su intención de sumarle otro todavía mayor, y si nos guiamos por las declaraciones del analista Daniel Prieto Vidal —al que es fácil asignarle gran influencia en el pensamiento militar trasandino—, Chile necesita contar con uno de esos buques y si lograra evitar una crisis con Perú, es partidario de que este país y la Argentina también debieran contar con ellos, para formar estas tres naciones y Brasil, una fuerza combinada regional que pueda defender los intereses de Sudamérica (104). De la misma manera, que incorporáramos un cuarto submarino dentro de casi 15 años tampoco debiera ser motivo de alarma; Chile ya los tiene y Brasil, que tiene cinco, cuatro de ellos producto de sus astilleros, tendría muy avanzado su proyecto de construir submarinos con propulsión nuclear.

7.11.5. Los presupuestos de Defensa Nacional requeridos hasta 2025 por la presente propuesta de una Armada posible. Siendo inaceptable el desarrollo inarmónico del instrumento militar de la Nación, el incremento del presupuesto de la Armada detallado en 7.11.4. conlleva el del conjunto del presupuesto de Defensa Nacional; para determinar ese incremento se imaginan las siguientes opciones:

- a) Aumentar el conjunto del presupuesto militar en un determinado porcentaje que incremente en la misma proporción el presupuesto actual de cada Fuerza Armada; ese porcentaje debe ser el suficiente para satisfacer los requerimientos que surgen de la propuesta de diseño operativo de la Armada hecha en este trabajo.
- b) Aumentar el presupuesto de cada una de las Fuerzas Armadas, sólo en la medida necesaria para satisfacer sus respectivos requerimientos, que seguramente serán diferentes.
- c) Aumentar el presupuesto de cada una de las tres Fuerzas Armadas en una suma igual para cada una de ellas, cuyo monto equivale al necesario para satisfacer los requerimientos que surgen de la propuesta de diseño operativo de la Armada hecha en este trabajo.

Con la opción a) probablemente se estaría gastando más de lo necesario, razón por la que se la descarta; sobre la opción b) no cabe duda que sería la más adecuada para el desarrollo armónico de nuestro instrumento militar, pero los autores de este trabajo no tienen suficientes elementos de juicio sobre los requerimientos de las fuerzas Ejército y Fuerza Aérea para trabajar sobre ella; por lo tanto, se adoptará aquí la opción c). Desde ya se descuenta que la seleccionada no sólo cubriría los costos emergentes del diseño operativo de la Armada propuesta, sino que también se estima sería muy satisfactoria para las otras dos Fuerzas Armadas; por ejemplo, y sin pretender intervenir en el diseño de las otras fuerzas, ella permitiría que al finalizar el período 2008-2015, y entre otras mejoras de sus actuales capacidades:

- El Ejército Argentino pudiera: a) reorganizar al menos una de sus brigadas blindadas dotándola de tanques principales de batalla (MBT y se trata de vehículos de alrededor de 50 toneladas) y de los otros medios que resulten necesarios a partir de esa incorporación, y b) completar una brigada de asalto aéreo dotándola de los necesarios helicópteros de asalto, de transporte pesado y de exploración y ataque, así como del otro material que resulte requerido para las operaciones aeromóviles.
- La Fuerza Aérea Argentina pudiera incorporar: a) una media docena de aviones de vigilancia aérea y control de interceptores, de los que carece no obstante su importancia para el control de nuestro espacio aéreo en la paz y en una guerra, b) otra media docena de aviones cisterna (usados) de mayor capacidad que sus KC-130 "Hercules", c) una quincena de cazas de superioridad aérea de última generación, con capacidad de ataque a blancos terrestres y navales, y d) una veintena de cazabombarderos (usados), que si fueran de despegue corto y aterrizaje vertical (STOVL), además de poder de operar desde casi cualquier lugar en tierra sin necesidad de pistas convencionales, podrían hacerlo también desde el portaaviones y el buque de proyección anfibia propuestos para la Armada (ver 7.3.1. y 7.3.2.), permitiendo así explotar al máximo la capacidad de sustentar operaciones aéreas de dichos buques.

Concurrentemente con la suma fija e igual para cada Fuerza Armada a la que se acaba de hacer referencia —y de manera análoga con lo propuesto para la Armada— se mantendrá la actual proporción (0,85%) del presupuesto de defensa 2006 con relación al PBI nacional, y su actual distribución entre sus distintos componentes (Fuerzas Armadas, Estado Mayor Conjunto, Ministerio de Defensa). Como se dijo en 7.11.4., la sola evolución anual del PBI debiera permitir, al menos, mejorar la actual situación en cuanto a gastos de funcionamiento —que incluyen los costos directos e indirectos del mantenimiento y operación de los medios— y los sueldos del personal e incluso, aumentar su número si fuera necesario. También es probable que con el transcurso del tiempo, la situación del personal de las tres fuerzas alcance un nivel aceptable y se pueda destinar una mayor proporción a otros gastos, y hasta reducir después de 2020 el porcentaje del PBI destinado a la defensa que se calcula en la anteúltima columna del próximo cuadro. En el mismo se resume lo expuesto en este punto y muestra la evolución requerida del presupuesto de Defensa Nacional —para acompañar la presente propuesta de diseño operativo de la Armada— así como el porcentaje del PBI argentino que representaría ese presupuesto en cada uno de los períodos que se han considerado.

| Período | PBI acumulado en cada período (1) (2) | Suma fija requerida por la Armada (3) | Total de la suma fija de las tres FFAA (4) | % del PBI requerido por las tres sumas fijas en cada período | % total del PBI de cada período sumando 0,85 % (5) | Monto total en cada período sumando el 85 % |
|------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|---|
| 2008-2010 | 685.399,388 | 1.337,25 | 4.011,75 | 0,583 | 1,433 | 9.821.773 |
| 2011-2015 | 1.310.775,379 | 2.996,55 | 8.989,65 | 0,685 | 1,535 | 20.120,404 |
| 2016-2020 | 1.519.547,914 | 4.562,80 | 13.688,45 | 0,900 | 1,750 | 26.592,088 |
| 2021-2025 | 1.761.572,503 | 5.659,00 | 16.977,00 | 0,963 | 1,813 | 31.937,309 |
| 2008-2525 | 5.277.295,184 | 14.555,6 | 43.666,85 | 0,827 | 1,677 | 88.500,240 |

(1) Todos los montos de este cuadro en millones de U\$S y sin considerar la inflación.
(2) Ver 7.11.1.
(3) Ver 7.9. No incluye los costos de las dotaciones.
(4) Suma fija requerida por la Armada multiplicada por 3. No incluye los costos de personal.
(5) Corresponde al actual 0,85% del PBI asignado a la Defensa Nacional en 2006 y se distribuirá de igual manera que ahora; no incluye los fondos propios del Instituto de Ayuda Financiera para el Pago de Retiros y Pensiones Militares. Como se ha expresado más arriba, los siguientes porcentajes podrían reducirse a partir de 2020.

