

REPÚBLICA ARGENTINA



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882



Nº 816

AÑO 125 VOLUMEN CXXV ENERO / ABRIL DE 2007

Asamblea Ordinaria del 29 de marzo de 2007

Renovación parcial de la Comisión Directiva



El Contraalmirante (R) Carlos A. Frasch, nuevo Presidente del Centro Naval, recibe de manos de Contraalmirante IM (R) Oscar F. Abriata, Presidente saliente, el Acta de Fundación de la Institución.





BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882

VOLUMEN CXXV - NÚMERO **816**
ENERO / ABRIL DE 2007

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Telefax: (+54 11) 4311-0041. Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar www.centronaval.org.ar www.boletin.centronaval.org.ar



Imagen de portada: Fotografía del crucero liviano ARA *General Belgrano* tomada por el entonces TN Ricardo E. Lepron, desde el destructor ARA *Piedrabuena* el 29 de abril de 1982, tres días antes de ser hundido. Foto simbólica, pues se ven al crucero y a la Isla de los Estados, cuya toponimia lleva ahora los 323 nombres de los caídos en la nave.

Director

Capitán de Navío VGM (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 VGM (R) Carlos L. Alfonso

Vocales Consejo Editorial

Contraalmirante IM (R) Carlos A. Comadira
Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno
Capitán de Navío Auditor (R) Juan E. Quick
Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana
Capitán de Navío VGM (R) Fernando P. Amorena

El Boletín del Centro Naval se ha publicado ininterrompidamente 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 la Prensa Técnica y Especializada 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.

Las ediciones del Boletín del Centro Naval, que actualmente se publica en forma cuatrimestral, 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.

ISSN 0009-0123

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA), desde el 7 de marzo de 1975

Distinciones al Boletín y a quienes en él escriben

- Premio APTA/Rizzuto 1989 en la categoría Publicaciones sin fines de lucro
- Primer Premio APTA/Rizzuto 1994 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 1998 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Reconocimiento al Mérito 2002
- Reconocimiento a la Trayectoria 2003
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2004 por Nota de Contenido Técnico
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2006 por Nota Científica
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2006 por Nota de Bien Público

Registro de Propiedad Intelectual
Número: 536.183 (13.12.2006)
Propietario: Centro Naval



- 3 ■ **Carta del Presidente saliente**
- 5 ■ **Carta del Presidente entrante**
- 6 ■ **Carta del Director**
- 7 ■ **Cartas al Director**
- 11 ■ **GUILLERMO BROWN. LA PERSONALIDAD DEL LÍDER**
Capitán de Fragata Claudio G. Grossi
- 23 ■ **LA INVASIÓN INGLESA AL RÍO DE LA PLATA ENTRE 1806 Y 1808. ACTIVIDADES BRITÁNICAS DESDE EL PUNTO DE VISTA NAVAL**
Vicealmirante (R) Oscar C. Albino
- 45 ■ **CENTRO NAVAL: LOS PROFESORES FUNDADORES**
Profesor Alfio A. Puglisi
- 51 ■ **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
(Tercera y última parte)
Doctor Andrés J. Schlichter
- 60 ■ **LIBROS. Comentarios del Capitán de Navío (R) Cecilio M. Robles**
- 63 ■ **Rompehielos ARA Almirante Irizar**
- 65 ■ **REFLEXIONES Y EXPERIENCIAS SOBRE LA RECUPERACIÓN DE LAS MALVINAS**
Contraalmirante IM VGM (R) Carlos A. C. Büsser
- 87 ■ **LA FLOTA DE MAR EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR. SU ACTUACIÓN POSTERIOR AL 2 DE ABRIL DE 1982**
Capitán de Navío VGM (R) Carlos A. Coli
- 109 ■ **RESUMEN DE NOTICIAS DE NUESTRO MAR**
Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal
- 113 ■ **UNO CONTRA TODOS. LA HISTORIA SECRETA DEL ARA SAN LUIS DURANTE LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR**
Doctor Jorge R. Bóveda
- 129 ■ **A 25 AÑOS DE LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR**
Contraalmirante VGM (R) Carlos A. García Boll
- 145 ■ **ARGENTINA: UN DESAFÍO AL MUNDO PARA SALIR DEL CAOS**
Ingeniero Luis Padin
- 156 ■ **Remuneración del personal militar**
General de Brigada (R) Augusto J. B. Alemanzor
- 159 ■ **LEÍMOS PARA USTED. La guerra del Pacífico y la estrategia marítima**
Capitán de Fragata Oscar Aranda Mora
Revista de Marina - Armada de Chile - 3/2004
- 166 ■ **NAVEGAMOS POR INTERNET**
Comentarios del Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo y del Señor Jorge A. Suárez Saponaro
- 169 ■ **RELEVANCIA DE LOS CRUCEROS ACORAZADOS CLASE GARIBALDI EN NUESTRA HISTORIA NAVAL**
Licenciado George von Rauch
- 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, el Centro Naval no se hace responsable por la incorrecta aplicación de los datos incluidos en los artículos.
- Por limitaciones en el proceso de edición del *Boletín del Centro Naval* resulta imposible publicar en el futuro cercano todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del *Boletín*, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números. Los artículos presentados permanecerán por un plazo de dos años a disposición del *Boletín* para su eventual publicación.
- 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.

CARTA DEL PRESIDENTE

Carta a los socios al dejar la Presidencia del Centro Naval

Estimados consocios

A menudo escuchamos hablar de una “nueva Argentina”, una “nueva Armada”, un “nuevo Centro Naval”, como queriendo indicar que se ha producido una discontinuidad en el devenir histórico o una “gran bisagra” en la sucesión de los hechos. La expresión es no sólo reveladora de una gran petulancia sino también de una total falta de dimensión en la relación tiempo-espacio. Cuando el transcurso de la realidad permita ver el pasado en su real dimensión, lo que se creía era una “gran bisagra” será solamente una inflexión apenas perceptible.

Con mucha más razón, al analizar la gestión realizada en el período mayo 2003 / mayo 2007 en el Centro Naval debemos ser aún más modestos.

Es cierto que recibimos una muy pesada carga, producto de los endeudamientos acumulados, de los riesgos concursales, embargos y pasivos contingentes no previsionados. Felizmente, frente a esa realidad, no buscamos responsables o justificaciones. Simplemente “cargamos con la mochila” y pusimos toda nuestra capacidad y todo el tiempo que hizo falta para ir encontrando las soluciones. El resultado ha sido aceptable al tener en cuenta los esfuerzos que demandó, pero podemos afirmar que hoy nuestra Institución ha alcanzado un razonable equilibrio económico-financiero, no tiene deudas a pagar, que no estén adecuadamente previsionadas o provisionadas, y ha logrado un total reordenamiento de las normas internas que lo rigen.

Una vez más el Centro Naval nos ha dejado una gran enseñanza. Las instituciones desde sus orígenes son únicas e indivisibles. Los hombres que las conducen y los que los secundan son sólo una circunstancia. Los valores y las tradiciones sobre los que se asientan son lo único permanente que las definen.

El Centro Naval fiel a los valores que la Armada le legara —VERDAD, LIBERTAD, HONESTIDAD y SOLIDARIDAD—, y a su lema: “UNIÓN y TRABAJO” todo por la MARINA, debe ser el Norte que guíe nuestra derrota para superar los mares de adversidad en que hoy navegamos.

Señores consocios reciban, por este medio, todo nuestro agradecimiento y nuestro más profundo reconocimiento por el permanente apoyo que nos dieron en la gestión realizada.

Volvemos a lo que siempre fuimos, un socio común, con la satisfacción de haber tratado de servir a nuestro Centro Naval con la plenitud de nuestras fuerzas y conocimientos y con la seguridad de que, más allá de aciertos y errores, tendremos asegurado el necesario respeto para mantener un lugar en el “apostadero final” desde el cual partir, para iniciar dignamente la última singladura.

Oscar F. Abriata
Contraalmirante IM (R)
Presidente

Comisión Directiva del Centro Naval



Desde el 30 de marzo de 2005 hasta el 29 de marzo de 2007

<i>Presidente</i>	Contraalmirante IM (R) Oscar F. Abriata
<i>Vicepresidente 1º</i>	Capitán de Navío (R) Julio A. Santoianni
<i>Vicepresidente 2º</i>	Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Campoamor
<i>Secretario</i>	Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
<i>Tesorero</i>	Teniente de Fragata (R) Alberto G. Thomas
<i>Protesorero</i>	Capitán de Navío Contador VGM 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 FEM-FASE / 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 VGM (R) Oscar H. Oulton (*Director Contacto Sede Núñez*)
Capitán de Navío VGM (R) Alberto J. Monges (*Director Contacto Sede Tigre*)
Teniente de Fragata (R) Nils O. Berg (*Anexo Hotel*)
Capitán de Navío Rubén 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. Mendilaharsu (*Sede Núñez / 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 Núñez / Adscripto HCD / Capitanía Sede Náutica*)
Contraalmirante (R) Raúl J. González (*Asuntos Especiales*)

Comisión Fiscalizadora

Fiscalizadores Titulares

Capitán de Navío VGM (R) Norberto H. Bernasconi
Capitán de Fragata VGM 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*)

Desde el 29 de marzo de 2007

<i>Presidente</i>	Contraalmirante (R) Carlos A. Frasca
<i>Vicepresidente 1º</i>	Contraalmirante (R) Horacio L. Ferrari
<i>Vicepresidente 2º</i>	Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Campoamor
<i>Secretario</i>	Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
<i>Tesorero</i>	Teniente de Fragata (R) Alberto G. Thomas
<i>Protesorero</i>	Capitán de Navío Contador VGM Manuel I. Olivera

Vocales Titulares

Contraalmirante (R) Horacio A. Fisher (*Asesor Comité Ejecutivo*)
Contraalmirante VGM (R) Julio A. Covarrubias (*Director Contacto Sede Tigre*)
Contraalmirante IM VGM (R) Oscar A. Monnereau (*Director Contacto Sede Olivos*)
Capitán de Navío IM (R) Miguel A. Inda (*Presidente Comité Socios*)
Capitán de Navío IM VGM (R) Oscar H. Oulton (*Director Contacto Sede Núñez*)
Capitán de Navío IM (R) Eduardo R. Demarco (*Director Contacto Anexo Hotel*)
Capitán de Navío (R) Horacio R. Vargas (*Jefe Comité Deportes Terrestres*)
Capitán de Navío IM (R) Oscar A. Castro (*Jefe Delegación La Plata*)
Capitán de Navío IM VGM (R) Mario E. Fenley (*Director Contacto Sede Central*)
Capitán de Navío (R) Roque Bonastre (*Jefe Comité RR.HH.*)
Capitán de Navío (R) Miguel E. Clements (*Jefe Comité Académico*)
Capitán de Navío Alejandro A. Losada (*Comité Académico*)
Capitán de Navío VGM Eduardo R. Castro Rivas (*Comité Reglamentación*)
Capitán de Navío Contador Osvaldo J. Chaves (*Comodoro*)
Capitán de Fragata Germán Cibeira (*Comité Deportes Terrestres*)
Teniente de Fragata (R) Aldo H. Cristiani
Capitán de Fragata Marcelo O. Toulemonde (*Jefe Delegación Mar del Plata*)
Capitán de Navío (R) Juan C. Bailo (*Jefe Delegación Bahía Blanca*)

Vocales Suplentes

Teniente de Corbeta (R) Mario Zambra (*Informática*)
Capitán de Navío (R) Alcides A. Antonini (*Sede Olivos - Náutica*)
Capitán de Fragata Gabriel O. Catolino (*Delegación Puerto Belgrano - Subjefe*)
Capitán de Navío VGM (R) Fernando de la Cruz Ledesma
Capitán de Navío (R) Bernardo A. Viglierchio (*Comité Reglamentación*)
Capitán de Navío IM VGM (R) Eduardo A. Villaraza

Comisión Fiscalizadora

Fiscalizadores Titulares

Capitán de Navío (R) Héctor M. Pérez
Capitán de Navío VGM (R) Fernando P. Amorena (*Sede Olivos - Tenis*)
Capitán de Fragata (R) Leónidas L. Maloberti
Capitán de Fragata Eduardo E. Pizzagalli

Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Navío (R) Miguel A. Nava
Capitán de Corbeta IM José L. Acuña
(*Sede Núñez - Rugby*)

Vocales Adscriptos

Capitán de Navío Néstor O. Costa
(*Jefe Deleg. Puerto Belgrano*)
Capitán de Navío (R) Aldo H. Fernández
(*Comité de Cultura*)
Contraalmirante (R) Raúl J. González
(*Panteón Naval*)
Capitán de Navío IM Julio G. Bardi (A.
Académicas)

Presidente del IPN *

Contraalmirante (R) Carlos L. Mazzoni

Director del BCN **

Capitán de Navío VGM (R) Juan A. Imperiale

* IPN: Instituto de Publicaciones Navales.

** BCN: Boletín del Centro Naval.

CARTA DEL PRESIDENTE

Carta a los socios al tomar la Presidencia del Centro Naval

Nuestro agradecimiento a quienes nos precedieron, y hoy dejan la gestión, por su dedicación permanente en el cumplimiento de la misión asignada durante su mandato que favorecerá nuestra tarea. También queremos agradecer la presencia de todos los socios que nos acompañaron en la Asamblea que avaló nuestra propuesta y a quienes con su firma permitieron que fuera viable.

Dadas las contingencias normales en un año electoral, seguiremos atentamente el desarrollo de nuevas incidencias, teniendo en cuenta los siguientes factores:

En el área económica, después de cuatro años de crecimiento importante, se comienza a observar una inflación difícil de contener que puede provocar alguna crisis en el mediano plazo. Pese a la inflación nuestros haberes han decrecido varias veces en su valor comparativo desde los 80, por lo que para paliar la incidencia cada vez menor de la cuota social en el presupuesto anual se hace necesario continuar centrando la acción en el crecimiento de los ingresos en las áreas “nuevos socios” y “servicios” siempre que la capacidad de las instalaciones lo facilite. La inversión disponible tendrá destino prioritario en las áreas de mayor rentabilidad, y se explotará toda posible activación de pasivos que permita controlar los riesgos patrimoniales.

En el área social este sistema global en que vivimos define a las comunidades como estratificadas en el tiempo. Para nuestro grupo social, el personal en actividad y el personal en retiro de la Armada. Ellos, junto con sus familias, componen hoy nuestro todo orgánico para el que pretendemos dejar una Institución digna y un orgullo que perdure. Nuestra preocupación permanente será que cada uno encuentre el lugar de solaz, descanso y protección que puede y debe ofrecerles esta Casa. El fondeadero, según ya fue bautizado en nuestro particular lenguaje naval, definitivo para algunos, temporal para otros, pero siempre disponible como seguro tenedero regido por los valores y principios básicos de nuestra Institución.

Resumiendo, los objetivos básicos de esta Comisión que inicia su labor serán:

- 1) Manejar y controlar el presupuesto operativo según los cambios y movimientos de la situación económica para anteponerse a los efectos de una eventual crisis resguardando el patrimonio.
- 2) Mantener el objetivo de contribuir a consolidar los vínculos de camaradería de toda la familia naval y el engrandecimiento de la Armada Argentina, abogando por superar diferencias.
- 3) Mantener e incrementar el apoyo crediticio teniendo especialmente en cuenta a los socios con problemas legales personales o carencias económicas significativas como es hoy la incorrecta liquidación de haberes.
- 4) Favorecer las relaciones culturales, con seminarios, exposiciones y debates, en el área de propuestas de interés y relaciones importantes para la Armada en este escenario.

Por último, el ejemplo de Brown y de nuestros entonces jóvenes Fundadores estará siempre en nuestras decisiones para defender los valores nacionales que hacen al Centro Naval. En la tarea buscaremos no olvidar ese coraje del Almirante que, según nos relata Héctor Ratto en la *Historia de Brown*, “[...] dividió en hábil maniobra a la escuadra de Romarate pasando entre el *San José* y el *Neptuno* a los que asestó andanadas con cada una de las bandas [...]”. Tampoco olvidaremos el pragmatismo de nuestros Fundadores para proponer soluciones difíciles en escenarios críticos como el que entonces les tocó vivir.

Carlos A. Frasch
 Contraalmirante (R)
 Presidente

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados lectores:

En el corriente año se cumplen el 200° aniversario de la Segunda Invasión Inglesa, el 150° del fallecimiento del Almirante Guillermo Brown, el 125° de la fundación del Centro Naval y su *Boletín* y el 25° de la Guerra del Atlántico Sur; de allí que buena parte del contenido de éste y de los siguientes números de nuestra revista estará dedicado a tan importantes acontecimientos, en especial el más reciente de ellos.

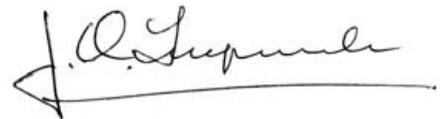
En esta edición, además de varios artículos referidos a los temas enunciados, se publica el que reproducimos de la *Revista de Marina* de la Armada de Chile: “La Guerra del Pacífico y la Estrategia Marítima”, cuyo autor es el Sr. Capitán de Fragata Don Oscar Aranda Mora. Dicha revista fue fundada el 1° de julio de 1885, lo cual significa que es una de las más antiguas del mundo. Todo en ella es motivo de elogio, desde la calidad de los artículos hasta la tarjeta—de exquisita cortesía— con que su Director nos remite cada una de sus seis ediciones anuales. El escrito que hoy presentamos fue publicado en el número 880 de mayo-junio 2004, y lo he seleccionado por tratar el mismo, con gran claridad y excelente estilo, sobre el uso del control del mar para proyectar a través de él—repetidas veces— las fuerzas de un ejército y apoyarlas en su campaña terrestre.

Con relación ahora a la publicación oficial de otra Armada hermana, la *Revista Marítima Brasileira* nos ha hecho otra vez el honor de comentar—en su número octubre-diciembre de 2006— uno de los artículos aparecidos en el *Boletín del Centro Naval*. Se trata en este caso del titulado “Otra Visión del Posible Diseño Operativo de la Armada Argentina hasta el 2030”, editado en los números 813 y 814 del *Boletín* y del cual son autores el Contraalmirante VGM (RE) Carlos E. Cal, el Capitán de Navío VGM (RE) Alejandro J. Tierno y el suscripto.

Y aquí llega el momento de dar una triste noticia. Tengo el pesar de informar a nuestros lectores el reciente fallecimiento del Señor Capitán de Navío Auditor (RE) Don Juan E. Quick, quien se desempeñaba como Vocal del Consejo Editorial del *Boletín* desde el año 2000. Podría extenderme sobre sus bellas cualidades personales, pero hacerlo aquí no es el estilo de nuestra revista. Sobre sus actividades en la Armada se tratará en la próxima edición de la publicación *Socios Fallecidos*, que como es norma se adjunta a nuestro primer número de cada año.

En otro orden de cosas, el 29 de marzo del corriente año se produjo la renovación parcial de la Honorable Comisión Directiva del Centro Naval. La integración de la nueva Comisión, las palabras del Presidente saliente—Contraalmirante de Infantería de Marina (RE) Don Oscar F. Abriata— y del Presidente entrante—Contraalmirante (RE) Don Carlos A. Frasc—, preceden a esta carta.

Como ya es mi costumbre, agradezco vuestro aliento, los artículos presentados y las contribuciones para solventar los gastos de edición del *Boletín*—hechas por socios y por quienes publican sus avisos— y me despido hasta el próximo mes de agosto.



PD: Cuando el presente número se encontraba ya en impresión, sucedió el incendio del rompehielos ARA *Almirante Irizar* que obligó a abandonarlo a las 2330 del 11 de abril, procedimiento que se realizó sin mayores novedades excepto que su comandante—Capitán de Fragata Don Guillermo Alejandro Horacio Tarapow— renunció a hacerlo hasta tanto su buque y las vidas bajo su responsabilidad se encontraran a salvo. Después de varias horas en un mar agitado, tripulantes y pasajeros—incluidas tres niñas— fueron rescatados por el petrolero panameño *Scarlet-Ibis*, y los pesqueros *Magritte*—uruguayo— y *San Cayetano*—argentino— y se encuentran hoy en un aceptable estado de salud. La correspondiente operación de salvamento fue iniciada de inmediato por buques y aeronaves de la Armada y la Prefectura Naval Argentina.

Estos hechos me llevaron a evaluar si aún resultaba oportuno publicar—como estaba previsto— las fotos que aparecen en la página 63 de este número. Mi decisión fue seguir con el plan original. Ellas son muestra de la positiva actitud y buen humor con que las mujeres y hombres, civiles y militares, que integran las sucesivas dotaciones y pasaje del *Almirante Irizar* y otras unidades de la Armada, enfrentan la difícil tarea de servir en la Antártida a la Patria en particular y a la Humanidad en general. Esas fotos también invitan a reflexionar sobre las realidades de la vida en el mar; los buenos momentos—casi siempre reflejo de la satisfacción del deber cumplido— son a menudo precedidos y/o seguidos por las penurias propias de una dura actividad y hasta por tragedias.

El ARA *Almirante Irizar* es el único rompehielos con base permanente en el Hemisferio Sur. Este tipo de buque es vital para nuestra política antártica, muy útil en la guerra y en la paz, y “ángel guardián” de quienes operan en la Antártida. Recordar, por ejemplo, su empleo en el conflicto del Atlántico Sur—primero como buque de apoyo de nuestra Fuerza de Tareas Anfibia y luego como buque hospital— y el salvamento del *Magdalena Oldendorff* en el invierno del 2002. En el próximo número del *Boletín* publicaremos un artículo sobre lo que aquí afirmo, cuya producción ya he solicitado a un reconocido experto en el tema. Al momento de enviar esta posdata a imprenta—mañana del 16 de abril— se ha logrado extinguir el incendio del *Irizar* y se lo remolcará hasta la Base Naval de Puerto Belgrano; su valiente y tenaz comandante permanece todavía a bordo. **J.A.I.**

CARTAS AL DIRECTOR

Señor Director:

Mi abuelo trajo entre sus recuerdos de España, su tierra natal, una prosa que, estoy seguro, puede nutrir el alma de todos los que abrazamos la profesión que nos une. Sin más, aquí va:

Una noche muy oscura, cayó un marinero al agua.
Se le presentó el demonio, diciéndole estas palabras:
-Qué me das tú, marinero, si yo te saco del agua.
Yo te daría mis navíos cargados de oro y de plata,
si cuando tú te mueras, me entregas tu alma.
-Yo no quiero tus navíos, ni tu oro, ni tu plata.
Mi alma la entrego a Dios, mi cuerpo a la mar salada.
Mi esposa y mis hijos, a la virgen soberana.

Es mi impresión que lo debe haber recogido en alguna aldea de pesca.

Capitán de Navío (R) **Jorge Schwarz**
Socio N° 2492

Señor Director:

He leído el artículo del Sr. Teniente de Fragata Fernando Parizek titulado "Genética y violencia".

Mis reflexiones sobre el contenido del citado artículo son:

- Que se basa en evidencia científica.
- Que, a pesar de que sus conclusiones posiblemente sean aterradoras para quienes tienen una visión ingenua de lo que es el ser humano, presenta descarnadamente lo que es la realidad histórica y la actual observables.
- Que debe reflexionarse sobre el accionar a desarrollar dada la evidencia presentada y citada por el autor.
- Que debe ser tomado como referencia o base conceptual para todo planteo geopolítico global.
- Que toda concepción estratégica de la defensa al más alto nivel y a largo plazo debe tener su contenido en cuenta.

Teniente de Corbeta (R) **Mario Zambra**
Socio N° 5000

Señor Director:

En un conocido programa de TV de la semana pasada, fue invitado el Sr. Felipe Pigna, autor de libros de historia de reciente edición. En cierto momento, la conductora del programa, Mirta Legrand, le preguntó cuál era su opinión sobre las Campañas del Desierto bajo el Comando del Gral. Don Julio Argentino Roca. La

respuesta de Pigna fue sorprendente al manifestar que "las campañas habían matado a numerosos indios y además se habían distribuido tierras, particularmente a extranjeros" motivo por el que pensaba que "no habían sido apropiadas".

Grande es mi sorpresa ante una opinión como la de Pigna. Numerosos historiadores de esa época coinciden en considerar a Roca como un estadista de primer nivel, porque en realidad entre otras cosas había logrado colonizar la Patagonia y asegurar la soberanía para la República Argentina. Y coincidí plenamente con esta realidad. Los malones de ese entonces se habían convertido en un flagelo para quienes residían en ese lugar. Las incursiones de los indios no sólo afectaban a la gente sino que, además, cobraban la presa de numerosas cabezas de ganado, que luego en una prolongada travesía por el Neuquén vendían a Chile.

El Ministro Alsina, con anterioridad a las campañas, había adoptado medidas para evitar esta perjudicial acción e incluso ordenó la construcción de la "zanja de Alsina" que fue realizada a pico y pala para dificultar los malones. En la zanja se emplazaron lo que se dio en llamar la línea de fortines. En la estancia La Chita, cerca de la ciudad América, se puede apreciar parte de esta zanja, dado que el terreno aún muestra su existencia y además se conserva un fortín, próximo a la escuela a la que concurren anualmente para trabajos prácticos estudiantes de la Facultad de Veterinaria y Agronomía de Buenos Aires. Los dueños del establecimiento conservan interesantes archivos de la producción, que son aprovechados por los estudiantes, además de maquinaria agrícola de alta tecnología.

Resumiendo, es lamentable como Pigna expresa un hecho histórico que no se ajusta a la realidad de los hechos, que desmerecen la visión de estadista de Roca, a quien le debemos nada más y nada menos que la afirmación de la soberanía en la Patagonia.

Capitán de Navío (R) **Ricardo A. R. Hermelo**
Socio N° 3636

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para felicitarlo por el buen contenido de los últimos boletines y para hacer pública mi felicitación al Capitán de Navío (R) Néstor Domínguez por su excelente artículo "Un problema ontológico, ¿ser digital o analógico?" que apareció en el número 815 (septiembre/diciembre 2006).

Este artículo, a diferencia de otros que son didácticos o informativos, tiene la virtud de hacernos "pensar".

Su lectura me hizo relacionar temas tan dispares, pero que están vinculados, como: el ser y la nada de los existencialistas, la galena

de las radios que armábamos en nuestra niñez, las paradojas, las dicotomías y el dilema existencial que plantea Shakespeare en boca de Hamlet “to be or not to be”.

Todos, a mi modesto entender, rozan además el problema teológico.

Contraalmirante (R) **Juan M. Jiménez Baliani**
Socio N° 4203

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de informarle que en la Asamblea Ordinaria de la Promoción 76 de la Escuela Naval Militar ha quedado conformada la Comisión Directiva que se indica más abajo y que ya se encuentra en funciones:

Presidente: CN (R) Gaspar V. Zaputovich
Vicepresidente: CF (R) Osvaldo H. Branca
Secretario: CNIM (R) Jorge A. Mantovani
Prosecretario: CL (R) Dalton Alurralde
Tesorero: Ingeniero Jorge A. Boim
Protesorero: AL (R) Rubén O. Franco
Vocales: CL (R) José N. Estévez Laza, CL (R) Rodolfo C. F. Luchetta,
Cap. de Ultramar Luis H. Mascías y CL (R) Rafael J. Serra Randle.

Capitán de Navío (R) **Gaspar V. Zaputovich**
Socio N° 2653

Señor Director:

Me dirijo a usted con el fin de informarle que la Comisión Directiva de la Promoción 78 ha quedado constituida de la siguiente forma:

Presidente: TF Carlos Sommariva
Vicepresidente: CN Francisco Cobos
Secretario: CN Jorge Errecaborde
Tesorero: CN Enrique Donadini
Vocales: CL Edgardo Otero, CN Jorge Jáuregui, CN Jorge González Abadié y CC Ricardo Aras.

Teniente de Fragata **Carlos Sommariva**
Socio N° 3222

Señor Director:

En el *Boletín* N° 814 del Centro Naval se publicó una entrevista efectuada al Sr. Contraalmirante (R) José M. Guzmán, titulado Grupo Cóndor, en la cual relató la captura de un avión DC-4 de Aerolíneas Argentina en vuelo hacia Ushuaia efectuada por dicho grupo nacionalista en 1966 y el posterior aterrizaje en Puerto Stanley, luego Puerto Argentino, isla Soledad, Malvinas. El señor Almirante, quien viajaba en aquel vuelo y que entonces se desempeñaba como Gobernador de Tierra del Fuego aportó información

muy interesante sobre aquel episodio, que presenta el valor agregado de haber sido proporcionada por un testigo del hecho.

Complementariamente, el Capitán de Navío (R) Zavalla, en una carta al Director publicada en el *Boletín* N° 815, hace algunas referencias a ese episodio y agrega unos pocos datos que, en honor a la verdad, son erróneos. Y esto lo digo por haber sido testigo y partícipe (tangencial) de la parte final de ese hecho, incluyendo una navegación hacia Malvinas, esa porción de nuestro territorio que aprendimos a amar, sin conocerla, en los lejanos años de la escuela primaria. No dudo que la confusión de este camarada está motivada por los 40 años transcurridos desde entonces.

Ambas colaboraciones me motivaron a escribir la presente aportando datos complementarios, algunos de ellos pintorescos, que permiten redondear la historia. Dejo a criterio del Director la posibilidad de publicarla en el *Boletín*, si considera que puede ser de interés de sus lectores.

Ese año (1966) y como TN - 1 prestaba servicios en la Base Naval Ushuaia como Jefe de una Compañía de Tiradores destacada en forma permanente por el Batallón de Infantería de Marina N° 5, con asiento en Río Grande, que más tarde se cubriría de gloria en Malvinas. El desvío del avión, precisamente a este lugar, por supuesto rompió la calma fueguina. Tras la rendición del Grupo Cóndor a las autoridades locales, su desarme y su internación en un lugar de detención, el Comandante del Área Naval Ushuaia, Capitán de Navío Tirso Ranulfo Brizuela (fallecido en 1983), dispuso que el transporte ARA *Bahía Buen Suceso*, a la sazón en puerto, se dirigiera a Malvinas y trasportara a Ushuaia los pasajeros del avión, su tripulación y los integrantes del grupo nacionalista.

Personal policial, a cargo de su titular en el Territorio, debía hacerse cargo de la detención formal del grupo nacionalista una vez a bordo; un reducido grupo de Suboficiales y Cabos de mi Compañía, a mi cargo, debía custodiar sus lugares de detención en el transporte y brindar seguridad al buque, ante cualquier eventual proceder de los detenidos, que representara algún tipo de riesgo.

Fue así que con mi gente embarcamos en el *Buen Suceso*; me presenté al 2° Comandante, el entonces Teniente de Navío Jorge Alfredo Mantovani (Promoción 80 de la Escuela Naval, actualmente Capitán de Navío [R]) y luego al Comandante, Capitán de Corbeta José María Fernández Garibaldi (Promoción 76, quien falleció en 1972 con el grado de Capitán de Fragata). En ese entonces los transportes navales navegaban ininterrumpidamente desde Buenos Aires hasta Ushuaia, llevando todo tipo de carga en uno y otro sentido y haciendo escala en numerosos puertos de la costa patagónica, rol que la Armada cumplía de manera cabal y que lamentablemente, como tantas otras cosas, ha perdido. Habitualmente y tal como sucedió en esta ocasión con el *Buen Suceso*, el Comandante y el Segundo eran Jefes de la Armada y el resto de la Plana Mayor y dotación pertenecían a la Marina Mercante.

A poco de acomodarnos a bordo, nos enteramos que contábamos con dos insólitos pasajeros: dos polizones que habían embarcado

subrepticamente en un puerto patagónico, no recuerdo cuál: dos chicos de alrededor de 13 o 14 años. Descubiertos en navegación, rumbo a Ushuaia, el Comandante se puso en contacto radial con los padres, les comentó la sorpresa de haberlos detectado a bordo y que, de todos modos, con mucho gusto “se haría cargo” de ellos hasta regresar a Buenos Aires. Fue así que, convertidos en mascotas del transporte, estos simpáticos grumetes nos acompañaron hasta Malvinas.

Luego de nuestro primer rancho de la noche en navegación, algunos oficiales nos reunimos en el bar de la cámara; fue entonces cuando escuchamos a estos chicos revolver los aparadores del comedor en penumbras en búsqueda de pan, ya con el apetito de sus jóvenes años, por cuanto habían cenado muy temprano con la tripulación. El médico de a bordo, un moreno galeno muy agradable del cual lamentablemente no memoricé el apellido, ante este “rastreo de pan” los bautizó apropiadamente “las ratitas del transporte”. Los invitamos con voluminosos sándwiches y gaseosas, que por supuesto no rechazaron. Este médico tenía habilidades de mago y prestidigitador y les pidió que lo acompañaran en algunos números de su repertorio, rol que los chicos aceptaron encantados y fue así que tuvimos un show de sobremesa, muy agradable, con un médico/mago y los chicos de *partenaires*.

En navegación hicimos algunas coordinaciones con los efectivos policiales y adoptamos algunas previsiones para evitar sorpresas. Y llegamos a Malvinas... Con anuencia del Comandante que mucho agradecemos, nos apiñamos en el puente numerosos *colados*, observando, en un silencio que tenía un contenido muy acentuado de emotividad, ese paisaje bastante similar al fueguino, que se iba agrandando a nuestros ojos y que era nada menos que un jirón despojado de nuestra patria.

Apareció un lanchón, que transportaba al Grupo Cóndor. De acuerdo con instrucciones emitidas por radio por las autoridades locales, debía trasbordar al **Buen Suceso** fuera de la bahía (nada de tomar muelle). El mar estaba un poco picado; no afectaba al transporte pero sí –y mucho– al remolcador que se movía como una coctelera y hacía muy riesgoso el trasbordo. Cuando se nos acercó escuchamos desde su bodega la *Marcha de San Lorenzo* cantada a viva voz, pese al rolido y cabeceos...

El Comandante comentó: *Es imposible trasbordar en estas condiciones; debemos hacerlo dentro de la bahía, pero por razones obvias no quiero pedir permiso para hacerlo. ¿A alguien se le ocurre algún verbo que pueda reemplazar decorosamente a solicitar permiso? Alguien propuso “sugiero efectuar el trasbordo dentro de la bahía”*; lo aceptó el Comandante, transmitió la sugerencia por megáfono, la aceptó la autoridad británica y así se hizo.

El primero del Grupo Cóndor que trasbordó fue su jefe, Dardo Cabo, hijo de un conocido gremialista de esa época, cuya posterior actuación subversiva comenta el Almirante Guzmán en su relato. La autoridad policial fueguina le hizo presente que a partir de ese momento estaban a su cargo en calidad de detenidos y que no debían moverse de los alojamientos que se le iban a adjudicar;

Cabo, que en todo momento adoptaba formas militares (erguido, clavando tacos, etc.) contestó: *No van a tener quejas del comportamiento de mi gente* y realmente fue así. Todas las medidas de precaución que habíamos adoptado resultaron suficientes y la custodia de este personal no presentó ningún problema.

Integraba el Grupo Cóndor una mujer, Cristina Verrier, hija de un conocido juez de aquellos años y pareja de Cabo; se le adjudicó un camarote de oficiales y a poco de iniciar el transporte la navegación hacia Ushuaia sintió mareos, por lo cual el médico la visitó y le dio algún medicamento, que solucionó su problema.

Entre los pasajeros del avión se contaba un Oficial de Prefectura de apellido Achinelli, con el cual yo había entablado en Ushuaia una gran amistad (el Almirante Guzmán hace referencia a él, sin nombrarlo). Me contó una anécdota graciosa: en el asiento al lado suyo en el avión de Aerolíneas viajaba esta señorita Verrier; en determinado momento del vuelo y luego de modificarse el rumbo ostensiblemente, advirtió preocupado por la posición del sol, que no volaban hacia el sur. Fue entonces que ella le dijo en voz baja y en tono misterioso algo así como: *Advierto que usted se da cuenta que no vamos hacia el sur; ¿sabe qué pasa?; no vamos a Ushuaia, vamos a las Islas Malvinas*”. Achinelli me comentó: *No le contesté nada, pero la miré y pensé; qué mambo tiene esta chica...* Poco después, cuando por los movimientos de muchos pasajeros, se notaba que “algo raro” pasaba, se lo fue a comentar al Almirante Guzmán y fue allí que se difundió por los parlantes que el DC-4 había sido capturado.