Como puede observarse, los porcentajes del PBI argentino destinados a la Defensa Nacional en cada período serían menores al último promedio estimado para el 2004 (ver 7.11.2.) de las naciones del Pacto Andino (que fue de aproximadamente el 1,8%) y del Mercosur (que fue de aproximadamente el 2%).

7.11.6. Comentarios sobre la factibilidad y aceptabilidad económica de la presente propuesta de una Armada posible. Sin pretender desconocer las múltiples áreas a las cuales el actual y futuros gobiernos nacionales deben y deberán atender, todas ellas ávidas de recursos económicos siempre escasos, esta propuesta de diseño operativo de la Armada —que sería acompañado por mejoras en el de las otras dos FFAA— y el incremento que ella implica para el gasto de Defensa Nacional, aparece a los ojos de sus autores como factible de ser llevada a cabo. En efecto, por una parte, ella no escapa a la capacidad económica de la República Argentina y, por la otra, puede contribuir directa e indirectamente a incrementar el PBI nacional a través de sus demandas a las industrias y servicios de empresas nacionales, y también de otras formas.

Por supuesto, la conclusión anterior quedaría incompleta si no se tuviera en cuenta el impacto en el contexto socio-económico nacional de la presente propuesta, al menos en términos de recursos financieros requeridos. Al respecto, estos autores comparten lo expresado por el Comodoro José María Prieto en su artículo "La producción para la defensa en la economía nacional argentina", publicado en la revista de la Escuela de Guerra Aérea (número 218 de 2003), cuando dice:

*Hablar de aumentar el presupuesto para la defensa nacional en estos momentos sería ofensivo para una sociedad martirizada por el hambre y marginación. El ciudadano deprimido podría preguntarse, ¿por qué darle a las FFAA los escasos recursos disponibles cuando hay una imperiosa necesidad de asistencia social y educación?. La respuesta es que esos fondos destinados a la producción [para la defensa] tendría un efecto multiplicador que concurriría a mejorar la demanda de mano de obra, la creación de trabajo genuino y, en último término, al crecimiento de la economía. Ésa es la manera más efectiva de ganarle a la crisis. Es por eso que el Gobierno debiera orientar los recursos disponibles a aquellas áreas que ayuden a reactivar la economía con trascendencia social, la obra pública y las inversiones multiplicadoras. Recordemos que el presupuesto de la defensa no constituye un **gasto sino una inversión** [en negritas en el original] y cuando se habla de los créditos que el Estado otorga al Ministerio de Defensa, nos referimos al dinero que utiliza para abonar bienes y servicios que demanda la defensa nacional, una exigencia constitucional. [...] Ya hemos visto cómo un programa militar español [se refiere al programa de adquisición de 72 aviones F-18 a los EE.UU. en la década de 1980, que en doce años devolvió a la industria española U\$S 1.800 millones; una suma equivalente a la "gastada" en esa adquisición] tuvo repercusiones permanentes en la economía y modernidad de ese Estado Europeo. ¿Por qué en la Argentina no puede suceder algo semejante?*

Concurrentemente con lo anterior, el sentido común nos señala que si las demás naciones de la región gastan en defensa un porcentaje de su PBI mayor que nosotros es porque tienen razones por demás válidas para hacerlo no obstante presentar muchas de ellas problemas económicos y sociales más graves que los nuestros y haber manifestado reiteradamente nuestro Gobierno que no contempla hipótesis de guerra con ninguna de ellas. Es oportuno reiterar en este momento que las frecuentes referencias que se hicieron sobre naciones hermanas no implican que los autores de este trabajo adviertan la existencia de potenciales amenazas por parte de ellas. Simplemente se trata de aportar información útil para apreciar cuál es la preocupación de los Estados de la región por su defensa nacional y las características, magnitud, peligrosidad y probabilidad de ocurrencia de las amenazas que ellos contemplarían.

Finalizando con el tema de la factibilidad y aceptabilidad de esta propuesta, no escapará a la atención de los lectores que el análisis hecho es incompleto y en él no se habría contemplado una multitud de variables que debieran haberse considerado, ni empleado los instrumentos idóneos utilizados en el campo de la economía. No obstante, sus autores creen que con sus más y sus menos, no están muy alejados en su estimación de cuál sería el incremento necesario del presupuesto de defensa nacional y su proporción con relación al PBI nacional en los años 2008 al 2025, así como están convencidos de la racionalidad de su propuesta. Probablemente, bajo el atento análisis del Estado Mayor General de la Armada y del Estado Mayor Conjunto, se logre un cálculo más preciso que arroje resultados menos gravosos al erario público.

REFLEXIONES FINALES

Fundados en la existencia de las guerras, las amenazas a la paz que presenta el mundo actual y el pensamiento naval clásico —que siempre ha compartido nuestra Armada—, aquí se ha pretendido en primer término imaginar a la Armada requerida para satisfacer las misiones impuestas por el marco legal y el pensamiento del Estado Argentino sobre la Defensa Nacional. Para ello, se ha partido de un conjunto de hipotéticas amenazas que podrían materializarse sobre nuestras fuer-

zas e intereses en el mar, y desde él sobre nuestro territorio; la calidad y magnitud de esas amenazas representan capacidades que de manera integrada o parcial poseen muchos Estados en los cinco continentes. Del análisis ha surgido un modelo teórico de cuál debiera ser el diseño operativo de la Armada, expresado en términos de capacidades, medios y costos.

Sin necesidad de mayor análisis, fue fácil deducir que los montos de ese diseño teórico de la "Armada requerida" —que no llega a ser la "Armada deseable"— escapan a la realidad socio-económica de nuestro país y que sería inaceptable en el actual contexto contar con ella en el transcurso de los próximos veinticinco años. Por lo tanto, y basados en ese diseño, se imaginó otro que pudiera ser "posible" que —sin dejar de ser apto para enfrentar las modestas amenazas enunciadas y para satisfacer las funciones navales listadas— sirva como base para alcanzar la "Armada requerida" en el plazo de una década si lo exigiera la evolución de la situación. Evaluado este diseño, el mismo se manifiesta como factible y aceptable desde el punto de vista del potencial económico de nuestro país. No obstante ello, conscientes de la realidad política y social argentina, debe reconocerse que para muchos podría parecer una fantasía, más aún teniendo en cuenta las magras partidas presupuestarias a las que parece nos hemos acostumbrado.

Pero pensar que es una fantasía es, por una parte, presumir quizá que las demás naciones de la región —que destinan a su defensa una proporción de su PBI que más que duplica la nuestra— tienen una visión distorsionada de la realidad y por la otra, y esto es vital, resignarnos a aceptar sólo nuestras realidades socio-económicas —que si bien son muy difíciles y hasta dolorosas, tienen solución en un marco de paz, justicia, inversiones y trabajo— y de esa manera, por omisión y con consecuencias tal vez trágicas, quedar a la merced de otras realidades, como ser una guerra que podría haberse evitado disuadiendo al potencial agresor y que, peor aún, de producirse podría perderse. No hace falta volver sobre la frecuencia de los conflictos armados ni sobre las realidades de las relaciones internacionales, y su relación con las nuevas amenazas; como ya se dijo, quién hubiera imaginado hasta poco tiempo antes de que ocurrieran los hechos que tendríamos una guerra inesperada y no deseada con Gran Bretaña, que enviaríamos buques al Golfo Pérsico para ayudar a liberar a Kuwait en coalición con nuestro adversario de 1982, y que estuviéramos participando hoy en una operación internacional de imposición de la paz en Haití.

Es así como se impone que los responsables de que nuestra Nación se desenvuelva en un marco de seguridad, libre tanto de temores justificados como de peligros que ni siquiera imaginamos, obren con convicción en la razón de ser de sus Fuerzas Armadas, con visión estratégica, con fuerza de voluntad y con el mismo ingenio que el Estado y el Pueblo argentinos nos demandan para lograr una "Armada posible". ■

ANEXO A

Teniendo en cuenta la importancia de los buques portaaviones y las objeciones que suelen esgrimirse en cuanto a la factibilidad y aceptabilidad de contar con ellos, se impone el siguiente análisis ⁽¹⁰⁵⁾

A.1. Un portaaviones desde el punto de vista de la estrategia militar

La experiencia ha señalado repetidas veces que las operaciones en la tierra y en la mar son sumamente difíciles de llevar a cabo contra la oposición aérea del enemigo y a la recíproca, su empleo es siempre, por lo menos, conveniente. En el caso de la operaciones navales su concurso asegurará el desarrollo eficaz del conjunto de ellas; más aún, sin su apoyo ante la oposición aérea enemiga será poco factible —y quizás imposible— lograr y mantener el control de un área marítima y, por supuesto, explotarlo mediante la proyección del poder naval sobre las aguas y territorio del enemigo.

Considerando la amplia gama de misiones asignadas a las Fuerzas Armadas nacionales y la inmensidad del espacio estratégico en que deberían actuar, se pueden concebir muchas situaciones en las que quedarían fuera del alcance de los aviones propios que operen desde tierra. En esas situaciones resultaría sumamente difícil para nuestras fuerzas asegurarse el concurso de la aviación, sin la cual no podrían realizar ciertas operaciones de gran importancia para la Defensa Nacional o de valor para nuestra Política Exterior. Para que nuestras fuerzas, en particular las navales, no queden aferradas a nuestras costas y puedan independizarse de las bases aéreas terrestres, requieren de un portaaviones que constituye una manera efectiva y económica —y muchas veces la única— de concentrar aviación en el mar. El objetivo análisis de

las capacidades de esos buques y la experiencia histórica demuestran que ellos confieren incrementos exponenciales a las capacidades de las fuerzas navales para controlar el mar o negarlo al enemigo, y las habilidades para proyectarse con gran poder sobre mar y tierra (ver 6.8.).

Recordando que las principales misiones de las Fuerzas Armadas argentinas son disuadir las agresiones externas y su empleo efectivo de ser necesario, y que tal como frecuentemente ha sucedido en el pasado, las capacidades de controlar y proyectar el poder desde el mar suelen resultar determinantes en el desarrollo de una guerra o en mantener la paz, se puede afirmar que cuando más se acerque nuestra Armada a la postura ideal de ser capaz de responder a todo tipo y nivel de amenaza, en cualquier lugar y oportunidad mayor será su capacidad de contribuir a la disuasión o tener éxito si un conflicto se hace inevitable. También se puede afirmar que un portaaviones constituye el medio naval más eficiente de aproximarse a la postura ideal a que se hace referencia; ello surge evidente de lo hasta aquí expuesto.

Concurrentemente con la importancia demostrada de los portaaviones como instrumentos de la estrategia militar es necesario resaltar que, dado su potencial, uno de esos buques puede convertir a nuestra Nación en un aliado deseable. Considerando que en el Hemisferio Sur sólo Brasil cuenta con portaaviones, incorporar uno de ellos contribuiría a: a) restablecer el equilibrio estratégico militar regional perdido con las

bajas del portaaviones *25 de Mayo* y el BDT *Cabo San Antonio*, contemplado en los Decretos Nros. 360/97 y 362/97 ⁽¹⁰⁶⁾, y b) desarrollar una efectiva capacidad de defensa regional con Brasil, Chile y las demás naciones hermanas del Continente, y aquellas que oportunamente determine el Gobierno Nacional.

A.2. Un portaaviones desde el punto de vista de la estrategia operacional

De la sinergia que produce la combinación de los distintos medios navales y de éstos con los de las demás fuerzas armadas, así como de las singulares capacidades de los portaaviones, resultan posibles las capacidades y empleo de la Armada en las operaciones específicas, conjuntas y combinadas que se trataron en los puntos 6.8. a 6.11 —que a continuación se resumirán— y en las que ahora se agreguen; de su listado surgirá evidente que incorporar un portaaviones de alrededor de 30.000 toneladas, no sólo permitiría compensar parte de las actuales carencias de la Armada, sino que también permitiría potenciar sustancialmente sus actuales capacidades y por carácter transitivo, las de las otras Fuerzas Armadas y las de nuestros posibles aliados.

- **Actuar como agencia C3I2 y sede de EEMM navales, conjuntos y combinados.**
- **Realizar operaciones contraaéreas defensivas y ofensivas**, con vistas a: Asegurar la defensa aérea de una fuerza naval - Obtener y mantener el control del espacio aéreo de un área marítima para asegurar el control del mar o negárselo al enemigo - Brindar defensa contraaérea desde el mar a las fuerzas terrestres que se encuentren fuera del alcance de la aviación amiga en tierra - Contribuir en y desde el mar con la Fuerza Aérea al establecimiento y mantenimiento de la superioridad aérea y a la defensa aérea en profundidad del territorio nacional o de un teatro de operaciones.
- **Obtener información y proyectar el poder sobre las costas y/o el interior de un territorio hostil**, con vistas a: Apoyar operaciones anfibia o de las fuerzas terrestres - Neutralizar/degradar los puntos de apoyo desde donde el enemigo proyecta su poder militar y sustenta su poder económico en el mar - Contribuir con las Operaciones Estratégicas y Tácticas que realiza la Fuerza Aérea.
- **Localizar y atacar en aguas costeras y sobre grandes extensiones de alta mar**, a buques de guerra de superficie y mercantes enemigos, y a sus plataformas de explotación petrolera y otros ingenios y embarcaciones destinadas a la explotación económica del mar. La aviación embarcada: Permite actuar en un mismo día contra buques separados cientos de millas unos de otros y facilita negar amplias áreas de alta mar al tránsito mercante y militar enemigo, a menor costo que los medios de superficie y submarinos - Evita exponer a las unidades de superficie propias a letales intercambios de misiles - Otorga defensa en profundidad contra las fuerzas que desde el mar ataquen al territorio nacional y sus aguas jurisdiccionales, o a las fuerzas y otros intereses propios fuera de ellos.
- **Realizar operaciones antisubmarinas**, con vistas a proteger a las fuerzas navales y el tráfico mercante propio, entre ellas: Buscar y hostigar submarinos sobre áreas extensas, e investigar contactos y atacarlos más allá del alcance de los sensores y las armas de las unidades de superficie - Atacar submarinos en sus apostaderos y minar los canales y pasajes que deban transitar.
- **Actuar como buque de asalto vertical anfibio**. Si la situación lo permite y lo requiere, se puede desembarcar total o parcialmente a sus aeronaves y embarcar en su lugar a un equipo de combate de la fuerza de desembarco (del orden de dos compañías de tiradores) con sus helicópteros, armas de apoyo, vehículos y otros equipos, y abastecimientos. El principal transporte "buque- costa y/u objetivo" serían los helicópteros, apoyados por las embarcaciones del buque y las de otras unidades. Es obvio que un portaaviones no eximiría de la necesidad de contar también con buques anfibios.