Anecdóticamente me comentó Achinelli, entre muchos otros detalles que prolongarían excesivamente este relato, que fue alojado en una casa de familia, en donde lo atendieron con gran sentido de la hospitalidad; que a la noche, cuando regresaba a dormir, a altas horas, encontraba a su disposición elementos para prepararse té y entre las sábanas... *una bolsa de agua caliente...*

Entre los pasajeros del avión también se contaba Ricardo García, hasta hace poco tiempo propietario del diario *Crónica* (no sé si todavía lo es). Era evidente que había sido advertido previamente de la operación que se iba a realizar y eso motivó su presencia en ese vuelo. Se lamentaba que las autoridades malvinenses le habían confiscado unos rollos de fotografías que llevaba arrollados al cuello, bajo la camisa. Pese a ello, creo recordar haber visto después por televisión una filmación suya, que se iniciaba con imágenes de los baños del Aeropuerto de Ezeiza, poco antes de partir el avión, donde los integrantes del grupo preparaban los uniformes a utilizar en la operación.

Al llegar a Ushuaia y advertidos de una numerosa presencia de periodistas en la ciudad, primero fondeamos en la entrada a la bahía y luego tomamos muelle a altas horas de la noche, lo que permitió que el desembarco se realizara sin testigos ni inconvenientes.

Localicé enseguida al señor Capitán Brizuela. Me presenté y felizmente pude decirle: *Orden cumplida, sin novedad*.

Capitán de Navío de IM (R) **Oscar R. Gronda**
Socio N° 4308

Señor Director:

Agradezco, y mucho, el envío de los últimos números del *Boletín del Centro Naval*, comprobando su cuidada impresión y donde encontré algunos artículos de verdadero interés, como el caso del dedicado al 50º aniversario del Refugio Esquivel, que conocí en 1981 gracias a una generosa invitación de la Armada Argentina, siendo una de las pocas personas que ha tenido el singular privilegio de pisar las Sandwich del Sur, además de participar y conocer por dentro a la Marina en operaciones en una campaña antártida.

Con motivo del mencionado 50º aniversario, Correo Argentino aplicó un matasello especial, ilustrado con una foto mía —que adjunto— aportada sin mi conocimiento previo por un colega filatélico que poseía una copia, causándome la posterior grata sorpresa.

Señor **Humberto Brumatti**

**Señor Director:****Sospechosas susceptibilidades**

Noticias procedentes de Alemania dan cuenta que ha sido objeto de críticas el hecho de que en unidades destacadas en Afganistán se haya visto el símbolo del *Afrika Korps*, consistente en una

Palma con una Cruz de Hierro. No se entenderían esas críticas si no vendrían de personajes y publicaciones que no suelen mostrar similar sensibilidad respecto a la hoz y el martillo, símbolo político responsable de la muerte de más de cien millones de seres humanos, circunstancia que podría llevar a sospechar de estas susceptibilidades como un medio para fines inconfesables, o simplemente, una muestra de ignorancia o sublime estupidez.

La Palma con la Cruz de Hierro, al contrario de la esvástica y la hoz y el martillo, no es un símbolo político que haya que repudiar, condenar o prohibir, sino uno castrense, que identifica una fuerza respetada y hasta admirada por quienes la enfrentaran en el devenir de numerosos combates y batallas.

Si en 1957, el jefe del Estado Mayor del Afrika Korps, General Hans Speidel, fue designado comandante de la fuerzas terrestres de la OTAN en Europa Central; si una nave de guerra alemana fue bautizada como Rommel en 1970; si los veteranos del Afrika Korps y del Octavo Ejército Británico se han reunido en encuentros de camaradería: ¿a qué vienen estas denuncias? O acaso, ¿deben los jóvenes militares alemanes renunciar o renegar de tradiciones y recuerdos sin connotación política alguna, como lo fue el desempeño profesional del *Afrika Korps* en la Segunda Guerra Mundial?

Los símbolos y las tradiciones históricas de las unidades militares, sean terrestres, navales o aéreas, forman parte de su patrimonio espiritual y del orgullo de pertenecer de quienes las integran sumados aquellos que las han integrado; dos de los pilares en los que se han asentado las instituciones castrenses con la mayor eficiencia en su desempeño cuando ha llegado el momento de ser llamadas a combatir.

Bien lo hizo notar un alto oficial de la Flota Imperial Alemana durante la Gran Guerra, refiriéndose a su contraparte británica: *nuestros buques son técnicamente superiores y nuestras tripulaciones están excelentemente adiestradas, pero ellos tienen cuatro siglos de tradición naval.*

Contraalmirante (R) **Eugenio L. Bezzola**
Socio N° 2705

GUILLERMO BROWN. LA PERSONALIDAD DEL LÍDER

CLAUDIO G. GROSSI

El comportamiento del hombre es lo que éste hace o dice, incluyendo en este concepto tanto la actividad externa como interna. Por ello se define como comportamiento a la forma en la que el hombre se mueve, habla, piensa y se emociona.

Detrás de este comportamiento hay un conjunto de pautas que se expresan en ideas y/o creencias, y que dotan a cada acción de cierta lógica. Estas pautas están influenciadas por la sociedad, la cultura, el entorno, el tiempo histórico en que vive el individuo.

De esta forma, nuestra definición debe ser ampliada, incluyendo, como se ha dicho en el párrafo anterior, al contexto medioambiental en el que aquel se desenvuelve.

El Almirante Guillermo Brown, de quien nos referiremos en este análisis, es el más grande héroe naval de nuestra patria y para alcanzar sus glorias le tocó vivir momentos de gran agitación, intrigas y que requerían una fuerte personalidad.

La historia recuenta sus logros y de ellos nos enorgullecemos, pero ¿cuál fue su comportamiento a la luz de la teoría?, ¿cuáles fueron sus atributos de líder?, ¿estuvo a la altura de la memoria que tenemos de él?

Hemos de reflexionar, entonces, en su comportamiento particular y distintivo. Analizaremos no ahora los hechos sino su conducta, para a través de ella determinar qué tipo de personalidad y liderazgo ejerció nuestro gran Almirante.

Para ello enumeraremos las actitudes que fue exponiendo a lo largo de su vida, lo que nos permitirá describir su personalidad y responder nuestros interrogantes.

Guillermo Brown, su personalidad

Irlandés, de familia profundamente católica, de compostura ligeramente alto y con ojos claros y brillantes. Pese a la jerarquía que alcanzó y del reconocimiento de su gente y del pueblo en general, fue un hombre recatado y modesto. Frugal en las comidas y poco afecto a las bebidas alcohólicas. Participó activamente de la vida social de Buenos Aires. Colaboró económicamente con religiosas y necesitados. Amaba el teatro y, pese a que se piensa lo contrario, su caligrafía demuestra que fue un hombre culto.⁽¹⁾

De niño, su familia emigró a los Estados Unidos, y siendo todavía adolescente quedó huérfano. Se embarcó entonces como grumete en un barco mercante, actividad donde adquirió pericia, cualidad descolante de su personalidad de marino.

El Capitán de Fragata Claudio Gabriel Grossi egresó de la Escuela Naval Militar en 1983 como Guardiamarina del Cuerpo Comando de la Promoción 112. En 1985 cursó en la Escuela de Oficiales de la Armada el Curso de Especialización de Artillería y posteriormente en 1990 el Curso de Aplicación para Oficiales Navales. En el año 2000 realizó el Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval. Cursó además, en el Instituto Universitario Naval la Maestría en Dirección de Organizaciones y en el Instituto de Enseñanza Superior del Ejército la Especialización en Conducción y Gestión Estratégica. Prestó servicios en el cazaminas ARA Chaco, el aviso ARA Francisco de Gurruchaga, el portaaviones ARA 25 de Mayo, el Comando Naval Anfíbio, el destructor ARA Almirante Brown, el buque de desembarco de tanques ARA San Antonio, la corbeta ARA Parker, el Servicio de Análisis Operativos, Armas y Guerra Electrónica como Evaluador Naval de Superficie, la Jefatura de Planes de la Armada y la Escuela Superior de Guerra del Ejército Argentino. Fue Comandante del buque multipropósito ARA Ciudad de Rosario en el año 2001, y actualmente ejerce el Comando del transporte rápido multipropósito ARA Hércules.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 28.12.2005

(1)

Alfio Puglisi, "La psicología de Brown". Boletín del Centro Naval n° 805, Buenos Aires, 2002.

Con matrícula de capitán fue apresado por un buque inglés y obligado a prestar allí servicios. Este buque fue luego capturado por un navío francés y conducido como prisionero de guerra a Francia.

Su impaciencia lo lleva a fugarse dos veces, primero de Metz y luego de Verdún, de donde con tenacidad y serenidad lo hace con un coronel inglés, al que termina llevando al hombro hasta Alemania.

De regreso a Inglaterra retoma su actividad marítima y se casa con Elizabeth Chitty, para trasladarse luego al Río de la Plata para dedicarse al comercio.

No transcurre mucho tiempo y es nuevamente víctima de otro atropello, ahora de España, que le requisaba su barco.

Con un bagaje de opresión, primero la inglesa en su infancia irlandesa, y luego como hemos descrito por Inglaterra, Francia y España, es que prenden rápidamente en él los ideales de Mayo, involucrándose rápidamente en el proceso cívico - militar de la independencia americana.

Sus actividades patrióticas comienzan clandestinamente contra los intereses españoles en el Plata, para luego ser propuesto como Jefe de la Escuadra por su antiguo socio, el comerciante americano White, quien estaba solventando el alistamiento de esta escuadra.

Esta propuesta se basó en el reconocimiento de sus aptitudes para desarrollarse como jefe naval, pero también en la creencia de granjearse su lealtad para sus intereses particulares. En lo primero no se equivocó. Brown lo demostró en la forma ejecutiva en la que alistó la Escuadra, como lamentablemente debería hacerlo dos veces más en su vida.

También lo hizo en el liderazgo con el que condujo las tripulaciones, compuestas en general por criollos y extranjeros sin experiencia militar y que conformaban un conjunto poco homogéneo y disciplinado, pero que lo respetó y lo siguió al combate sin amedrentarse.

Acorde a ello mostró siempre una disposición a mandar y a que sus subordinados lo respetasen. Así lo demuestra su actitud frente al desafío de Seaver, su contrincante como candidato a Jefe de la Escuadra, cuando enviara una nota a Larrea comprometiéndolo su nombramiento y donde le expresa:

el Gobierno ha de tener a bien decidir entre confiar el mando al capitán Seaver o a exonerarlo del servicio por cuanto que un cooperante con mis propias atribuciones al que el sagaz White pretende introducir, no puede ser tratándose del mejor servicio naval. Con mi sincero deseo de la prosperidad de la escuadra y reteniendo mi nombramiento mientras se comunica la resolución de su Excelencia, al que ruego se le informe de este incidente [...] (2),

que le valiera luego el reconocimiento como candidato natural al cargo.

En cuanto a lo segundo, lejos estaba White de estar en lo cierto. Brown se mostró siempre como el defensor de su gente, como cuando producido el éxito de Montevideo acompañó a quienes estaban a su mando a reclamar por sus haberes devengados, ante Larrea, White y el mismo Posadas. Tanto sufrió White su error, que como consecuencia de este reclamo Brown lo amonestó verbalmente y lo terminó corriendo por las calles de Buenos Aires.

Esa misma integridad que lo mantiene apartado de intereses lejanos a los de la patria y el pueblo, la seguirá demostrando en los albores de sus luchas, cuando rechaza un ofrecimiento económico para que defeccione de las fuerzas de Rosas.

Esta misma energía la aplicó en combate, demostrando su valor, tanto en Martín García y Montevideo, y ya en otras luchas en Colonia, El Callao, Guayaquil, Los Pozos o Quilmes. Esta férrea actitud sirvió como ejemplo para sus tripulaciones o como generadora del respeto que

(2)
Héctor Ratto. Historia del
Almirante Brown, Instituto de
Publicaciones Navales, Buenos
Aires, 1986.

se ganó de sus adversarios, al punto que las naves del Imperio se cuidaron de abordar la nave capitana por el temor que le tenían ⁽³⁾.

Ejemplo de esta actitud permanente fueron estas palabras, con las que arengó a sus tripulaciones en Los Pozos, y cobran mucho más valor cuando recordamos que la Escuadra patriota contaba con sólo 4 buques y 7 cañoneras:

Marinos y soldados de la República: ¿Veis esa gran montaña flotante? ¡Son 31 buques enemigos! Mas, no creáis que vuestro general abriga el menor recelo, pues no duda de vuestro valor y espera que imitaréis a la "25 de Mayo" que será echada a pique antes que rendida. Camaradas: confianza en la victoria, disciplina y tres vivas a la Patria!

Momentos después la nave capitana de Brown izó aquella consigna inmortal: *Fuego rasante, que el pueblo nos contempla* ⁽⁴⁾.

Pero la Campaña de 1814 no nos demuestra sólo su valor. Primero debemos recordar su visión de los acontecimientos, ya que mientras el Directorio estaba deseoso de mostrar éxitos fáciles y exigía presuroso por la captura de Romarante, el comandante de las fuerzas navales realistas en el Plata, Brown les indicaba que el verdadero objetivo era Montevideo, ya que sin esta fortaleza los españoles estaban perdidos y entendiendo cuán importante era esto para la causa americana.

Es aquí donde comienza a demostrar claramente su independencia de carácter, que tantos dolores de cabeza le darían a los futuros gobiernos y que tanta gloria le daría a la patria.

La lectura de la correspondencia que tenía con Larrea demuestra esta actitud, sin amedrentarse del menosprecio con el que algunas veces fueron tratados los marinos por los políticos de entonces, como tampoco se doblegó ante los espurios intereses que le demandaron no zarpar en corso al Pacífico.

En época de Rosas lo demostró cuando saludó a la bandera uruguaya para resaltar que no luchaba contra ese pueblo sino contra su gobierno, no acatando muchas de las costumbres bárbaras del momento, pero fundamentalmente en un hecho que desafió la tolerancia del mismo, cuando fondeado frente a Montevideo y enterado de la muerte del general Martín Rodríguez, enemigo del régimen y antiguo compañero de armas, ordenó izar a media asta el pabellón en señal de luto.

No menos importante es su actitud para la gente, propios o vencidos. Ya hemos recordado cuando defendió a los suyos frente a White, como también lo hizo por los familiares de los muertos o heridos en acción. Particular mención merece cuando en Guayaquil detuvo la carnicería de los marinos de la *Santísima Trinidad* heridos y prisioneros, amenazando con volar la nave, a costa de caer prisionero él mismo.

Idéntica actitud tendría por el propio enemigo, y es merecido recordar parte de su carta a Larrea tras el triunfo de Montevideo, en la que expresa claramente sus íntimos valores personales:

recomiendo sinceramente sean tratados como prisioneros de guerra. El usar las represalias demostraría debilidad y el perdonar sería generosidad. La crueldad se vigoriza con actos de la misma naturaleza. A gente así hay que enseñarle mejor mediante el buen ejemplo y no con represalias ⁽⁵⁾.

Esta conducta se repetiría en el tiempo y estas líneas son sólo ejemplo de otras acciones que demostrarían los mismos valores, como cuando no abandonó a su propia suerte a los marinos desertores de su nave tras el cruce del Cabo de Hornos o auxiliando a marinos españoles frente a El Callao o a marinos riveristas en Costa Brava. Quizá su estilo de conducción

(3)
Enrique González Lonzieme.
"Personalidad del Almirante
Guillermo Brown", Revista de
Publicaciones Navales, N° 773,
Buenos Aires, 1994.

(4)
Héctor Ratto. Historia del
Almirante Brown, Instituto de
Publicaciones Navales, Buenos
Aires, 1986.

(5)
Pablo Arguindéguy, Horacio
Rodríguez. Guillermo Brown.
Apostillas a su vida. Instituto
Browniano, Buenos Aires, 1994.

humanitaria se resume en una de sus cartas, cuando reclamándole a Alzogaray por el maltrato que se les ha dado a los prisioneros, escribe:

[...] Ud debiera saber mi modo de proceder con las tripulaciones. La crueldad o la arbitrariedad con ellas nunca serán dignas de un Oficial de Comando, así en tierra como a bordo [...] (6). También debemos mencionar su compostura como caballero frente a los vencidos. Él mismo aportó económicamente para los gastos del viaje del Mariscal de Vigos, último representante español en el Plata. También reclamó, tras Montevideo, por la gracia de un capitán español dispuesto a servir por su causa, o como lo hizo después, en la Guerra contra el Imperio, por el Capitán de Fragata brasileño de Senna Pereyra, dada su bravura puesta en combate, pese a la inconducta demostrada al tomar como prisionero un oficial enviado para parlamentar. Lo mismo hizo más tarde, tras Costa Brava, cuando dejara escapar al valiente Garibaldi junto a su gente como reconocimiento a la bravura de éstos, al expresar: No, déjenlo que se escape, Garibaldi es un valiente [...] (7).

(6)
Alfio Puglisi, "La psicología de Brown", Boletín del Centro Naval, n° 805, Buenos Aires, 2002.

(7)
Héctor Ratto, Historia del Almirante Brown, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1986.

Al culminar la campaña por la independencia, Brown nos muestra su desinterés por ocupar cargos vacíos o títulos innecesarios, renunciando a su cargo. Lo mismo haría más tarde al terminar la guerra contra el Brasil y al caer Rosas.

Son sus propias palabras las que no nos dejan olvidar. Al solicitar su retiro en 1828, escribirá:

la sangre y la vida del que suscribe son del Estado. Si en otra ocasión las reclamase éste, con el mayor alborozo se apresuraría a volver al seno de tan dignos compañeros y honrarse de muchos de sus valientes compatriotas. Mas entretanto desea contemplar en la vida privada las glorias de la Patria y educar sus hijos de manera que penetrados de la dignidad del país y de las bondades de su gobierno, puedan algún día ser útiles y llenar los votos de su padre (8).

(8)
Alfio Puglisi, "La psicología de Brown", Boletín del Centro Naval, n° 805, Buenos Aires, 2002.

Más tarde, ya en funciones políticas y como Gobernador Delegado de Buenos Aires, mientras Lavalle salía en campaña para combatir a Dorrego, al ver el desenlace de los sucesos, nuevamente demuestra lo alejado que deseaba estar de estas situaciones que nada contribuían a la Patria y renuncia agregando:

pero entre tanto la Capital necesita una dirección acertada y yo confieso sin rubor que no puedo darla. Dignase V.E. considerar estas razones y hacerme la justicia del creer que el país tiene en mí el más decidido servidor, siempre que se consideren de utilidad mis sacrificios [...] (9).

(9)
Carta de Brown a Lavalle. Citada en Enrique González Lonzieme, "Personalidad del Almirante Guillermo Brown", Revista de Publicaciones Navales, n° 773, Buenos Aires, 1994.

También es digno mencionar, como acabado ejemplo de su desinterés, si no fuese sólo por el de la Patria, las palabras que tuvo con Grenfell quien había sido su adversario en la guerra contra el Brasil:

Señor Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos; considero superfluos los honores y las riquezas cuando bastan seis pies de tierra para descansar de tantas fatigas y dolores (10).

(10)
Marcos Aguinis, El combate perpetuo, Sudamericana-Planeta, Buenos Aires, 1984.

La campaña de corso mucho nos habla de Brown también. La misma fue concebida como parte integradora de la operación sanmartiniana, tanto sea para conseguir un puerto de donde las tropas de San Martín pudieran embarcarse hacia el Perú o como hostigamiento a las vías de comunicación españolas con Chile. Es cierto, también, que luego de Montevideo se había disuelto la Escuadra y para Brown esta campaña tenía asimismo un sentido comercial.

Lo cierto es que esta empresa le mostró las dos caras de la suerte, y de cada una de ellas sacamos conclusiones que abonan sobre su personalidad.

Finalizado el bloqueo a El Callao puso rumbo al sur, para caer durante la noche al norte en



búsqueda de Guayaquil. Esta pequeña pero ingeniosa demostración de inventiva le permitió engañar a los españoles, quienes lo buscaron por rumbos equivocados.

Cuando intentaba tomar el puerto de Guayaquil, su nave varó en difícil situación, su dotación fue dominada por fuerzas españolas y cerca estuvo de ser eliminada si no fuera por la valentía de nuestro héroe, como ya hemos comentado. Prisionero y considerado pirata, con un destino seguro de muerte, demostró nuevamente templanza, pero además sus dotes de político y diplomático. Sentado a la misma mesa del gobernador, con las principales autoridades de la plaza, mantuvo la compostura, tal como dice Brown en sus Memorias: [...] *como si estuviera a bordo de mi buque o en compañía de mis amigos* ⁽¹¹⁾, hizo saber del poder de su escuadra fondeada en la desembocadura del río y de las intenciones de la misma si los patriotas no eran liberados. Gracias a esta actitud se le restituyó su comando y fueron devueltos sus hombres como prisioneros de guerra.

(11)
 Enrique González Lonzieme,
 "Personalidad del Almirante
 Guillermo Brown", Revista de
 Publicaciones Navales, n° 773,
 Buenos Aires, 1994.

Diferente suerte encontró en Barbados. Finalizando su campaña, ya en el Atlántico, Brown fondea en Barbados, y es ahí donde los ingleses lo acusaron de piratería, quedándose con la *Hércules* y el botín logrado tras tanta gallardía.

Abandonado de toda suerte, viéndose víctima sin razón de la insolencia inglesa, cae enfermo de tifoidea, para sufrir después politraumatismo con fractura de fémur, hundimiento de costillas y heridas de cadera.

(12)

Marcos Aguinis, *El combate perpetuo, Sudamericana-Planeta, Buenos Aires, 1984.*

El mismo Brown escribe (12):

Eso y la injusticia de que fui víctima en Inglaterra, obraron sobre mi familia, la que quizá no tardaría en pasar necesidades y faltarle el pan. Hacia mediado de septiembre de 1819 enfermé de fiebre tifoidea. Privado de mi razón, el día 23 me arrojé desde la azotea de la casa del señor Reid, de tres pisos, rompiéndome el fémur y cometiendo otros actos que, espero, el Todopoderoso me ha de perdonar. Después de este accidente estuve 6 meses en cama acostado de espalda sin poder mover un miembro o mi cuerpo. Sólo sabe Dios lo que sufrí.

Sin embargo, pese a haber estado tan hundido en la locura y la desesperación, se repone, inicia juicio en Inglaterra, donde si bien la justicia le dio la razón, la política le juega en contra y sus bienes son reconocidos a España, y finalmente se traslada a ese país donde se reencontra con su familia.

Una vez más se levanta desde donde otros se hubieran dejado abandonar. Pero para él no es suficiente. En Buenos Aires, luego de su partida a la campaña de corso se le había iniciado sumario por su desobediencia al zarpar pese a la orden contraria de no hacerlo con la flota. Sabía que le esperaba la prisión, pero pudo más el honor de enfrentar sus responsabilidades. Ya en Buenos Aires, Brown escribe,

al tercer día de mi llegada a Buenos Aires fui confinado en una prisión militar durante 40 días y, después, juzgado por el Consejo de Guerra Militar, en una sentencia, la más injusta que pueda darse (13).

(13)

Pablo Argüindéguy, Horacio Rodríguez, Guillermo Brown. *Apostillas a su vida. Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994*

Brown buscaba justicia y recomponer su honor, pero no era indiferente a las necesidades de su familia. Escribiría, entonces:

Yo, Señor Exmo., ya no tengo de que subsistir, los recursos de los amigos que me favorecen agotados y al fin en una imposibilidad absoluta de subsistencia e igualmente la devolución de mis bienes que servirán para remediar mis males [...](14).

(14)

Pablo Argüindéguy, Horacio Rodríguez, Guillermo Brown. *Apostillas a su vida. Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994*

Finalmente es absuelto, pero se dispone su retiro absoluto del servicio con sólo goce de fuero y uniforme.

Pero la historia no lo abandona, como tampoco nos deja de dar ejemplos de conducta. Pese a que los favores de los gobiernos siempre le habían sido esquivos, cuando se hacen evidentes las ambiciones del Imperio del Brasil es nuevamente llamado para conducir la Escuadra, y él no le da la espalda a "su patria" por adopción.

Ésta es otra ocasión en la que podemos apreciar el reconocimiento que lo rodeaba. Ramsey, marino inglés, había sido apalabrado para comandar las fuerzas navales argentinas, pero declina el ofrecimiento al reconocer que todos los atributos necesarios y el Jefe natural de la Escuadra era el mismo Brown. Este gesto es acompañado por el obsequio de su sable, el que portará en adelante nuestro Almirante.

Es en estos hechos donde logra alcanzar su máxima popularidad con el pueblo porteño. Como ya hemos comentado, lo vio luchar en Los Pozos, Quilmes y Juncal.

Por su heroísmo en la primera, recibió una bandera bordada por las damas de Buenos Aires. Consciente de la importancia de la educación en los jóvenes es que concurrió con ésta al Colegio de Ciencias Morales para mostrarla a sus alumnos y [...] *que se estimulen en el cumplimiento de sus deberes, y se exciten a ser eternos defensores de la libertad e independencia de esta nación generosa y liberal* (15).

Quilmes, por lo pronto, no sólo nos demuestra su tremenda valentía, sino también lo exigente que era con su gente. Así lo había sido con él mismo, formándose excepcionalmente en las ciencias de la navegación y de la guerra y en los conocimientos necesarios del escenario del Plata. También tras Montevideo, en carta a Larrea donde le demanda: [...] *encontrar buenos comandantes. Prefiero confiar el mando a un marinero, antes que a un Cobarde* (16), y ahora con el comandante del República, que lo había abandonado en medio del combate, y a quien increpó diciéndole:

Mr. Clark, siento tanto verlo en nuestro uniforme como al frente de este barco. Salga usted de mi presencia porque no conozco más valientes que Brown, Espora y Rosales (17).

Pero estas palabras no sólo nos muestran lo exigente que era con su gente, reclamándole estar a la altura de sus mismos esfuerzos, sino también el reconocimiento de quienes alcanzaban esos estándares. Aquí lo hace con Espora y Rosales, quienes habían demostrado con creces su valentía. Luego lo hará con el joven Drummond, quien muere en Monte Santiago, y con Seguí, capitán de la *Sarandí* en Juncal, a quien premia con la espada recibida por el almirante brasileño en su rendición, diciéndole: *usted es el héroe* (18).

Es Juncal la que nos da la posibilidad también de descubrir otro hecho que retrata su conducta. En momentos desfavorables, cuando la nave capitana estaba seriamente castigada por las fuerzas enemigas, se le acerca el navío capitaneado por Capitán Grenfell, viejo discípulo de Brown, y lo invita a éste a tomar el té en su barco, luego de arriar el pabellón, a lo que le contesta: *No, no... He clavado mi bandera, para seguir con nuestro juego que está bastante caliente*. Acto que fue seguido por fuego de metralla, que le costará el brazo al capitán de la nave brasileña.

Finalmente Brown falleció en 1857. Le había tocado en suerte librar armas contra españoles, brasileños, ingleses, franceses y unitarios. Sin embargo no dejó rencores y sí el más alto reconocimiento de su pueblo y de quienes le habían sido sus adversarios en el combate.

Como resumen de su vida, sirven las palabras que el padre A. Fahy, capellán de la comunidad irlandesa, le escribió al general Bartolomé Mitre:

Él fue, señor ministro, un cristiano cuya fe no pudo conmovér la impiedad; un patriota cuya integridad, la corrupción no pudo comprar; y un héroe a quien el peligro no logró arredrar (19).

La energía y la conciencia del Almirante

Brown nos ha demostrado una actitud totalmente **activa** para lograr sus actos.

Nos lo manifiesta con:

- La impaciencia con la que actuó cuando era prisionero de los franceses.
- La ejecutividad con la que alistó cada una de sus Escuadras o con la que encaró cada una de sus empresas.
- Su actitud frente a las incompetencias o abusos de los distintos gobernantes con los que le tocó trabajar.

(15)

Ángel Carranza, Citado en Enrique González Lonzieme, "Personalidad del Almirante Guillermo Brown", Revista de Publicaciones Navales, n° 773. Buenos Aires, 1994.

(16)

Carta de Brown al ministro Larrea. Citada en Pablo Arquideguy, Horacio Rodríguez, Guillermo Brown. Apostillas a su vida, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1994.

(17)

Felipe Bosch, Guillermo Brown. Biografía de un Almirante, Editorial Alborada, Buenos Aires, 1966.

(18)

Marcos Aguinis, El combate perpetuo, Sudamericana-Planeta, Buenos Aires, 1984.

(19)

Alfio Puglisi, La psicología de Brown.

- Su manera de operar frente al enemigo, jamás rehuyendo una justa pelea y con el valor puesto en juego en cada una de esas batallas.
- La forma en la que alentó a su gente, insuflándole el valor para llevarla a lo máximo.
- La manera en la que demostró su independencia de carácter, como lo hemos reflejado en tantos actos.
- La manera en la que encaró, en definitiva, cada una de sus responsabilidades.

En cuanto a su conciencia hacia los demás, Brown demostró poder compartir sus necesidades con las de los otros y eso, entre varias cosas, le permitió el reconocimiento de sus contemporáneos, aunque éste fuera contrario a sus intereses. Si analizamos las siguientes citas podríamos decir que tuvo un comportamiento **recíproco**.

- Huyendo de Verdún, termina cargando al hombro al Coronel inglés Clutchwell hasta Alemania.
- Llevaba una actividad de comercio lucrativa en el Plata, pero consciente de la necesidad de libertad de los pueblos se comprometió con la causa americana (la que a simple vista “no era su causa”) como sólo los grandes hombres lo hicieron, poniendo en juego posición económica, comodidad, salud, nombre, honor y en definitiva su propia vida.
- Terminada la Campaña de 1814 le había sido reconocida su actitud y valentía con las glorias correspondientes y con el legado de la fragata *Hércules*, sin embargo se involucró activamente por el reconocimiento de caídos y heridos y por la paga que les correspondía, al punto que se puso en contra a un trío con mucho poder entonces: White, Larrea y Posadas.
- El reconocimiento por el enemigo vencido. Tratándolo humanamente, tomando las acciones necesarias para cuidar su vida y bienestar o elevando el parte correspondiente como hizo con el Mariscal de Vigores, de Senna Pereyra y el mismo Garibaldi.
- El sacrificio por sus propios hombres, como hizo a bordo de la *Santísima Trinidad* en Guayaquil.
- Como hemos dicho, una de las causas que se contemplan para justificar la desobediencia de Brown al Directorio cuando zarpó en la campaña de corso es la necesidad de retomar alguna actividad lucrativa para su familia.
- En Barbados, una de las causas que lo llevaron al desorden mental que desembocó en su intento de suicidio fue el sentirse culpable de la suerte de su familia.
- De la misma manera, si bien regresa a Buenos Aires por una causa a las vistas egocéntrica, buscando la justicia de su honor, en sus escritos deja claro su compromiso con su familia y las necesidades de sustento para ella.
- Pese a que el gobierno lo había castigado por su campaña de corso ante la necesidad retoma las armas para defender nuestros intereses.
- La manera en la que compartió sus éxitos, involucrando en las glorias a aquellos que se habían destacado, como hizo con Espora, Rosales y Seguí, entre otros.

En cuanto al reconocimiento por sus acciones, recordemos:

- Cuando White lo recomienda para jefe de la escuadra, en la creencia que sería un buen jefe naval.
- Cuando Ramsey no sólo declinó en nombre del Almirante, sino que también le obsequió su espada.
- La sociedad de Buenos Aires, fundamentalmente durante el conflicto contra el Imperio del Brasil.
- Al enemigo, fundamentalmente el brasileño, el que no se atrevía a abordar la nave capitana.
- A Grenfell, quien habiendo perdido uno de sus brazos por culpa de una acción de Brown, mantiene su amistad y lo visita en su quinta de Barracas.
- A los líderes del momento, los que entendieron por qué Brown aceptaba la designación de Rosas.
- Pero fundamentalmente el de los hombres, los que conformaron sus dotaciones, los que lo siguieron en cada difícil trance por el que navegó nuestro Almirante.

Brown y sus relaciones

1 - Su relación con él mismo

Brown enfrentó la vida seguro de sí mismo y ésa era su actitud frente al combate. Sumamente exigente con él mismo, trasladaba esta cualidad a quienes lo rodeaban, con los que tenía una conducta altamente humana. Gustaba rodearse de virtuosos, a los fue premiando con los debidos reconocimientos.

No creyó que él fuera el hombre indispensable, y así fue que cuando hubo dudas de quién era el elegido por el poder, como en el caso de Seaver, no dudó en poner su renuncia a disposición del gobierno.

La lectura de sus cartas nos demuestra tanto su tremenda humildad como la defensa de sus actos.

Jamás requirió más de lo que le correspondía y lejos estuvo de honores excesivos y lujos. Consideró que el verdadero crecimiento estaba en la educación, y así lo refleja su visita con la bandera de Los Pozos al Colegio de Ciencias Morales.

Es cierto que tuvo una vejez convulsionada, consecuencia del estrés de tantas prisiones y tanto combate, pero inclusive a los 70 años cuando Rosas lo llama a comandar nuevamente la Escuadra, muestra el mismo temple y los mismos valores que lo hicieron grande.

2 - Su relación con los demás

Hombre sensible, de profunda fe católica, la que profesó y en virtud de la cual actuó a lo largo de su vida. La suerte de vencidos y desertores, como máximo ejemplo de ello lo demuestran. Nunca dejó de tener un acto a favor de los otros, pese a que no siempre éstos se comportaron con la misma actitud. Ejemplo fueron el Mariscal de Vigores y el Capitán Senna Pereyra. No llevó sus acciones más allá de donde le aseguraran la victoria y la seguridad de los suyos, tal como hizo cuando dejó escapar a Garibaldi y sus hombres, o como se demuestra en cartas a Lavalle o a Rosas.

La fidelidad de su gente es fruto de la conducta que tuvo hacia ellos, paternalista, atento a sus necesidades, no más exigente de lo que la acción o la faena requerían.

Sencillo en su proceder, no demostró lujos excesivos. Vivió frugalmente y esto le permitió alejarse de cualquier opinión malsana y el reconocimiento permanente de los más humildes, con quienes terminaría peleando codo a codo.

Sus amistades permanecieron más allá de los bandos circunstanciales del combate o la política, como se ve con Grenfell o muchos de los exiliados en el régimen rosista.

La misma fuerza que demostró para la acción la expuso para ejercer su liderazgo, y así se denota en sus cartas a Larrea, reclamándole mejores capitanes, o en el conflicto con Seaver o con su actitud con Clark.

No aceptó la manipulación de los “vivillos” que pretendieron sacar provecho del esfuerzo de sus hombres. Aunque no siempre salió triunfante, desafió esos intereses, aunque no fuese en su propio beneficio y si algo ganó fueron enemigos recelosos.

3 - Su relación con la comunidad

Brown participó activamente con su comunidad, como hombre ilustre que era, como católico y como irlandés.

Pese a las actividades frenéticas, cuando alistaba su Escuadra o en la pobreza, cuando el gobierno se había olvidado de él, no abandonó sus obligaciones.

Se cuenta, en muchos escritos que narran su concurrencia a visitar los enfermos en los hospitales, su colaboración puntual con las monjas Catalinas, aun cuando no había cobrado sus sueldos, aportaba a las suscripciones públicas, fundamentalmente las que eran para socorrer heridos y se ocupaba de las deudas de las víctimas.

También es activo en su vida social. Llevaba el palio los días de Corpus, asistía a las reuniones sociales, era infaltable en los tedéum de la Catedral en los días patrios y activo participante de las actividades de la comunidad irlandesa.

La sociedad siempre le reconoció esta actitud, aunque luego los historiadores, por causas desconocidas, describieron de él un carácter taciturno.

4 - Su relación con la competencia

¿Qué más competitivo que un combate?, y como dijimos Brown jamás los rehuyó. Los encaró con conocimientos y técnica. Para ello se preparó en las artes de la guerra de entonces, en las artes de la navegación y en el practicaje de la zona.

Si analizamos su proceder veremos cómo, en forma ingeniosa, adaptó muchas de las tácticas que a otros Almirantes les habían resultado exitosas.

Entendió siempre que su labor es un trabajo en equipo, y así lo exigió de sus subordinados, como leemos en muchos partes o arengas.