- **Actuar como buque de transporte militar**. Si la situación lo permite y lo requiere, desembarcando sus aeronaves quedarán disponibles a bordo amplios espacios y facilidades para poder transportar medios de otras fuerzas armadas nacionales o amigas; por ejemplo: a) más de 40 aeronaves y a sus tripulaciones y demás personal, así como a sus repuestos, equipos y abastecimientos y b) personal de fuerzas de ejército (unos 1.000) con sus equipos, armas de apoyo y abastecimientos, incluidos sus vehículos (el equivalente a más de 100 HUMMERs). En ambos casos se pueden incluir importantes cantidades de municiones y combustible, y el personal y material ser desembarcado administrativamente por modo aéreo y las embarcaciones del buque, y/o directamente a muelles y pontones.
- **Otros empleos**. Brindar apoyo logístico a buques, aeronaves, vehículos terrestres y otros equipos - Actuar como buque de apoyo sanitario - Conducir operaciones SAR en combate - Operar con helicópteros y embarcaciones equipadas para la caza y el barrido de minas - Etc.

A.3. Un portaaviones en apoyo de la política exterior

En principio, las habilidades de un portaaviones en estas funciones no son diferentes a las de otros buques de guerra (ver 4.1) pero tiene las ventajas de su mayor autonomía y ser multipropósito, pues tanto puede dar asistencia a la comunidad civil en gran escala, como proyectar su poder con efectos devastadores ⁽¹⁰⁷⁾. Concurrentemente, desde hace ya algunos años, se están desarrollando cada vez más Operaciones Internacionales de Paz auspiciadas por las Naciones Unidas, en las cuales nuestras Fuerzas Armadas tienen una destacada participación y rinden un excelente rédito a nuestras relaciones internacionales. En todas esas operaciones (ver 2.9.), las funciones de las fuerzas navales dependerán de la naturaleza y la escala del conflicto; ellas pueden extenderse desde operaciones propias de la ayuda humanitaria hasta operaciones de control del mar y de proyección del poder a tierra, con niveles de intensidad y enfrentando amenazas semejantes a las de una guerra convencional. En el desarrollo de esas operaciones, un portaaviones puede ser empleado como se ha indicado en el punto A.2. y como se indicará en el siguiente.

A.4. Contribución de un portaaviones a otras funciones de la Armada en la paz

Al valor de un portaaviones en los campos de la estrategia militar y de la política exterior se debe agregar su habilidad para las operaciones de seguridad presentadas en 4.3., en particular para brindar ayuda humanitaria de manera masiva, como también lo pueden hacer los buques anfibios; en efecto:

- Tienen gran capacidad para asistir y auxiliar a embarcaciones y aeronaves en el mar, y para desarrollar y apoyar operaciones de búsqueda y rescate sobre el agua y la tierra. Por ejemplo, de ser requerido el rescate de una gran cantidad de personas (como ser el caso de un buque o de un gran avión de pasajeros), sus numerosos helicópteros embarcados podrían comenzar en gran escala horas antes de que arriben a la escena de la acción otros buques equidistantes del lugar del siniestro; ese tiempo, en una situación de supervivencia en el mar, puede significar la diferencia entre la vida y la muerte ⁽¹⁰⁸⁾.
- Son especialmente aptos para brindar ayuda humanitaria en caso de desastres; pocos buques tienen su capacidad de: a) auxiliar sin necesidad de usar facilidades portuarias o aeroportuarias, b) trasladar cantidades adecuadas de personal, aeronaves, embarcaciones, vehículos y equipos de rescate, y los destinados a establecer campamentos para refugiados ⁽¹⁰⁹⁾, c) producir y proveer agua potable, comidas, electricidad y combustibles, etc., y d) alojar personas evacuadas y darles atención médica.
- Son también especialmente aptos para la evacuación masiva de personas, pues sólo ellos y los buques anfibios pueden: a) embarcar por

modo aéreo y embarcaciones gran cantidad de personas rápidamente, alojarlas y proveerles alimentación, ayuda médica y otros servicios propios de la situación, y trasladarlas al lugar que se determine o mantenerlas en un área próxima durante mucho tiempo y b) dar seguridad a la evacuación con medios aéreos de combate y con personal y medios terrestres desembarcados.

- Pueden ser transformados transitoriamente en buque hospital y tienen gran capacidad para apoyar a los buques que están realizando un salvamento o combatiendo un derrame de hidrocarburos, etc.

A.5. Argumentos en contra de los portaaviones

Suelen ser esgrimidos en nuestro país los siguientes:

- “Los portaaviones sólo serían propios de naciones agresivas y de estrategias militares ofensivas.”
- “Los portaaviones sólo serían propios de las grandes potencias mundiales.”
- “El empleo de portaaviones no se ajustaría a las doctrinas que sustentan las otras fuerzas armadas de una misma nación.”
- “Una armada no se convertiría en costera por carecer de portaaviones.”
- “Para las operaciones navales los portaaviones resultarían más costosos que la aviación basada en tierra.”
- “Los abastecimientos de combustible en vuelo harían innecesarios a los portaaviones.”
- “Al costo de un portaaviones habría que agregar el de su escolta.”
- “La aviación embarcada no podría operar ante la oposición de la basada en tierra.”
- “La actuación del ARA 25 de Mayo en la guerra de las Malvinas habría demostrado la inutilidad de estos buques.”
- “Los portaaviones serían muy vulnerables a las amenazas aérea y submarina.”

La presentación en conjunto de estos argumentos podría configurar una situación poco propicia para evaluar objetivamente a estos buques; de allí que deban ser tenidos en cuenta. Aunque ninguno de esos argumentos —individual o colectivamente— es determinante para descalificar a los portaaviones, algunos son de peso; todos los aquí citados han sido analizados y rebatidos en los trabajos citados en la nota (105), razón por la cual aquí sólo serán analizados los cuatro que han sido invocados más recientemente, en forma pública y de manera más explícita,

A.5.1. “Los portaaviones sólo serían propios de naciones agresivas y de estrategias militares ofensivas.” Al hacerse en este trabajo un breve análisis del marco legal y del pensamiento del Estado Argentino con relación a la Armada (punto 5.3), se definió a una nación “agresiva” como aquella que para el logro de sus objetivos recurre injustificadamente a la violencia o a la amenaza de su empleo, vulnerando el Derecho Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el concepto de Guerra Justa. Como bien lo expresa un estudio reciente del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada (en adelante, CEE) “El Portaeronaes para la Armada del 2010” (110): “*Que los portaaviones puedan ser utilizados para desarrollar estrategias militares ofensivas por parte de esas naciones [...] no es razón suficiente para que nuestra nación se abstenga de usarlos para su defensa. Una concepción estratégica defensiva en el mar contempla casi siempre operaciones tácticas ofensivas que aseguran una adecuada defensa en profundidad. No obstante aquella circunstancia ofensiva de las operaciones tácticas, las mismas resultan perfectamente coherentes con la estrategia defensiva adoptada por la Argentina [...].* Con relación a la estrategia defensiva adoptada por la República Argentina, y la licitud y necesidad de las operaciones ofensivas que contempla en el Libro Blanco de la Defensa, también se ha tratado en este trabajo en el punto 5.3.