5 - Su relación con la organización

Brown reconoció el lugar que por capacidad y deseo tenía en el incipiente Estado. Si bien llegó a ocupar cargos políticos, fue su propia decisión lo que lo alejó.

Dirimió todos sus conflictos por las vías correspondientes, y si bien no estuvo de acuerdo con muchas cosas que pasaban a su alrededor, pese a contar con fuerzas y gente que lo seguiría, siempre respetó a las autoridades correspondientes y las decisiones por ellas tomadas. Como hombre de mar, supo que las normas son la columna vertebral de la disciplina a bordo y es por ello que las cumplió y las hizo cumplir en todo ámbito. Cuando oportunamente no lo hizo, regresó al país y enfrentó con honor el Tribunal que se levantó en su contra.

Brown tenía una necesidad de libertad, de alejar las opresiones, tenía una visión clara de la libertad americana y de cuál era la situación en el Plata. Ésta fue su única motivación para tomar las armas, una y otra vez, en nombre de estos ideales.

No había sentimientos mezquinos en sus acciones, ya que si bien podría haber seguido una actividad más lucrativa para el bienestar de su familia, entendió que en estos ideales de libertad sería el pueblo y los más humildes los que se verían recompensados.

6 - Sus necesidades

Nuestro héroe recorrió un camino de crecimiento e independencia. Desde aquel joven huérfano que embarcó como grumete en los Estados Unidos hasta el Jefe natural de la Escuadra, reconocido por pares, amigos y enemigos. Para ello asumió su tarea en las armas navales como el vehículo para alcanzar ese crecimiento y esa independencia tan añorada por él.

Nos consta que llegó a ser un hombre culto, activo participante de la vida social de Buenos

Aires y esto nos prueba cuán desarrollada estaba su personalidad, ya que había superado la vida hosca y poco social que solían tener los hombres de mar.

Pero este crecimiento no fue sólo social. Desde sus primeras actitudes en nuestro país, por ejemplo cuando desobedece al Directorio, hasta su conducta con Rosas nos muestran que también su carácter ha crecido y con este crecimiento viene una libertad de personalidad que fue reflejada y comentada en este trabajo en repetidas oportunidades.

Este hombre en el que se ha convertido fue uno de los referentes de la época. Más allá del color político del momento, Brown era el hombre. Pero él no aprovechó esta situación para conveniencia personal, él la aprovecho para intentar compensar situaciones que consideraba injustas. Así se comportó con sus amigos enfrentados al régimen rosista, o defendiendo a Dorrego frente a Lavalle, o en carta a Rosas o interponiéndose ante las autoridades por la suerte de los vencidos.

7 - El líder y el contexto

Brown vivió tiempos difíciles. Fueron épocas de intolerancia religiosa, ambiciones imperiales, procesos de independencia y conformación de los Estados que mantuvieron al mundo en guerra.

Su desarrollo como líder en el Plata convivió no sólo con el proceso de independencia de España o las ambiciones imperiales de Brasil, sino también con las personalidades mezquinas de muchos de nuestros gobiernos, que atendían intereses personales mientras otros daban sus vidas por sus ideales y con las personalidades propias del proceso de formación del Estado, con una lucha de ideologías y de personalidades fuertes, caudillescas.

Él pudo apartarse de todo ello y gestionar las competencias de su inteligencia emocional. Los éxitos de Brown como Jefe de la Escuadra y como líder están dados por la autoconfianza, el autocontrol y la persistencia con la que encaró cada una de sus empresas, casi siempre en desventaja, como también en la empatía y dominio de las relaciones, como ya hemos comentado numerosas veces.

A diferencia de los líderes del momento es de destacar la comprensión que tuvo de sus hombres y de sus necesidades, de su capacidad de acompañar su desarrollo, como la habilidad de generar mensajes convincentes.

Consideraciones finales

Brown creció rodeado de un mensaje cristiano y lleno de valores. Lamentablemente la vida y el contexto lo obligaron a desarrollar todo su potencial sin la guía de un tutor adecuado.

Sin embargo, pese a tantos avatares mantuvo su Norte y se desarrolló para alcanzar sus ideales. A lo largo del tiempo fue coherente en sus acciones, no pudieron ni la cárcel francesa, ni la arbitrariedad inglesa, ni la mezquindad criolla, ni la voluntad española apartarlo de sus valores y creencias.

Como hemos explicado no cesó en sus deseos y fue activo partícipe de su desarrollo. Pero éste, según su conciencia, no podía estar alejado del de su entorno. Así, se comprometió en una lucha que no era suya, adoptó una bandera que no era con la que había nacido y batalló por el resto de su vida.

Es que su visión de la libertad le demostraba que sólo la lucha y la demostración de valores harían la diferencia, y así actuó.

Claramente fue un hombre con un permanente proceso de desarrollo y crecimiento de

habilidades, que no le permitirán ni ya a sus 70 años rehuir al compromiso que le imponía Rosas entonces.

En conclusión, Brown era un hombre activo y recíproco, plenamente reconocido por sus pares. Esto, más el análisis que hemos realizado de sus relaciones y la constancia de cuál fue la gestión de sus competencias emocionales, nos permiten decir que poseía un comportamiento con tendencia recíproco-activa.

Sin duda fue un prohombre, no sólo por el resultado de sus acciones, a las que la Patria le estará eternamente agradecida, sino por desarrollar este tipo de liderazgo trascendente, al cual los hombres de entonces no estaban habituados. ■

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS Y FOLLETOS

- *Academia Nacional de la Historia*, Homenaje a la memoria del Almirante Guillermo Brown, *Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, 1957.
- *Academia Nacional de la Historia*, Memorias del Almirante Brown, *Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, 1957.
- *Aguinis, Marcos*, El combate perpetuo, *Sudamericana-Planeta*, Buenos Aires, 1984.
- *Arguindeguy, Pablo, Rodríguez, Horacio*. Guillermo Brown. Apostillas a su vida, *Instituto Browniano*, Buenos Aires, 1994.
- *Bosch, Felipe*, Guillermo Brown, Biografía de un Almirante, *Editorial Alborada*, Buenos Aires, 1966.
- *Campitelli, R. L., Beltrán Costa, R. A.*, Comportamiento de interacción dinámica - C.I.D., *Universidad Católica Argentina*.
- Despachos del Ministro estadounidense en Buenos Aires, Coronel John M. Forbes a su Gobierno, sobre la actuación del Almirante Brown al mando de la Escuadra Argentina, *Comisión Nacional de Homenaje al Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, 1957.
- *Goleman, Daniel*, La inteligencia emocional, *Vergara Editor*, Buenos Aires, 1996.
- *Ratto, Héctor*, Historia del Almirante Brown, *Instituto de Publicaciones Navales*, Buenos Aires, 1986.

REVISTAS Y PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- *González Lonzieme, Enrique*, "Personalidad del Almirante Guillermo Brown", *Boletín del Centro Naval*, n° 773, Buenos Aires, 1994.
- *Guiterman, Osvaldo*, "El concepto de liderazgo en los Almirantes Nelson y Brown", *Boletín del Centro Naval* n° 768, Buenos Aires, 1992.
- *Irigoyen Duprat, Eduardo*, "El legado de Ramsay. El sable de la Marina", *Historia*, Revista Trimestral de Historia Argentina, Americana y Española, Año II, número 7, Buenos Aires, 1957.

- *Molina, Alejandro*, "Brown!", *Historia*, Revista Trimestral de Historia Argentina, Americana y Española, Año II, número 8, Buenos Aires, 1957.
- *Muzzio, Rodolfo*. "La primera biografía del Almirante Brown", *Historia*, Revista Trimestral de Historia Argentina, Americana y Española. Año II, número 7, Buenos Aires, 1957.
- *Muzzio, Rodolfo*, "El proceso al Almirante Brown", *Historia*, Revista Trimestral de Historia Argentina, Americana y Española. Año II, número 7, Buenos Aires, 1957.
- *Puglisi, Alírio*, "La psicología de Brown", *Boletín del Centro Naval* n° 805, Buenos Aires, 2002.
- *Quartarolo, V. Mario*, "El Almirante Brown en el Pacífico. Los ataques al Callao", *Historia*, Revista Trimestral de Historia Argentina, Americana y Española. Año II, número 8, Buenos Aires, 1957.
- *Villegas Basavilbaso, Benjamín*, "Los premios militares del Junca", *Historia*, Revista Trimestral de Historia Argentina, Americana y Española. Año II, número 7, Buenos Aires, 1957.

ARTÍCULOS DE INTERNET

- *Teysier Larios, Margarita, Animas Ruiz, Magdalena, Villanueva González, Arturo*, "El comportamiento del hombre", *Educación Apoyada en Tecnología de la Información*, www.eati.upaep.mx.
- *Fernández Prada, Antonio*, "Comportamiento", www.conducta.org.
- *Russo, Carmen*. "El liderazgo empresarial y la inteligencia emocional", www.gestiopolis.com
- *Cortese, Abel*, "Competencias emocionales", www.gestiopolis.com

CLASES Y CONFERENCIAS

- La conducción estratégica, *Clases Magistrales del Coronel Ernesto Luis Todisco*.

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@aerotestrida.com.ar - www.aerotestrida.com.ar



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

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

LA INVASIÓN INGLESA AL RÍO DE LA PLATA ENTRE 1806 Y 1808. ACTIVIDADES BRITÁNICAS DESDE EL PUNTO DE VISTA NAVAL

OSCAR C. ALBINO

La agresión británica al Río de la Plata entre 1806 y 1808 es normal e incorrectamente llamada Primera y Segunda Invasiones Inglesas. No fueron realmente ni la Primera ni la Segunda (Ref. 01) (1). La primera sería el fracasado intento de invasión al Río de la Plata de 1762/63, y la segunda la ocupación de las islas Malvinas en 1766. Ni creo personalmente que en definitiva fueran dos, porque las fuerzas británicas permanecieron en el Río de la Plata desde junio de 1806 hasta enero de 1808. Durante este lapso, la armada británica, junto con el ejército, participó en cinco desembarcos anfibios (Quilmes, Maldonado, Punta Carretas, Colonia y Barragán) y en tres asaltos a ciudades españolas (dejando de lado Colonia, fueron Buenos Aires, Montevideo, Buenos Aires), de los cuales los dos primeros resultaron exitosos y el tercero un completo fracaso (Ref. 02, pág. ix). (Ver figura 1).

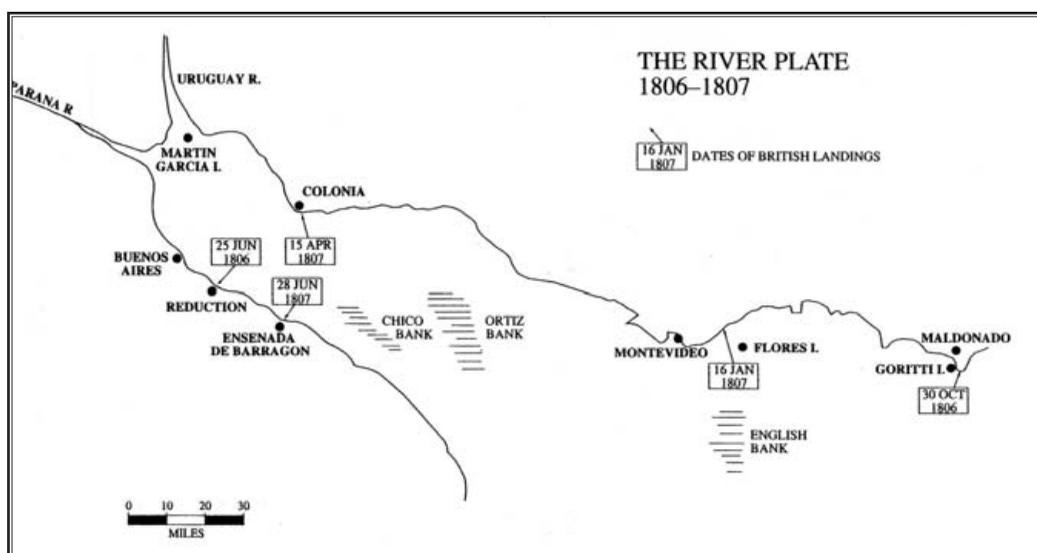


Figura 1: Los desembarcos británicos en el Río de la Plata 1806, 1807. (Tomada de la Referencia 2.)

El tema de este trabajo es intentar analizar desde un punto de vista casi exclusivamente naval británico algunos aspectos de lo sucedido entre 1806 y 1808.

Estos intentos de invasiones británicas al Río de la Plata (1762/63, 1806/1808) tuvieron por causa una política imperialista, tratando de obtener un punto de apoyo de importancia estra-

El Vicealmirante Oscar C. Albino egresó de la Escuela Naval Militar en 1956 como Guardiamarina del Cuerpo de Comando Escalafón Naval. Realizó cursos de Artillería, Salvamento y CIC. Ejerció los Comandos del patrullero Murature, corbeta Guerrero, Jefe del SEYCAD, Comando Naval de Tránsito Marítimo, Segunda División de Destruyores, Comando del Área Naval Puerto Belgrano, Jefe de la Base Naval Puerto Belgrano y Comandante de Operaciones Navales. Pasó a situación de retiro en agosto de 1991.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 9.8.2006

(1)

En lo sucesivo, la abreviatura Ref. indica que se debe consultar una de las Referencias Bibliográficas que se mencionan al final del trabajo.

tégica naval hacia el Pacífico, una fuente de abastecimiento de materia prima y un mercado para su excedente de producción industrial.

Aquel de 1806/1808, al que me referiré en este trabajo, lo voy a considerar dividido en dos fases. La primera, arbitrariamente, desde septiembre de 1805, el desembarco en Quilmes y la captura de Buenos Aires, hasta la Reconquista. La segunda fase, los refuerzos enviados al Río de la Plata y los desembarcos en Maldonado, Montevideo, Colonia y Buenos Aires, con su Defensa, y la posterior retirada británica del Río de la Plata.

Operaciones que desde el punto de vista naval pudieron desarrollarse con tranquilidad, por tener Gran Bretaña el dominio del mar después de Trafalgar y de Santo Domingo.

Popham fue el instigador aparente de la primera fase, y su ejecutor junto con el general Beresford. La segunda fue una decisión del gobierno británico, y los almirantes Stirling y Murray fueron los ejecutores de la operación anfibia del traslado y concentración de importantes efectivos en el Río de la Plata, con los generales Auchmuty y Craufurd respectivamente. La acción final debía quedar a cargo del general Whitelocke con el agregado de las fuerzas del general Ackland, que no llegaron a tiempo para el segundo ataque contra Buenos Aires.

La historia naval completa y detallada es interesante; y comienza mucho antes de la llegada de Popham. En este breve trabajo no es posible mencionar todas las acciones y problemas de los contendientes, por lo que intentaré sólo resumir lo que sucedió. Creo que hay otros aspectos que merecerían un estudio aparte: la logística naval británica, cómo se embarcaban esas cantidades de fuerzas en los buques, particularmente la caballería. Las comunicaciones, las acciones de protección naval de esas expediciones hasta quedar fuera del alcance de las fuerzas españolas y francesas en el Atlántico, las previsiones navales anteriores para la defensa del Virreinato, etc.

Conviene comenzar analizando la situación político-militar durante el lapso de estos hechos.

Estallada la Revolución Francesa, en un primer momento Carlos IV y su mediocre gabinete deciden hacer causa común con quienes se oponían a la expansión de las peligrosas ideas revolucionarias. Pero una vez firmado el Tratado de Paz de Basilea entre España y Francia (22 julio 1795), el gobierno español se inclinó por el aparentemente más moderado Directorio, y luego por el propio Napoleón. Producto de esta alianza, España se ve arrastrada a las guerras de 1797-1801 y 1804-1808 contra Gran Bretaña. Ésta era, por supuesto, la más peligrosa enemiga del Imperio Francés, y desde 1804 la guerra entre ambos países fue permanente. La política económica proteccionista emprendida por Napoleón perjudicaba a Gran Bretaña; aquél a su vez decidió invadir las islas, pero el plan no llegó a concretarse por la inferioridad de la flota francesa frente a la inglesa.

Ínterin, en 1801 se establece el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda (no del Norte hasta 1927), y aparece la actual bandera conocida como Union Jack, superposición de las cruces de San Jorge (roja sobre fondo blanco, Inglaterra), San Andrés (diagonal blanca sobre fondo azul, Escocia) y de San Patricio (diagonal roja sobre fondo blanco, Irlanda).

Napoleón impuso un riguroso bloqueo continental al comercio británico. Este bloqueo fue un duro golpe contra Gran Bretaña, la que necesitaba imperiosamente colocar el exceso de sus productos manufacturados; por lo tanto los ingleses se vieron forzados a emprender expediciones a distintos lugares del mundo en busca de nuevos mercados. Dentro de este esquema, y de planes muy anteriores, se sitúa nuestro trabajo.

Roberts (*Ref. 03 cap. II*) cita nada menos que 13 proyectos o planes ingleses contra el Río de la Plata entre 1711 y 1802. El más importante y el único ejecutado de ese período fue el de 1762/63, que fracasó frente a Colonia (*Ref. 04*). Por lo tanto, dado el primer paso de lo que se va a narrar, los siguientes no son casuales ni improvisados. Estaban previstos desde tiempo antes.

Es decir, desde un siglo atrás existían opiniones y planes británicos para apoderarse de las colonias españolas en Sudamérica, y todos comenzaban por el Río de la Plata, al que califican como uno de los mejores lugares en el planeta para establecer un emplazamiento. Luego, bordear el cabo de Hornos, tomar las islas de Juan Fernández y desde allí largarse a la conquista de Chile y de Perú. No sería entonces difícil seguir hacia el norte. No en vano el rey de España Felipe IV había reconocido en una cédula del 5 de julio de 1661 que Buenos Aires era la plaza de América más apetecible o preferida de los extranjeros.

En 1804, el grupo integrado por William Pitt, el Joven (Primer Ministro de GB), Henry Dundas (vizconde Melville, First Sea Lord), Francisco de Miranda (patriota venezolano) y sir Home Riggs Popham (Capitán de Navío de la Armada Británica) había planeado un doble desembarco en tierras americanas: en el Orinoco para la ocupación de Venezuela, propiciado por Miranda (por sus ideales de libertad), y otro al Río de la Plata, con el comando naval de Popham (simplemente por honra y riqueza personales). La excusa oficial era “liberar las colonias americanas de España”. Todo este proyecto fue dejado de lado a sugerencia de Rusia para tratar de atraer a España contra Napoleón, y Gillespie lo menciona como un antecedente de las futuras invasiones al Plata (Ref. 05, págs. 11 y sig.). (2)

Con respecto a Miranda, el gobierno inglés no hizo objeciones a que realizara una incursión sin que apareciera como ostensible su apoyo. En abril de 1806 intenta un frustrado desembarco sobre tierra firme en Puerto Cabello, como empresa privada y por la vía indirecta de Estados Unidos, si bien en la etapa final contó con la protección de naves británicas. Desembarcó nuevamente el 3 de agosto en Coro y su incursión fue un fracaso, debiendo reembarcar el siguiente 13 y retirarse (Ref. 06). La posterior historia de Miranda y su entrega a los españoles por Bolívar no entra en este trabajo.

Dentro de este contexto, no deja de llamar la atención la presencia en el Río de la Plata de tres corsarios ingleses durante mayo de 1805. Uno de ellos fue identificado como el bergantín *Antelope*, el que toma algunas presas; los buques realizaron acciones agresivas contra embarcaciones españolas, y algún intento de desembarco en la Ensenada. Se supone que estuvieron sondando frente a Ensenada, Quilmes y Colonia (Ref. 07, págs. 121 y sigs.). Intentando rechazar al grupo de corsarios se destaca la fuerza de Montevideo, fragata *Asunción*, corbeta *Fuerte* y bergantín *Ligero*. Pero durante un violento temporal, la *Asunción* y la *Fuerte* fueron echadas contra el banco Inglés. La fragata se hundió y la corbeta sufrió serios daños.

Poco tiempo después aparecen dos nuevos corsarios ingleses que realizaron sondajes y relevamientos frente a Colonia y Ensenada.

Actividades navales relacionadas con el Río de la Plata desde septiembre de 1805 hasta la Reconquista de Buenos Aires en 1806

En julio de 1805, Popham logró persuadir al Primer Ministro William Pitt y al First Sea Lord (lord Melville) sobre la conveniencia de enviar una expedición a retomar la colonia holandesa del Cabo de Buena Esperanza (3), pequeño y lejano puesto de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Aceptada la idea, el comando naval le fue otorgado al entonces Capitán de Navío Popham con una fuerza naval de cinco navíos (4) y algunos buques menores: 2 fragatas, 1 corbeta y 1 bergantín, con 61 transportes, estando la tropa bajo al comando del Mayor General sir David Baird. Ambos, más los posteriores actores Beresford y Auchmuty, habían sido camaradas en la campaña del Mar Rojo en 1801.

La expedición debió partir de Cork (5) el 1º de septiembre, zarpada demorada hasta asegurarse que una fuerza naval francesa había entrado en Cádiz y no era una amenaza en el mar. Hizo escala en Madeira y en la navegación a San Salvador (Brasil), el 3 de noviembre se perdieron los transportes *King George* y *Britannia*, pereciendo en el primero el General Yorke, comandante de la artillería. En San Salvador permanecieron del 10 de noviembre al 28 de

(2)

Este Capitán de Infantería de Marina Alexander Gillespie integró la fuerza expedicionaria británica que invadió el Río de la Plata en 1806, fue comisario de prisioneros y tras la Reconquista estuvo confinado en San Antonio de Areco y Calamuchita hasta 1807; años después escribió unas interesantes memorias.

(3)

Había sido devuelta a Holanda en 1802 por el Tratado de Amiens.

(4)

Los navíos eran la clase de buques de guerra más poderosos de la época de la vela; montaban generalmente más de 60 cañones. Debajo de ellos, en orden naval aunque no excluyente, estaban las fragatas y las corbetas.

(5)

Sur de Irlanda, actualmente la base naval de Haulbowline del Servicio Naval Irlandés.

(6)

Para la época, un Capitán de Navío con comando de una fuerza naval; de manera confusa se lo suele equiparar a Contraalmirante, como sería más adelante.

diciembre, llegaron al Cabo el 6 de enero de 1806, y tomaron la colonia sin mayor oposición. Al zarpar de Madeira, Popham se había nombrado a sí mismo Comodoro (Ref. 02, pág. 3) ⁽⁶⁾. Según Destéfani (Ref. 07, pág. 112) sus instrucciones especificaban no incursionar contra el Río de la Plata, pero las cosas podían cambiar si España se unía a Francia. Roberts, por su parte (Ref. 03 pág. 71) afirma que al zarpar de Inglaterra Popham ya estaba resuelto a intentar esa aventura cuando la situación en Europa fuera favorable. Llevaba con él copia del memo firmado en 1804, para documentar ante Baird un eventual pedido de tropas. Esta explicación es la que resulta más creíble.

Parece que existía en la Armada Británica una tradición no escrita de que el Río de la Plata era o podía ser una prolongación de la estación naval del Cabo.

Al arribar la expedición a Salvador, se supuso en Buenos Aires con la correspondiente alarma que el destino podía ser el Río de la Plata, pero cuando en enero de 1806 el bergantín español *Espíritu Santo* trae la noticia de que la fuerza británica no venía al Plata, se vuelve a la normalidad, se abandonan las medidas de prevención adoptadas, no se realizaron más ejercicios ni se comprobó si el sistema de defensa era eficiente o no. Se licenciaron las milicias.

Ínterin, el 21 de octubre de 1805 se había librado la batalla naval de Trafalgar, a la altura del cabo del mismo nombre, ubicado éste cerca de la ciudad española de Cádiz, que terminó con la derrota de la flota combinada hispano-francesa a manos de los ingleses. Como resultado, Gran Bretaña poseía en adelante el control casi total del mar; en realidad el control total lo obtendría en febrero del año siguiente con la batalla de Santo Domingo en el Caribe, con la derrota de la escuadra francesa del almirante Willaumez.

Capturada la Colonia, en marzo de 1806 llega al Cabo un buque negrero procedente de Buenos Aires cuyo capitán le informa a Popham que en Buenos Aires y en Montevideo había grandes riquezas y abundantes provisiones, y que se podían tomar con pocos hombres, pues la población se levantaría y se declararía independiente con la protección inglesa.

Por otro lado, la situación en Europa había hecho desaparecer la traba política que impedía la expedición contra el Río de la Plata.

Sir Home Popham era de carácter inquieto, ávido de gloria y de riqueza. Después de la conquista del Cabo y pasado el peligro de fuerzas navales francesas, se dedicó a convencer a Baird sobre la conveniencia de aquella expedición al Plata, y que le diera tropas. Le concedió una compañía de su Regimiento, el 71º, para reforzar la Infantería de Marina embarcada, a la que Popham le agregaría su marinería en un número aproximado a los 500 hombres.

Decidida la expedición a nuestro río, el 3 de abril de 1806 Popham le ordena al Capitán Honeyman de la fragata *Leda* [4] ⁽⁷⁾ se destaque hacia el objetivo en tareas de inteligencia, políticas e hidrográficas. Debía operar entre los cabos de Santa María y San Antonio, en particular los puertos de Maldonado, Monte Video y Buenos Ayres (sic en el original).

La expedición debía zarpar el 10 de abril, pero se demoró por falta de viento. Entretanto Popham acudió nuevamente a Baird con una nueva información aportada por dos marineros que habían vivido en Buenos Aires y le confirmaron la facilidad de tomar esta ciudad. Baird le concede entonces mayor cantidad de tropas, y el 12 abril embarcó el 71º en los transportes con una fuerza de 32 oficiales y 857 hombres de tropa, junto con 60 esposas de soldados y 40 niños ⁽⁸⁾.

(7)

Toda la correspondencia citada en adelante se puede consultar en la Ref. 2. Los números entre [] corresponden a la numeración consecutiva de las cartas, órdenes o memos en esa Referencia.

(8)

En las campañas largas era normal permitir el acompañamiento a las tropas de sus mujeres y niños. En este caso eran 60 mujeres y 40 niños (Ref. 08 tomo I, pág. 212).

Popham contaba además con su propia marinería, adiestrada para actuar como fuerza de desembarco. Para diferenciarla de las tropas de tierra que usaban chaquetilla roja, la marinería vestía chaquetilla azul. Esta marinería sería comandada por el capitán King del HMS *Diadem*. En el desembarco en Quilmes, los marineros representaron aproximadamente un 30% del total.

Según el escritor inglés H. S. Ferns (*Ref. 20, pág. 32*), la idea original de Popham era zarpar hacia el Río de la Plata en busca de provisiones. Demorada su salida por falta de viento, recibió aquella información que lo convenció de la conveniencia de realizar una expedición de conquista o liberación de las colonias españolas del Río de la Plata [6]. Si bien el incidente de la calma es cierto, y Baird le concede más tropas, pero impone en el mando de las mismas al Coronel William Carr Beresford. Desde hacía algunos años, Beresford era tuerto, había perdido un ojo como consecuencia de un accidente de tiro. Para esta comisión, Baird le otorga el grado de Brigadier General, ascenso que fue mantenido en reserva por Beresford, que lo da a conocer al llegar al Río de la Plata, para disgusto de Popham, quien el 24 de junio [25] escribe su queja a Marsden, secretario del Almirantazgo.

Las instrucciones que recibe Beresford de Baird son lo suficientemente vagas, tanto como la misión a cumplir. Eran algo así, como le gusta decir a los ingleses: “proceda Ud. según mejor convenga a los intereses de Su Majestad, confiando en que su lealtad y capacidad...”. Lo autorizaba en caso de éxito a asumir como Teniente Gobernador en y sobre los distintos establecimientos españoles en el Río de la Plata que se sometían a las armas de S.M.B., lo cual significaba que él, Baird, se reservaba el cargo de gobernador ⁽⁹⁾.

(9)
Como Teniente se interpretaba al segundo o relevo en un cargo. Es común su uso actual en idioma inglés.

La información anterior de Ferns sobre las intenciones de Popham me parece de dudosa realidad, aun analizando la carta que el mismo Popham le manda a Marsden el 9 de abril [5] sobre la conveniencia de desplegar la fuerza naval a las costas de Sudamérica con el fin de obtener abastecimientos, y no mantener las tripulaciones ociosas en el Cabo, particularmente en una época de una meteorología desfavorable. Aún así, es necesario reconocer como pretexto valedero que en la colonia del Cabo faltaban alimentos, consecuencia de tres sequías consecutivas. Queda la duda sobre si esta carta encubría sus verdaderas intenciones, dada la tarea encomendada a la fragata *Leda* una semana antes. También habría una sana razón operativa, cual era la de prevenir un ataque de la escuadra del almirante francés Willaumez, que se estimaba en tránsito del Índico al Caribe, supuestamente buscando también provisiones en la costa oriental de Sudamérica.

Finalmente, la expedición zarpó el 14 de abril. La componían los navíos (de ahora en más, los números entre paréntesis a continuación del nombre indican la cantidad de cañones) *Diadem* (buque insignia, 64), *Raisonable* (64), *Diomede* (50), fragatas *Leda* (44) y *Narcissus* (36), bergantín *Encounter* (12), y los transportes *Walker*, *Wellington*, *Melantho*, *Triton* y *Ocean*, con el Regimiento 71 al mando del Teniente Coronel Denis Pack, un pequeño destacamento de artillería y algunos dragones (tropa que puede combatir montada o de a pie) desmontados (*ver figura 2*).

Antes de zarpar, Popham le escribe a Marsden informándole de sus intenciones [6]. Le vuelve a escribir desde Santa Elena [17, 18]; también le escribe a lord Melville [19].

Hay cierta evidencia de que la idea original de la travesía era directa al Río de la Plata, como se desprende de otra carta que le envía Popham a Patten, gobernador de la isla Santa Elena (base en el Atlántico de la East India Company). Le comenta sobre la expedición y le pide una compañía de artillería y cualquier otra fuerza que estime conveniente, y que se la mande a Monte Video a bordo del paquete *Georgiana* [9]. Sucede entonces el dudoso incidente de la fragata de transporte *Ocean*, que con 200 hombres de tropa a bordo se separa de la fuerza durante un temporal el 22 de abril a la noche (*Ref. 05, pág. 28*). Se la consideró perdida, y fue entonces la razón declarada para cambiar el rumbo hacia Santa Elena, y se la ha mencionado como un supuesto golpe de efecto para forzar al gobernador a entregar más tropa. Tanto Popham como Beresford se atribuyen la idea de pedir refuerzos en la isla. Finalmente, la *Ocean* se reunió con la fuerza en el Río de la Plata, con algunos daños sin mayor importancia. Como comentario: el apoyo espontáneo y sin autorización brindado por Patten a Popham le costaría después el cargo.

En Santa Elena se entera Popham, con gran sorpresa, de la muerte a los 47 años de su protector, el Primer Ministro William Pitt (el Joven). Se especula con que de haberlo sabido

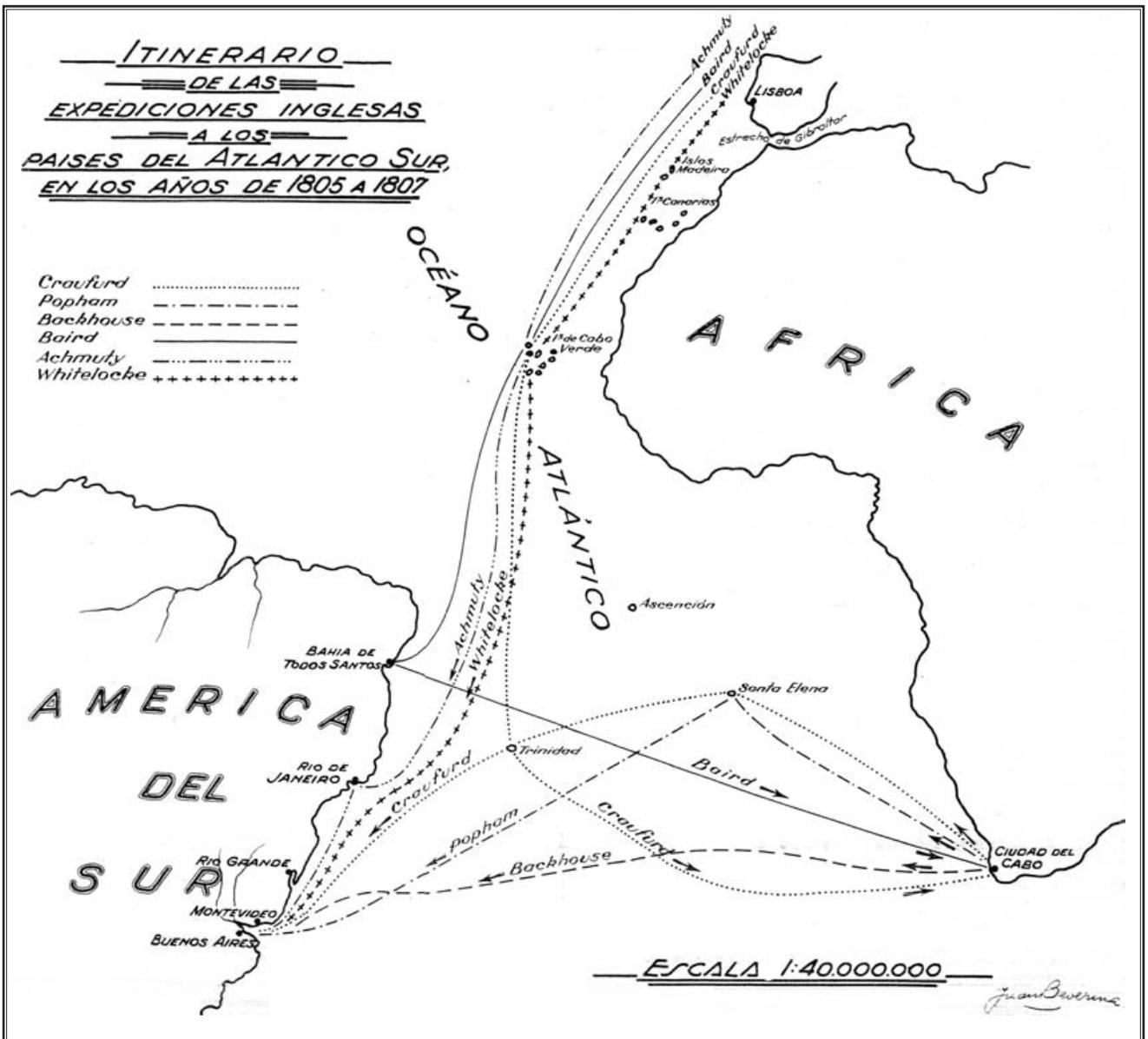


Figura 2: Itinerarios de las fuerzas navales británicas hacia el Cabo y el Río de la Plata. Fuente: Beverina.

antes de la zarpada del Cabo lo hubiera pensado dos veces, pero a esta altura ya no podía volver atrás.

Popham por lo menos fue claro al declarar entonces que sus propósitos eran abrir un nuevo y gran mercado para las mercaderías británicas. Desde Santa Elena le escribe el 30 de abril a Marsden: [18] “ [...] Buenos Ayres es contigua a la colonia del Cabo, y si bien la posesión de Buenos Ayres y de Monte Video no es absolutamente necesaria para su subsistencia es conducente a su prosperidad [...] Buenos Ayres es el mejor centro de comunicaciones y emporio del comercio de toda su provincia y es el canal a través del cual pasa anualmente una gran proporción de la riqueza del reino de Chile y Perú. [...] no tengo dudas que podremos tomar el control de Monte Video que es la llave del río y abrirá el canal de comunicación para nuestras manufacturas a cerca de seis millones de habitantes”. Como discutiremos más adelante, parece que la acertada idea original de Popham era tomar Montevideo primero.

La fuerza zarpa nuevamente el 2 de mayo, incorporando al mercante *Justina*, cargado con géneros para especular en el Río de la Plata, y en el que se embarcan 286 efectivos de la East India Company agregados a la expedición. Previamente se firmó el habitual contrato de presas entre el Ejército y la Armada, para la distribución del botín a tomarse en el Río de la Plata.

A todo esto, ¿estaba el Río de la Plata preparado para la eventualidad de un ataque? La respuesta es no, por una irresponsable falta de medios económicos y materiales. Parecía haberse borrado el recuerdo del ataque de 1762-63 (Ref. 04).