Finalmente, no puede terminarse este comentario sin dejar de destacar que el análisis de los portaaviones suele estar viciado de una aproximación subjetiva —generalmente de base ideológica— que resulta en evaluaciones incorrectas sobre su aceptabilidad. Esa forma de aproximación no es exclusiva de nuestros tiempos; por ejemplo, entre 1882 y 1895 —cuando el poder militar de las naciones se medía por el número y calidad de los grandes acorazados de línea que tenían— Francia consumió vanamente sus presupuestos navales en la búsqueda de la utopía prometida por la Jeune École: lograr rechazar una agresión desde el mar, utilizando básicamente una multitud de pequeñas embarcaciones torpederas apoyadas por algunos acorazados guardacostas de poco poder artillero y con escasa protección. Esa nación vivía entonces una situación política muy particular, y una prestigiosa revista de la época (111), al analizar con simpatía la teoría de la Jeune École, publicó en sus columnas expresiones tales como [...] *el torpedero es un arma que responde al sentimiento popular y [...] el torpedero es una expresión democrática opuesta al espíritu conservador y restaurador representado por los grandes y lentos acorazados.*

A.5.2. “Los portaaviones sólo serían propios de las grandes potencias mundiales.” Como también lo afirma el mencionado estudio del CEE: *Esta afirmación parte de una falacia; la necesidad de determinados medios militares no depende del potencial de la Nación. El planeamiento de medios que se ejecuta en los países con una buena organización de la Defensa se efectúa guiado por una Estrategia Militar que satisface la Política de su Defensa. [...] El concepto político que guía la selección de medios no es la riqueza de las naciones, sino sus necesidades e intereses. [...] En el hemisferio Océánico en que nos encontramos y con una frontera marítima inconmensurable, buques de este tipo, diseñados de acuerdo a las mínimas capacidades de Aptitud que nuestra estrategia defensiva establezca, serían los más capacitados para resguardar ese flanco desguarnecido [...] por sus posibilidades de contribuir con sus aeronaves a la detección y a la eficaz defensa en profundidad y al control del mar.*

En otras palabras, cuando los portaaviones son necesarios para el desarrollo de una estrategia militar y satisfacen las condiciones de ser Aptos para cumplir sus funciones, Factible su adquisición, operación y mantenimiento, y Aceptables desde el punto de vista de la relación costo-beneficio, no se advierten razones suficientes para que no puedan también ser utilizados por naciones de menor poder militar y económico que las grandes potencias. Así, Tailandia, que no es una de ellas, ha incorporado en la década pasada un portaaviones diseñado y construido específicamente para la defensa de su zona económica exclusiva (112).

Es necesario destacar que los “portaaviones livianos” o “de apoyo” (hasta alrededor de 30.000 toneladas), a diferencia de los grandes “portaaviones de flota” (más de 50.000 toneladas), no requieren de enormes recursos económicos para su obtención, mantenimiento y operación. Por el contrario, puede afirmarse que el costo del ciclo de vida de un portaaviones adecuado a nuestras necesidades, no superaría el correspondiente a dos fragatas; esta afirmación podrá verificarse aplicando los criterios explicados en 7.8.1.

A.5.3. “Para las operaciones navales los portaaviones resultarían más costosos que la aviación basada en tierra.” Citando otra vez el estudio del CEE: *Lo cierto es que la afirmación opuesta está más cerca de la realidad. Ello puede verificarse integrando los costos de todas las bases terrestres que serían necesarias para materializar las posiciones que puede ocupar un portaaviones en el mar, se computan el correspondiente personal, equipos y abastecimientos a disponer en cada una de ellas, y se evalúan los de su defensa. Por supuesto, sería insensato no utilizar aviones basados en tierra para las operaciones navales pero no sería lógico pretender hacerlo, cuando ello no sea factible o la relación costo-beneficio favorezca ampliamente a la aviación embarcada. Dicho*

estudio del CEE expresa también que debido a la falta de aviación embarcada, el poder naval propio presenta entre otras limitaciones que identifica, las siguientes:

- *Ante la oposición de aviación enemiga, los medios de superficie y las aeronaves de exploración y guerra antisubmarina no podrían desarrollar operaciones eficaces y seguras aun dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva.*
- *Si determinadas bases aéreas al Sur de Bahía Blanca fueran neutralizadas o capturadas, o no se las pudiera usar por alguna otra causa, no sería factible o sería poco aceptable dar apoyo con aviones de caza y ataque a nuestras fuerzas terrestres y navales, en gran parte de la Patagonia y del Mar Argentino.*
- *Para enfrentar con éxito a un portaaviones [...] que amenazare el litoral marítimo argentino, nuestra actual Flota de Mar, aun con los medios aéreos de la Armada y la Fuerza Aérea reunidos, podría resultar insuficiente para rechazar a ese buque antes de que pudiera lanzar sus ataques sobre la Zona Económica Exclusiva y partes del territorio nacional. (Los autores del presente agregan a la amenaza de un portaaviones, la de unidades de superficie y submarinas armadas con misiles mar-tierra de largo alcance.)*

A.5.4. “Al costo de un portaaviones habría que agregar el de su escolta.” Es innegable que un portaaviones necesita de una escolta de superficie para poder desarrollar con mayor seguridad y eficacia las tareas que tiene asignadas dentro de una fuerza naval, pero si el mismo no la integrara, para reemplazarlo en muchas de esas tareas serían necesarias aún más unidades de superficie (ver 6.5.2 y 6.5.3) y más importante aún, hay tareas de la aviación embarcada que los buques no pue-

den realizar; por ejemplo, reconocer territorio hostil y atacar blancos móviles en su profundidad, o dar escolta aérea a los helicópteros durante una operación anfibia, o disputar la superioridad aérea para asegurar el control de un área marítima de interés. En resumen, quien elija no tener portaaviones porque necesita una escolta e intenta sustituirlo con otros medios, se encontrará ante la paradoja de tener que incrementar el número de unidades de superficie y sus helicópteros, al mismo tiempo que pierde capacidades.