La defensa del Río de la Plata, en particular Buenos Aires, era una ficción, pese a los numerosos planes desarrollados desde tiempo atrás ante el conocimiento de posibles ataques. Responsable fue la Metrópoli, que no atendió los reclamos por medios humanos y materiales. De los cinco puntos “fortificados”: Buenos Aires, Ensenada, Maldonado, Colonia y Montevideo, sólo este último tenía cierta importancia. En Buenos Aires no se utilizó adecuadamente el armamento disponible, por el temor de entregar armas a los criollos.

Ya en 1790 el entonces Capitán de Fragata Santiago de Liniers había presentado un plan para la defensa del Río de la Plata, combinando cañoneras en gran cantidad, mejorando las fortificaciones de la costa y construyendo puestos de vigilancia.

A principios de 1805 el Virrey Sobremonte intentó poner al Río de la Plata en son de guerra, construyendo las famosas cañoneras y redistribuyendo las tropas. Se consideraría a Montevideo como la plaza más importante a defender, dejando poca tropa en Buenos Aires. Reforzar Ensenada y Colonia.

Para esa fecha, en el Apostadero Naval de Montevideo se encontraban la fragata *Asunción* (34), corbeta *Fuerte* (26), corbeta *Atrevida* (20), bergantín *Ligero* (14), goleta *Paz* (10), sumaca (10) *Paraná* y unas 20 cañoneras (11). En Buenos Aires, goletas *Belén* (2) y *Santo Domingo* (2). Fuerza apta para luchar contra corsarios, pero fuera de condiciones de combate contra otra fuerza naval organizada.

Como para todos los navegantes, el Río de la Plata fue el gran impedimento que encontraron los buques británicos, por sus bajíos, corrientes y el clima de la época, con sus frecuentes sudestadas y nieblas; demostraron desconocer el río y sus posibilidades portuarias pese a existir una cartografía adecuada.

El primer contacto español con la fuerza británica se produce el 13 de mayo de 1806, cuando desde la fortaleza de Santa Teresa, en la actual costa atlántica uruguaya, divisan un buque de guerra, el que resulta ser la fragata *Leda*. El 18 se acerca y el día 20 desembarca un oficial con cinco hombres, los que son capturados. Después de un intercambio de fuego de cañones con el fuerte, el buque manda un nuevo oficial con bandera de parlamento para exigir la devolución de los anteriores. Este oficial también es capturado, en clara violación a las leyes de la guerra. No habiendo conseguido su objetivo de recuperar a sus hombres, el buque inglés se alejó el día 25, sin duda a esperar al resto de la expedición en la boca del río.

El 26 de mayo Popham cambió su insignia a la fragata *Narcissus*, con la que se adelantó a la escuadra para obtener datos, sondear el Río de la Plata y comunicarse con la *Leda*. La niebla fue un gran problema para la posterior aproximación a la boca del río, de cuya riesgosa navegación Gillespie nos brinda una interesante descripción, así como de los puertos (Ref. 05, caps. III y IV). El resto de los buques arribó el 8 de junio a la altura del cabo Santa María (ROU), cuando Popham se encontraba fondeado cerca del banco Inglés con la *Narcissus*. Para ese entonces ya no era desconocida en el Río de la Plata la presencia de buques enemigos.

Por fin, y no sin sobresaltos en la navegación, la fuerza se había reunido el día 11, pero nuevamente la niebla frente a Montevideo les impidió reunirse con la *Narcissus* hasta el 13.

Poco se ha comentado sobre cuál era realmente el destino final de la expedición: Montevideo o Buenos Aires, interrogante que tuvieron los mismos británicos desde la zarpada del Cabo. Ya el 23 de abril, una semana antes de llegar a Santa Elena, Popham dicta unas instrucciones generales para el desembarco de la expedición, cubriendo todas las posibilidades (Ref. 08, tomo I, pág. 218). La lógica indicaba que debía ser el primero de los puntos nombrados.

(10)

Sumaca: barco pequeño y de fondo plano, de dos palos, el de proa aparejado de polacra y el de popa de goleta solamente con cangreja, que se usa en América Latina para el cabotaje.

(11)

Cañonera: embarcación de menos de 20 metros de eslora, un palo y velas cangreja y foque, pudiendo ser propulsada también con remos. Montaba un cañón generalmente de 24.

Lamentablemente para ellos, el 8 de junio capturan una goleta española que navegaba con bandera portuguesa, cuyo piloto les informa que desde el interior había llegado a Buenos Aires una gran suma de dinero para ser embarcada a España en la primera oportunidad posible; que la ciudad estaba protegida por una canalla indisciplinada; que se aproximaba la festividad de Corpus Christi que terminaba en una borrachera general, y que por lo tanto era una oportunidad favorable para atacar la ciudad (Ref. 05, págs. 39, 40) [22]. El 13 de junio se convoca a un consejo de guerra, en el que se resuelve que el destino sería Buenos Aires. El criterio militar de Beresford se decidía por Montevideo, que era la ciudad más fuerte y que por lo tanto debía ser atacada primero aprovechando la sorpresa, y que después desde ahí se podían continuar otras conquistas. Pero el comandante naval y la mayoría de los oficiales fueron de opinión contraria.

Venció la codicia. Es evidente que Montevideo tenía una superior importancia militar y como puerto. El abastecimiento por mar, desde un Brasil amigo o benevolente, los hubiera independizado de los recursos locales hasta la llegada de refuerzos. Ofrecía ventajas defensivas: la ciudad estaba en el extremo de una península angosta, que toca en el mar, navegable para cañoneras en ambos lados de ella. Cualquier fuerza atacante que intentara retomarla por tierra estaría expuesta al fuego cruzado de estas embarcaciones. Esta situación se puede apreciar en la siguiente figura 3, "Alrededores de Montevideo".

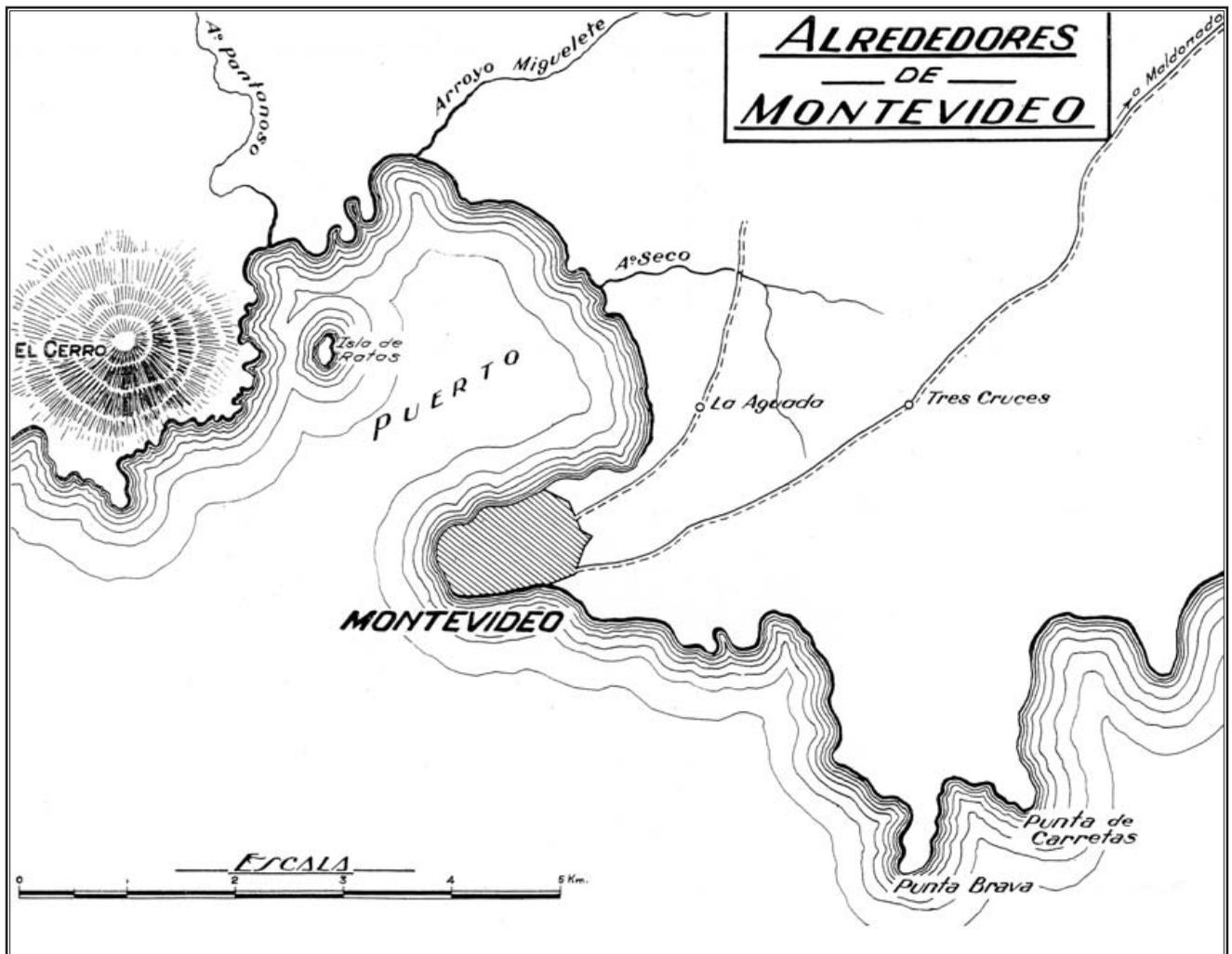


Figura 3: Esquema de la península de Montevideo. Fuente: Beverina.

El espíritu británico se manifiesta en Gillespie cuando considera que Montevideo pudo ser una interesante base para el contrabando al interior (Ref. 05, pág. 43).

No se puede dejar de tener en cuenta que por el lado español, conocida la amenaza y suponiendo con buen criterio que el lugar de desembarco sería Montevideo, se habían concentrado en ella las fuerzas de defensa del Río de la Plata. Pero por otro lado, estaba el gran impacto político de tomar Buenos Aires, la ciudad capital del virreinato. Es dudoso que con las magras fuerzas disponibles, aun considerando la sorpresa, hubieran podido los británicos vencer las defensas de la ciudad amurallada.

Decidido el desembarco, el día 16 las tropas fueron transferidas a los transportes por su menor calado. Beresford con su Estado Mayor se traslada a la *Narcissus*, con Popham, donde embarcan también la infantería de marina y el personal de marinería que iba a desembarcar. Se declara el bloqueo del Río de la Plata. Dos de las unidades mayores, el *Raisnable* (64) y el *Diomede* (64) fueron dejadas frente a Maldonado y Montevideo respectivamente, para mantener el bloqueo y evitar las comunicaciones con otros puntos de la costa.

El día 23, Liniers, comandante de Barragán, informa de cinco buques grandes de tres palos, tres bergantines y una sumaca, los cuales amagaron un desembarco. Dado que no pudo avisar a los navíos y a las fragatas que los apoyaban, los confundió con corsarios. Pero dos días después, el 25 de junio, Liniers avisa al Virrey que diez buques se dirigían hacia Buenos Aires.

Ese mismo día, 25 de junio de 1806, los ingleses desembarcaron en Quilmes 1.635 hombres (Gillespie, Destéfani, Beverina y Roberts dan cifras con diferencias de muy pocos hombres). Para dar un apoyo cercano a la operación, el buque artillado más chico, el *Encounter* (12), fue varado en la playa. La defensa española fue débil e ineficaz; el Virrey no utilizó las pocas lanchas cañoneras disponibles en el Riachuelo. Las tropas invasoras vivaquearon esa noche en la playa, soportando una lluvia pertinaz y fría. No es el objeto de este trabajo considerar las acciones hasta la llegada de los ingleses el 27 a Buenos Aires, a la que, de manera desconcertante aun para ellos mismos, ocuparon sin oposición, marchando en cuadros abiertos para dar la impresión de un fuerza mayor que la real.

Algún autor especula con razón que la captura de Buenos Aires, más que una conquista militar, fue un audaz golpe de mano. Pero los británicos se habían metido en una ratonera, y necesitaban auxilio urgente, que no llegó a tiempo. Las distancias y los tiempos les jugaron en contra.

En nuestra capital, los invasores capturaron algunas pocas unidades navales españolas, casi sin valor militar: faluchos *San Luis*, *Nuestra Señora del Carmen*, *San Felipe*, *San Tiago*, *El Belem* y cuatro cañoneras sin nombre. Goletas *Belén* y *Santo Domingo*.

Conquistada —¿simplemente ocupada?— la ciudad, Popham envía la *Narcissus* a Londres con la noticia y el botín capturado, caudales reales locales (Correo, Aduana, etc.) y de la Real Compañía de Filipinas, valuado en un millón de dólares, adonde arriba el 12 de septiembre, un mes después de la Reconquista.

El 5 de julio de 1806, Popham manda dos cartas al Cabo. Una al “Comandante en Jefe o al Oficial más Antiguo de los Buques y Embarcaciones de Su Majestad en el Cabo de Buena Esperanza” [28] a quien le remite copia de la carta enviada al Almirantazgo sobre la expedición al Río de la Plata. Si bien se manifiesta “encontrarse en un estado de perfecta tranquilidad y a pesar de encontrarse en completa posesión de Buenos Ayres”, le dice que para realizar ulteriores operaciones ofensivas, en particular contra Monte Video, es necesario contar con refuerzos navales, por lo menos una fragata y dos buques armados. La otra carta, al “Capitán o Comandante de buque de Su Majestad subordinado a sir Home Popham” [29] en que le pide no pierda tiempo en despachar a todas las fuerzas navales en el Cabo, excepto las que Baird o él estimen necesario retener ahí. Deben enviarse embarcaciones menores, de poco calado.

Esa tranquilidad de Popham no era compartida por Beresford, quien se sentía solo, rodeado por la inmensidad de un país que se manifestaba hostil. Quien además no tardó en com-

prender que nunca tendrían el apoyo de los criollos, entre otras cosas, por el temor de volver al dominio español.

De cualquier manera, estaba condenado. El viaje de las noticias a Inglaterra demoraba dos meses en cada sentido; al Cabo, uno y medio. Su dominio sobre Buenos Aires duró solamente un mes y medio.

Conocida la caída de Buenos Aires, en Montevideo se adoptaron medidas de defensa y de ataque. El día 11 de julio de 1806 se reunió un Consejo de Guerra para preparar los planes. Se armaron 7 sumacas y 17 cañoneras al mando del Capitán de Fragata Juan Gutiérrez de la Concha ⁽¹²⁾. Es de destacar una importante participación y aporte de militares y de mercantes ^(Ref. 09).

(12)
Valiente oficial que en 1810 era gobernador de Córdoba, y terminó fusilado junto con Liniers.

Tomada conciencia a su vez por los españoles de la debilidad de las fuerzas británicas, comienza el alistamiento para la reconquista de la capital. Se reúnen tropas en Montevideo, adonde Liniers llega a mediados de julio, se hace cargo de las mismas, y comienza su movimiento hacia la Colonia.

El 27 de julio se produce la primera gran salida de los buques de Montevideo hacia Colonia, los que pudieron eludir el bloqueo navegando por el canal norte, siendo perseguidos sin consecuencias. Los británicos mantenían una estrecha vigilancia de este último, por sus sospechas que pudiera ser utilizado como puerto de pasaje de fuerzas hacia Buenos Aires. El 29 las cañoneras salen de Colonia y atacan a un bergantín enemigo.

Luego de tomada la plaza, la preocupación lógica de la fuerza naval británica fue evitar el tráfico de costa a costa y por lo tanto el envío de refuerzos. No desconocían las actividades de Liniers, y destacaron varias cañoneras hacia la zona más favorable de cruce, en San Isidro, pero no se tomaron con la debida anticipación las medidas necesarias para impedir el cruce del río.

Popham vino de Montevideo a la Ensenada el 30 de julio, donde le informaron que habían avistado 17 barcos en Colonia. Ordenó entonces que viniera de Montevideo el *Diomedes*, con toda la marinería que se pudiera sacar de los buques grandes, para que a las órdenes del capitán King del *Diadem* armaran las cañoneras tomadas en el Riachuelo y batieran a las unidades de Gutiérrez de la Concha. King llegó recién el 4 al mediodía y sus lanchas estaban listas el 5, cuando Liniers ya había cruzado. Este último sólo encontró la oposición de la *Dolores* (12), virtualmente sin inconvenientes. La derrota seguida por Liniers se puede apreciar en la figura 4.

Justo es reconocer que Popham no tenía mucho personal disponible, descontados los que estaban en tierra con Beresford, la dotación de Ensenada y los que tripulaban al *Justina* y la *Dolores*. Este mismo problema lo sufriría después Stirling en Montevideo.

Un factor de importante influencia en las operaciones fue el temporal del SE que duró 15 días con persistentes lluvias, desde el 23 de julio, cuando la salida de Liniers de Montevideo, hasta la Reconquista, y que afectó por igual a ambas partes. Pero a Beresford le impidió una eventual salida de Buenos Aires para enfrentar a Liniers, como lo había hecho con Pueyrredón en Perdriel el 1° de agosto, las comunicaciones con los buques, como también abandonar eventualmente la ciudad para reembarcar con sus tropas en Ensenada si fuera necesario.

El capitán King era un oficial capaz y de la confianza de Popham. Cuando el tiempo moderó un poco, el día 8, King improvisó una fuerza con el *Encounter*, junto con las goletas *Belem* y *Dolores* al mando de oficiales de la *Diadem* y tripulado con personal de este mismo buque, y remontaron hasta el Puerto de las Conchas, donde divisaron a las embarcaciones patriotas, pero no pudieron acercarse por falta de agua. Después de algunos cabildeos se tomó la errónea decisión de reconocer y bloquear Colonia, para lo que se destacó al transporte *Walker*.

Pese a las dificultades de los caminos pantanosos por la lluvia, Liniers llegó a la Chacarita el 9 de agosto, y al día siguiente comenzó el avance hacia el Fuerte.