Invirtiendo ahora la “carga de la prueba”, si bien es cierto que las fuerzas de superficie tienen capacidades que la aviación no posee, es también innegable que necesitan de escolta y apoyo aéreo para poder desarrollar con mayor seguridad y eficacia las tareas que se les suele asignar. Así puede afirmarse que esgrimir el argumento en trato para oponerse a la incorporación de un portaaviones es tan poco razonable como oponerse a la posesión de fuerzas de superficie, porque a éstas habría que agregarle el costo de la aviación que les brindará escolta y apoyo.

A.6. Reflexión final sobre un portaaviones para la Armada

Uno de estos buques contribuiría a solucionar en buena medida y de la manera más económica, las actuales limitaciones de la Armada y la colocaría en el nivel más alto de su flexibilidad operativa y poder de combate; podría así potenciar sustancialmente sus presentes capacidades y por carácter transitivo, las de las otras Fuerzas Armadas y las de nuestros posibles aliados. A lo anterior hay que agregar sus capacidades para apoyar la política exterior de la Nación y su utilidad para dar asistencia humanitaria y otras funciones en beneficio de la comunidad civil.

Notas

Parte 6

- (77) Wayne Hughes, *Tácticas de Flota y del Combate Costero (Segunda Edición)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002, págs. 284 a 310.
- (78) Por supuesto, esto no es válido cuando la fuerza propia pueda lograr una abrumadora superioridad numérica, como podría ser el caso en que está constituida por siete fragatas y se deben enfrentar a cuatro lanchas rápidas.
- (79) Ídem nota (77), pág. 294.
- (80) Para despejar posibles dudas: La probabilidad de impacto histórica registrada (0,264) incluye ese 10% de misiles que correspondiendo a lanzamientos exitosos no alcanzarán a sus blancos por causas no atribuibles a la defensa enemiga.
- (81) El valor usado es mayor en el orden de varias magnitudes al de la experiencia internacional, excepto el de la aviación argentina en la guerra de Malvinas donde sus bajas fueron inusualmente altas pues —además de contar los británicos con una eficaz defensa antiaérea brindada por sus misiles de defensa de área “Sea Dart” y sus cazas “Sea Harrier” embarcados— por una parte no se montaron ataques de adecuada dimensión por falta de suficientes aviones abastecedores de combustible y por la otra, se usaron bombas de caída libre en lugar de misiles y, otras armas aéreas inteligentes.
- (82) Una solución operativamente factible hasta las 300/400 MN de las bases aéreas propias es la instalación de patrullas aéreas de combate (PACs) sobre la fuerza naval, pero ello puede convertirse rápidamente en no factible operacionalmente y/o inaceptable desde el punto de vista de los costos, lo que enfatiza la necesidad de contar con un portaaviones para enfrentar a la amenaza aérea, aún cuando la fuerza naval opere a distancias menores de las bases aéreas propias que las indicadas (y por supuesto, cuando opere a distancia mayores, circunstancia por cierto frecuente para marinas como la nuestra). Esto será fácilmente comprendido si se tiene en cuenta que, para contar durante 24 horas con una sección de dos aviones (la menor unidad táctica para el combate aire-aire) lista para iniciar una interceptación, en el caso de un portaaviones son necesarios dos aviones (más uno de reserva y otro en mantenimiento) mientras que si se trata de aviones basados en tierra, serán necesarios diez cazas y dos aviones cisterna. Los embarcados no necesitarían despegar, a menos que se presente una amenaza, mientras que los basados en tierra deberían volar en su conjunto unas 90 horas, proceso en el que consumirían unas 250 tonela-

das de combustible aéreo; el consumo diario de combustible de un portaaviones de hasta 30.000 toneladas es, en promedio, menor de 150 toneladas. Se destaca que a la PAC basada en tierra se le debería agregar otra sección en vuelo también disponible en el término de minutos, en previsión de fallas o de que producido un combate, la primera consuma su munición o queden uno o ambos aviones fuera de combate por acción enemiga, se presente otra incursión, etc. Si esa segunda sección es computada, las cantidades de aviones basados en tierra deberían duplicarse, así como las horas de vuelo totales, los consumos y costos; en cambio, en el caso de un portaaviones, solo sería necesario contar con dos aviones más. A todas las circunstancias anotadas se les deberían agregar otras que por ser breves no se detallarán aquí, pero en todos los casos las ventajas están ostensiblemente del lado de la aviación embarcada. (Ver Juan Antonio Imperiale, “Necesitamos un portaaviones”, Boletín del Centro Naval N° 797, Buenos Aires, 2000.

- (83) El “Popeye Lite” —con capacidad para ataques a tierra y a unidades navales— es una versión más moderna y liviana del “Popeye” o AGM-142 “HaveNap” que utilizan los EE.UU.; el mismo usa un sistema de autoguiado inercial, pero en su fase de vuelo terminal puede ser guiado por un operador vía datalink usando las imágenes que obtienen sus sensores optrónicos e infrarrojos; su alcance es de 80 MN o mayor. Otro sistema aire-superficie adquirido por Chile es el SPICE (Smart Precise and Cost Effective Autonomous Electro-Optical Guidance Kit), que se puede agregar a las bombas del modelo MK-83 y 84 (respectivamente, 454 y 908 kilogramos) y permite atacar a los blancos terrestres y navales cuyas imágenes han sido previamente integradas a su computadora, que las compara con las que observa el sensor del arma; su velocidad es de MACH 0,90 y su alcance de más de 30 MN. (Ver Tecnología Militar, No 1/2006, del Grupo Editorial Monch.)
- (84) En estas funciones se espera que el submarino, que en su patrulla ha localizado por medios pasivos a presuntos infractores o delincuentes —sin ser él a su vez detectado— dé la alerta a los medios que harán la interceptación. La discreción del procedimiento favorece la sorpresa, y así quienes estén en falta tendrían menor oportunidad de evitar o perjudicar la acción de las fuerzas legales.
- (85) Libro Blanco de la Defensa, Capítulo X, Punto 5.
- (86) Las definiciones que se hacen de cada operación han sido adaptadas de las usadas por la Junta Interamericana de Defensa y fueron publicadas en el Dictionary of Military and Associated Terms, Junta de Jefes de Estado Mayor, Washington, 1986.

- (87) Puede demostrarse que para atacar con aviones tácticos objetivos situados a unas 1.000 MN de sus bases terrestres (a vuelo de pájaro la distancia entre Buenos Aires y Río Gallegos), con frecuencia y magnitud iguales a las que podría lanzar en 24 horas, con su grupo de 20 aviones, uno de los portaaviones imaginarios utilizados en los cálculos de este trabajo, la aviación basada en tierra necesitaría más de 40 aviones, equivalentes a los de dicho buque, y más de 10 aviones cisterna. También se puede demostrar que el costo de adquirir los aviones cisterna nuevos a su fabricante sería equivalente al de obtener de los suyos al portaaviones imaginario a que se hace referencia y a parte de su grupo aeronaval embarcado. Por supuesto, esos aviones cisterna podrían ser adquiridos usados a precios significativamente menores pero, aun así, hay que considerar el costo del combustible que consumirían los aviones de combate y cisterna terrestres en sus vuelos dentro de la situación que se está comentando. Con esos gastos se podría pagar el combustible necesario para que el mencionado portaaviones navegue más de una semana y su grupo aeronaval embarcado desarrolle, en ese tiempo, sus vuelos antisubmarinos, de exploración antisuperficie, vigilancia del espacio aéreo y más de 150 salidas de ataque y defensa aérea, de las cuales podría realizar más de 50 en un mismo día.
- Parte 7**
- (88) Razón por la cual, los cinco aviones de exploración embarcada S-2T "Turbotracker" —de cuya modificación para adaptarlos a esta tarea se trató en el párrafo precedente— deberían ser reemplazados al menos por cuatro helicópteros, que podrían ser H-3 modificados y con un costo estimado total de 120 millones de dólares. Los S-2T podrían ser destinados entonces a tareas de vigilancia marítima y de guerra antisubmarina dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva, y con ello no sería necesario adquirir los reemplazos para los B-200 M en 2020.
- (89) Maritime Strategy for Medium Powers, J. R. Hill, Naval Institute Press, Annapolis, 1986, págs. 186 a 184.
- (90) *Ibid.*, pág. 160.
- (91) Se consideran especialmente valiosas las experiencias de Gran Bretaña y España, por ser ambas marinas bien equilibradas en sus medios. En particular, la primera ha sido objeto de un análisis muy completo en un estudio relativamente reciente hecho en el marco de la guerra fría y poco después de la guerra de Malvinas, circunstancias que sugieren que los costos que contempla pueden resultar menores para una marina no sometida a esas exigencias. Los porcentajes que se indican en ese estudio se han reflejado, casi en igual medida, en la distribución de los presupuestos del Reino Unido correspondientes a los sistemas navales y aéreos. Dicho estudio es *The Cost of Sea Power*, Philip Pugh, Conway Maritime Press, Londres, 1986; ver en particular págs. 123 a 126. Con relación a la Armada de España, ver La Armada: esa desconocida; Almirantes F. Núñez Lacaci y F. Torrente Sánchez; Editorial San Martín; Madrid; 1986, págs. 426 a 428.
- (92) Por ejemplo, un destructor de la clase Almirante Brown (3.360 toneladas) es tripulado por 200 hombres, mientras que los futuros buques del programa "Fragata Europea Multimisión" (FREM; 5.750 toneladas) serán tripulados por menos de 125 personas.
- (93) Naval Forces, Monch Publishing Group, Número especial de 2003, págs. 61 y 110, y Revista General de Marina, Armada de España, número de diciembre de 2002, pág. 752.
- (94) Debe destacarse que estos últimos datos, así como todos las proporciones de gastos que siguen en este punto corresponden a unidades tipo fragata, las más representativas de una marina. Así, a los efectos de esta propuesta, aunque algunos buques aislados puedan presentar gastos un poco mayores, dado que muchos otros son proporcionalmente más económicos, el promedio resultará más que compensado; ello otorga un confortable margen a favor.
- (95) Este porcentaje surge del promedio entre el 20% y el 100% que calculan, respectivamente, las marinas de Gran Bretaña y España; naciones importadora de petróleo ésta, y exportadora la primera. Ambos porcentajes corresponden a 1984, cuando a partir de la guerra del Yon Kipur (1973) los precios reales del petróleo se habían elevado cada vez más los precios internacionales del petróleo continúan incrementándose en el futuro inmediato pero, como ya ha sucedido antes, pueden también estabilizarse y hasta bajar. De cualquier manera, siguen por debajo de su máximo histórico y, en nuestro caso, los precios del combustible para la Armada se mantienen, y podrían mantenerse, por debajo de los precios nacionales (exceptuando la de ciertos impuestos) e internacionales (debido a la producción y políticas nacionales). A esto hay que agregar que las nuevas unidades que se incorporen, tendrán plantas propulsoras más eficientes que las actuales y por otra parte, se están utilizando cada vez más los biocombustibles para la operación de los motores terrestres y no es aventurado predecir que en poco tiempo más serán usados también por las plantas navales; nuestro país está en situación de desarrollarse como un gran productor de estos combustibles.
- (96) Se recuerda que en este trabajo, los costos de personal serán tratados por separado.
- (97) Más concretamente, se aplicará la fórmula $A = B / C \times D$, donde:
A es el costo anual del combustible consumido por las aeronaves, cumpliendo el régimen de vuelos indicado en 7.8.2.
B es el consumo anual de todas las aeronaves en metros cúbicos, cumpliendo dicho régimen.
C es el consumo diario de una fragata (80 metros cúbicos) siguiendo el régimen indicado en 7.8.1.
D es el costo del combustible consumido por una fragata en un día. Éste se calculará aquí para cada año dividiendo por 3.600 días, al 60% del costo de construcción de una fragata actualizado al año que se considere.
- (98) Calculado sobre una paridad con el dólar estadounidense de 2,927 pesos.
- (99) Según informaciones periodísticas, durante el mandato del presidente Lagos, Chile habría adquirido material militar por un monto de 2.500 millones de dólares US. Ver "Bostezos chilenos", Mario Vargas Llosa, La Nación, Buenos Aires, 4 de febrero 2006, y desde 1998 la Armada de Chile habría adquirido unidades y sistemas del orden de 1.500 millones de dólares; ver entrevista a su Comandante en Jefe en *Janes's Defence Weekly*, 12 de enero 2006.
- (100) Tecnología Militar, Grupo Editorial Monch, No. 4 de 2005, págs. 12 y 13.
- (101) No se han contabilizado los fondos propios del Instituto de Ayuda Financiera para el Pago de Retiros y Pensiones Militares (IAF), que se incluyen en el gasto militar argentino pero no son aportados por el Tesoro Nacional.
- (102) Calculado sobre una paridad con el dólar estadounidense de 3,12 pesos y sin considerar los fondos propios del IAF.
- (103) Fuente "SIPRI Year Book 2005". Es el señor Scheetz quien informa sobre la no inclusión en el presupuesto chileno de los fondos provenientes de la "Ley del Cobre"; ver nota 100.
- (104) Tecnología Militar, Grupo Editorial Monch, No. 1 de 2006, pág. 109.
- Anexo A**
- (105) El desarrollo de este anexo se fundamenta en el estudio "El Portaaeronaves para la Armada del 2010", Centro de Estudios Estratégicos de la Armada Argentina, 2001, y en el artículo "Necesitamos un portaaviones", Juan Antonio Imperiale, Boletín del Centro Naval N° 797, Buenos Aires, 2000.
- (106) El Decreto N° 360 del 23 de abril de 1997 dispone, al declarar en desuso al portaaviones ARA 25 de Mayo que "[...] dadas las características especiales de nuestro litoral marítimo, la Armada propondrá las alternativas más convenientes para recuperar la capacidad perdida, contribuyendo al equilibrio militar regional". El Decreto 362 de abril de 1997 dispone, al declarar en desuso al buque de desembarco ARA San Antonio, que "[...] la Armada no puede prescindir de un buque de desembarco de tanques, para la proyección a tierra del poder naval representado por su Infantería de Marina".
- (107) Al respecto, opinó Kenneth Booth que "[...] quien observa a un buque de guerra importante extranjero puede tener variados pensamientos en su mente; entre ellos, implícitamente, entusiasmada o temerosamente, uno puede ser: el país que puede producir y manejar buques como éste, tiene que tener gran habilidad técnica, poderío industrial y potencia militar. En este respecto, los portaaviones son particularmente impresionantes" - Las Armadas y la Política Exterior, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1980, capítulo III.
- (108) Al respecto, la República Argentina asumió la responsabilidad ante la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo dependiente de las Naciones Unidas, por la búsqueda y rescate marítimos, de acuerdo con Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR), ratificado por la Ley 22.445, y Convenio Internacional sobre Seguridad Humana en el Mar (SOLAS), ratificado por la Ley 22.079. Además es firmante del Convenio de Búsqueda y Salvamento Aéreo de la Organización Aérea Civil Internacional (OACI). A través de dichos acuerdos se estableció una Zona de Responsabilidad dentro de la cual el Estado Argentino debe prestar asistencia a las personas que se hallen en peligro en el mar. Esta zona se extiende desde el continente americano hasta el meridiano 10° W (aproximadamente mitad de camino entre la Argentina y África del Sur), y entre el paralelo 34° S y el Polo Sur, siguiendo los límites internacionales con Chile y conformando casi 15.700.000 kilómetros cuadrados. Los tratados no exigen contar con medios adecuados para intervenir efectivamente en toda la zona de responsabilidad (y de hecho hoy no están disponibles), sino sólo coordinar las acciones con los medios comprometidos ante la OMI; no obstante sería muy conveniente poder alcanzar, con unidades propias, toda esa extensión en casos de emergencias.
- (109) Ese personal y material puede incluir el de otras fuerzas armadas y de seguridad, así como el de agencias civiles estatales y no gubernamentales.
- (110) El estudio citado en la nota (105).
- (111) *Revue des deux mondes*. Ver "LA MARINA", Mas Godayol, j., Editorial Delta, Barcelona, 1983.
- (112) Jorge Flethes Serrano, "Portaaeronaves OPHC-911 Chakri Naruebet" en Fuerza Naval, Valencia, Diciembre 2003.

CÓMO OBTENER EL BOLETÍN



SOCIOS DEL CENTRO NAVAL

El Boletín puede llegar a sus manos optando por alguna de las siguientes alternativas:

Alternativa S1:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en nuestra oficina.

Alternativa S2:

Oficiales de la Armada en actividad, sin cargo, en su destino.

Alternativa S3:

Recibirlo en su domicilio, caso en el que podrá optar por abonar el envío en nuestra oficina o autorizar el descuento por haberes, cada vez que se edite el Boletín, según las tarifas del Correo Argentino, detalladas a continuación:

- **Capital Federal y Gran Buenos Aires**
3,40 pesos argentinos
- **Interior**
4,50 pesos argentinos
- **Países limítrofes/Mercosur**
25,75 pesos argentinos
- **Resto de América**
37,50 pesos argentinos
- **Resto del mundo**
41,25 pesos argentinos

Alternativa S4:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en las delegaciones La Plata, Puerto Belgrano, Bahía Blanca, Mar del Plata y en la sede Olivos.

NO SOCIOS DEL CENTRO NAVAL

El Boletín del Centro Naval se publica sin fines de lucro y su precio representa sólo una parte menor de los costos directos e indirectos de producirlo.

Alternativa NS1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa NS2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican más abajo, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

El costo postal del envío será a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa 3 para los socios del Centro Naval.

Costo de adquisición por número

Argentina **\$ 10.-**
(diez pesos argentinos)

Extranjero **US\$ 4.-**
(cuatro dólares estadounidenses)

Formas de pago:

En efectivo

En nuestra oficina.

Giro Postal

A nombre de:
Norma Beatriz González
Legajo Nro. 4104

Giro Telefónico desde el exterior Western Union

A nombre de:
Norma Beatriz González
Legajo Nro. 4104

Cheque

No a la orden, a nombre de
"Centro Naval", a Florida 801,
C1005AAQ Buenos Aires,
República Argentina.

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Telefax: (0054) (11) 4311-0041
Conmutador: (0054) (11) 4311-1011/16 int. 605
E-Mail: boletin@centronaval.org.ar
Página Web: www.centronaval.org.ar



Nuestros horarios de atención personal y telefónica son: de lunes a viernes, de 1000 a 1700.

Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros.

PUBLICIDAD EN EL BOLETÍN

El Boletín es financiado por sus socios y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas avisos sobre sus servicios y productos.

Si desea publicar el suyo comuníquese con nosotros.

¿No sería bueno pertenecer a una Institución que reconozca sus necesidades y las resuelva sin lucrar con Ud.?



Para algunos "clientes"
Para nosotros **Asociados**

Ayudas Económicas

Le damos la solución inmediata ante una necesidad urgente

Ayudas Económicas Personales

hasta **\$ 35.000^(*)**

Hasta en 48 cuotas

A sola firma

Menor Costo

Menores Requisitos

Rápido Otorgamiento

Sin Gastos Encubiertos

(*)Montos máximos: Oficiales de las Fuerzas hasta \$35.000, Suboficiales de FF.AA. y FF.SS., Pensionistas de FF.AA., FF.SS., Jubilados de Caja PFA y Personal Civil de Inteligencia en Actividad de FF.AA.: hasta \$22.000.- y Civiles en Relación de Dependencia, Monotributistas, Autónomo

Oficiales y Suboficiales de FF.AA y FFSS: En Actividad: según Decreto 691 - Retirados, Pensionistas de FFAA, FFSS, Jubilados de Caja Policial, Personal Civil de Inteligencia en Actividad de FFAA y Civiles en Relación de Dependencia, Monotributistas, Autónomos : 40% de los haberes netos del último mes.

Anticipos de Haberes

Para personal de las fuerzas en actividad, retiro y pensionistas (poderdantes).

www.smsv.com.ar - **0810-222-7678** - smsv@smsv.com.ar

Sociedad Militar "Seguro de Vida"



Casa Central: Av. Córdoba 1674 Cap.Fed. Tel: 011-4129-4000 Bahía Blanca Chiclana 344 - Campo de Mayo Ruta 8 Puerta 4 - Centinela Av. Antártida Argentina 2258 PB - Cóndor P. L. Zanni 250 PB - Córdoba Independencia 263 - Libertad Com Py 2055 PB - Libertador Azopardo 250 1º - Mar del Plata Moreno 2856 - Mendoza Av. Colón 753 - Monserrat Av. Belgrano 1358 - Neuquén Santa Fé 650 Palermo Av. L.M. Campos 1029 - Paraná Monte Caseros 255 - Punta Alta Rivadavia 137 - Rosario 9 de Julio 1264 - Salta Av. Virrey Toledo 837



La toma de Buenos Aires, el 27 de julio de 1806 por los soldados y marinos británicos bajo el mando del Gral. W. C. Beresford y del Comodoro Sir Home Popham.
Grabado publicado en Londres el 7 de octubre de 1806, por G. Thompson.