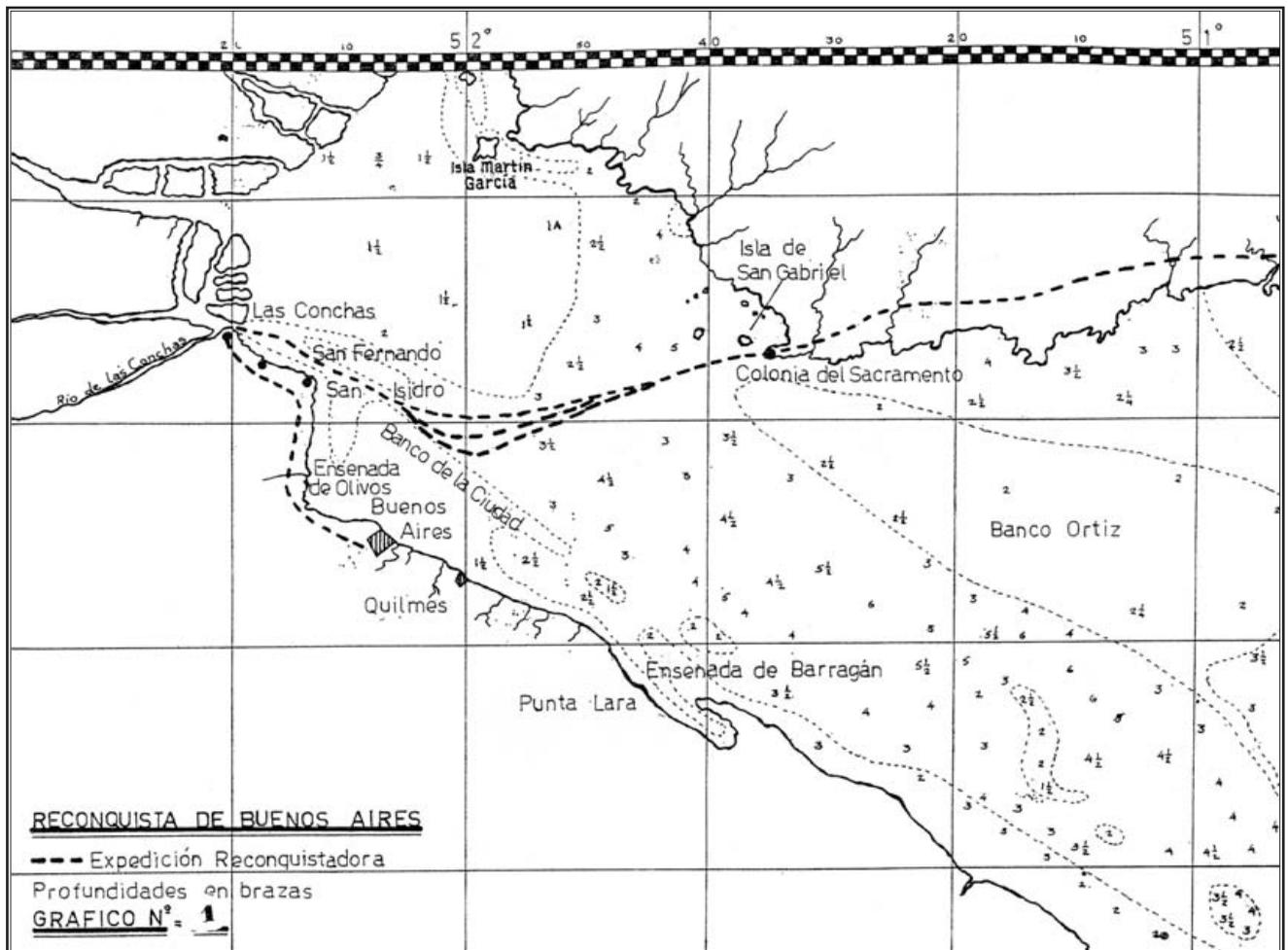


Figura 4: Derrota del cruce de la fuerza de Liniers. Tomado de Referencia 4.

Popham desembarcó el día 11, ordenó el embarco de heridos y enfermos, y coordinó con Beresford que éste se retiraría al día siguiente hacia la Ensenada para su reembarco. Operación imposible por estar rodeados por fuerzas españolas, por la distancia, el estado de los caminos y la falta de víveres.

El asalto final de Liniers contra Buenos Aires se realizó el día 12, logrando la rendición de los ingleses. Si bien algo intentaron ese día los buques británicos para apoyar a sus tropas, no fue mucho lo que pudieron hacer; la parte principal de la acción en tierra se desarrolló entre las 10:00 y las 13:00. Fue evidente la incapacidad de la fuerza naval para dar apoyo a la tropa en tierra debido, según fuentes navales, en parte al mal tiempo y en parte a la no llegada de los refuerzos solicitados a Inglaterra. El resentimiento de las tropas los llevó a hablar de "deserción de la Armada". Algo similar sucedería cuando la Defensa, en julio de 1807 (13).

(13)
 También hablaron de la deserción de la RAF en Dunkerque en 1940.

Es necesario mencionar que el día de la Reconquista, al cesar el temporal, el río sufrió una violenta bajante, lo que motivó que el *Justina* quedara en seco, siendo abordado por una partida de caballería (Ref. 05, pág. 79) entre quienes se contaba Martín Miguel de Güemes. Este mercante capturado, de 26 cañones, junto con una goleta habían dado fuego naval de apoyo de cierta efectividad.

Es conocido que la rendición inglesa fue a discreción, después de 46 días de ocupación. Beresford izó inicialmente la bandera blanca y luego la española. Después de la rendición, Liniers con mucha hidalguía y más ingenuidad, acuerda con el vencido proceder a la entrega e intercambio de prisioneros de la manera habitual en la época, esto es, bajo palabra. Pero Liniers tenía una autoridad acotada: el Cabildo, el gobernador de Montevideo, y principal-

mente los mandos criollos, todos se opusieron, y los prisioneros fueron retenidos y enviados al interior del país, distribuidos en varias ciudades o poblaciones, y serían finalmente devueltos después de la Defensa del siguiente 1807.

Merecen un comentario las condiciones que ofrece Beresford para la capitulación, expresadas con la característica soberbia inglesa, que parecen los términos de un vencedor que se retira, cuando comienza diciendo:

“No teniendo el general británico más objeto ya por qué permanecer en Buenos Aires, y con el fin de evitar una efusión no necesaria de sangre, como asimismo la destrucción de las propiedades de los habitantes de esta ciudad, conviene en entregar el Fuerte de Buenos Aires al Comandante de su Majestad Católica, bajo las condiciones siguientes: 1° que marcharán las tropas inglesas con todos los honores de la guerra y se considerarán como prisioneros de guerra, pero para ser embarcados en transportes ingleses, ahora en el Río, lo más pronto posible, para ser convoyados a Inglaterra o a los puntos de donde vinieron; 2° [...]” (Ref. 08, tomo I, pág. 393). Los otros puntos no merecen mayores comentarios.

La reacción inicial de Popham ante la rendición de Beresford fue que recibiría las tropas y que abandonaría el río, ya que era normal que fueran liberadas bajo palabra de no combatir nuevamente hasta ser oficialmente intercambiados, decisión final que correspondía sin embargo a los gobiernos de ambas naciones.

Le escribió a Liniers el mismo 12 de agosto diciendo que esperaba el intercambio de las tropas por prisioneros, y que le enviara a las mujeres, niños, enfermos y heridos. Pero no sabiendo realmente quién era la autoridad, le escribió también al gobernador de Montevideo y al Virrey. Los archivos británicos tienen 44 cartas intercambiadas con el gobernador. El error de Popham fue pretender un canal oficial español para las comunicaciones, cuando el Virrey no existía en la práctica, los prisioneros estaban en Buenos Aires, y el gobernador de Montevideo, aunque superior de Liniers, no tenía autoridad sobre esta ciudad. Y el pobre comodoro no quería (¿podía?) salir del río sin solucionar el tema. Pero su problema urgente eran los abastecimientos, cuando sus dotaciones estaban disminuidas, exhaustas y con la amenaza del escorbuto. Ya después de la toma de Buenos Aires había enviado al navío *Raisonable* (64) a Río de Janeiro para que trajera vituallas y pertrechos para toda la escuadra. Si bien no dispongo de detalles sobre los abastecimientos, es constante la preocupación del comodoro por la galleta, o por harina para cocinarla.

Popham demoraba la información a Londres a la espera de mejorar su situación. Recién el 25 y el 28 de agosto manda sus primeras noticias al Almirantazgo [61; 62].

Mientras tanto, mantiene el bloqueo del río y sus puertos. Fue con la *Leda* a Ensenada donde ordenó clavar ⁽¹⁴⁾ los dos cañones de la batería costera y reembarcar a la infantería de marina que las guarnecía. El 15 de agosto estaba estacionado frente a Montevideo con el *Diadem* (64), *Diomede* (50), *Leda* (38), *Encounter* (12), *Dolores* (12) y los 5 transportes: *Ocean*, *Triton*, *Melanchton*, *Wellington* y *Walker*.

Sucede entonces en la etapa colonial el primero de dos hechos inéditos y poco apreciados, y de tremenda trascendencia política posterior: el 14 de agosto, dos días después de la Reconquista, el Cabildo de Buenos Aires exige al Virrey que recorte su autoridad y designe a Liniers Comandante de Armas. El Virrey acepta.

Las actividades navales en el Río de la Plata desde la Reconquista hasta enero de 1808

Reacción británica al conocer la zarpada de Popham del Cabo

Volviendo un poco atrás, resulta muy complicado (¿hasta divertido?) realizar un relato cronoló-

(14)

Clavar un cañón: introducir un “clavo” (generalmente plomo) en el oído por el que se daba fuego a la pólvora, de manera que quedaba inutilizado durante cierto tiempo.

gico de los hechos, el que se ve seriamente obstaculizado por la demora en las comunicaciones. No hay coherencia en los tiempos, las acciones y las decisiones en ambos extremos de la cadena de mandos británica, decisiones que se toman sobre informaciones largamente superadas por los acontecimientos. Mencionamos que el tiempo normal de transmisión de las noticias entre Buenos Aires y Londres era como mínimo de aproximadamente dos meses en cada sentido, salvo los ligeros buques correo que, con vientos favorables, podían reducirlo a un mes.

La información de la zarpada no autorizada de Popham hacia el Río de la Plata (14 de abril) llegó a Londres a fines de junio [115; 116], pero transcurrió un mes antes que se produjera alguna reacción; quizá porque el Almirantazgo desconocía las verdaderas intenciones de aquél. Ignoraba también los resultados de la incursión.

Además, es necesario mencionar dos interrogantes cuya incertidumbre contribuyó al fracaso de las acciones posteriores: primero, ¿Popham había conquistado la ciudad de Buenos Aires o todo el virreinato de Buenos Aires como se lo conocía en Inglaterra?; segundo, ¿los habitantes habían recibido a los invasores con los brazos abiertos?

Recién el 28 de julio, el secretario de Guerra Windham le escribe a Beresford diciendo que si había tomado algún punto, tratara de mantenerse. Si hubiera fracasado en el intento, no insistiera, y que en todo caso no se metiera en asuntos de independencia que pretendieran los criollos. Pero suponiendo el éxito de la expedición, le informa que le envía aproximadamente 2.000 hombres de refuerzo al mando del Brigadier General sir Samuel Auchmuty (quien debía ser su segundo en el comando), escoltado por el Contraalmirante Charles Stirling. Por su parte el Almirantazgo le ordena a Popham entregar el mando a Stirling y regresar a Inglaterra [118].

Reacción británica al conocer la captura de Buenos Aires por Popham

El primero en enterarse de la ocupación de Buenos Aires fue Baird en el Cabo el 12 de agosto, el mismo día de la Reconquista. Decidido a enviarle refuerzos a Beresford, retiene al Regimiento 47 que estaba en camino a la India y dispone el envío del 38 y de un destacamento del 20 de Dragones Livianos y un escuadrón del 21 de Dragones Livianos, más dos regimientos de infantería, lo que sumaba cerca de 2.000 hombres. Todos al mando del Teniente Coronel T. J. Backhouse, con su correspondiente escolta naval, fuerza que zarpa el 29 de agosto para una travesía de 45 días.

La información de la captura llega a Londres el 12 de septiembre, después de un rápido viaje de 57 días, cuando la ciudad ya había sido reconquistada. El día 25, el Almirantazgo le comunica a Popham que desaprobaba que hubiera iniciado una operación de esa magnitud sin consentimiento del gobierno, pero al mismo tiempo lo felicitaba a él y a todo su personal por el éxito de la operación.

Pero la expedición de Auchmuty se demora por una crisis en Portugal, y el Almirante Stirling zarpa a fines de agosto hacia el Cabo con los abastecimientos, un convoy de buques para la India y el nuevo gobernador del Cabo (General Grey) en reemplazo de Baird, pero sin las tropas. Hace escala en Río de Janeiro entre el 13 y el 18 de noviembre para reaprovisionarse, y se entera por un buque portugués de que Buenos Aires había sido retomada por los españoles. Decide continuar al Plata.

Solucionada la crisis en Portugal, Auchmuty zarpa con las tropas (aproximadamente 3.600 hombres) el 12 de octubre directamente al Río de la Plata, siendo su segundo el General Lumley. Lo escoltaba un escuadrón al mando del Capitán de Navío Donnelly con las *Ardent*, *Unicorn*, *Daphne*, *Pheasant* y *Cherwell*. Llevaba instrucciones de que en caso que Buenos Aires hubiera sido retomada, que tratara de ocupar algún otro punto y esperara refuerzos para volver a reconquistarla, y de no ser posible, seguir al Cabo. Finalmente, Stirling y Auchmuty llegarán por separado al Plata.

Conocida la ocupación de Buenos Aires por Popham, se reactualizan los viejos planes para la captura de las colonias españolas en América. En Portsmouth se prepara otra expedición, fuerte de 3.000 soldados, al mando del Brigadier General Robert Craufurd, la que sería escoltada por un escuadrón naval al mando del Contraalmirante George Murray, cuyo destino original era Tenerife, cambiado luego por capturar Chile, operación tenaza con la ocupación de Buenos Aires. El Almirante podía decidir qué ruta tomar: por el Cabo de Hornos o por el Cabo de Buena Esperanza. Esta aparente rara alternativa se justificaba porque en la ruta corta, directa del oeste, a lo largo de la costa de Sudamérica, pasado Río de Janeiro no tendrían puntos de reabastecimiento ni de refugio antes de enfrentar al temible Cabo de Hornos.

No puedo dejar de mencionar que el plan mental del Primer Ministro comenzaba con mandar una expedición vía la India, capturar Manila en Filipinas, continuar y tomar México por el Pacífico, mientras otra fuerza ocupaba este país desde el Caribe. Simultáneamente, Craufurd debía tomar Chile desde el sur, ocupar preferentemente Valparaíso, tomar contacto terrestre con Beresford, y no avanzar hacia el Perú, el que sería objeto de la otra expedición.

Murray se demora en reunir a su fuerza naval, y por lo tanto Craufurd zarpa de Falmouth el 12 de noviembre de 1806 con sus tropas escoltadas por una fuerza al mando del Capitán de Navío Robert Stopford, compuesta por los navíos de 74 cañones *Spencer*, *Ganges*, *Captain* y *The-seus*, más los *Nereid* (3), *Paulina* (16), *Haughty* (14), *Jackdaw* (2) y *Crane* (2); la componían además 37 transportes en los cuales embarcaban los aproximadamente 4.000 hombres (Ref. 10).

Como se temía una posible salida de fuerzas españolas o francesas, se adoptó un esquema de “cordón” de fuerzas entre Madeira y las Canarias para la seguridad de Stopford, quien llegado a Cabo Verde y reunido con Murray debía destacar parte de sus buques hacia las Canarias, punto focal considerado de importancia para proteger las rutas hacia el oeste y sur.

De acuerdo con sus órdenes, Stopford fondeó el 14 de diciembre en Porto Praia, isla Santiago, Cabo Verde, para reabastecimiento y a la espera del Almirante Murray. Pero el Almirante recién puede zarpar de Falmouth el 31 de diciembre, dos días antes que llegaran a Londres las noticias de la Reconquista, las que afectan seriamente todo el plan. Se había perdido una quijada de la tenaza.

Reacción británica al conocer la Reconquista de Buenos Aires

El 2 de enero se envía entonces a la corbeta *Fly*, considerada el buque más rápido de la armada, con órdenes “most secret” a Murray para dirigirse a Río de Janeiro o a Buenos Ayres (sic) según lo crea conveniente. ¿Cómo se encontraban en el mar? Conociendo la derrota prevista, cómo han soplado los vientos y cómo responden los buques, y una buena vista. Si las tropas de Auchmuty se encontraran todavía en Buenos Aires, de ser necesario le brindará apoyo con las de Craufurd; si los españoles hubieran realmente reconquistado Buenos Aires, y considerara que su fuerza es suficiente, los atacará. Caso contrario deberá esperar los refuerzos a mandar desde el Cabo. La corbeta tenía órdenes, luego de alcanzar a Murray, de continuar al Cabo sin pérdida de tiempo, con órdenes de embarcar cuanta tropa fuera posible, para que junto con las de Craufurd retomaran Buenos Aires. Es decir, pese a la derrota, Beresford había demostrado que existía la posibilidad cierta de capturar la colonia del Plata.

Algo más, si al llegar a Buenos Aires encontrara la plaza en poder inglés y en tranquilidad, retomaría sus órdenes iniciales sobre la campaña contra la capitanía de Chile.

La corbeta debía entregar al oficial inglés más antiguo en Buenos Aires y enviar al Almirante Troubridge copia de estas instrucciones por medio de los *Hermes* o *Cormorant*, con la orden de tenerlas permanentemente agregadas a un peso, y tirarlas al mar en caso de riesgo de captura.

Ante la demora de Murray, y desconociendo las causas, el General Craufurd le exigió al Capitán Stopford continuar la navegación hacia el Cabo de Buena Esperanza, dejando Cabo Verde

el 11 de enero, aunque con la fuerza dividida. Los *Captain* y *Ganges* fueron enviados de regreso a Inglaterra, el *Jackdaw* a informar al Almirante Cuthbert Collingwood, Comandante en Jefe del Mediterráneo, acerca de los movimientos, quedando la *Crane* en el puerto con mensajes cifrados para Murray. El 20 de marzo la fuerza llegó a Simonstown, cerca de Ciudad el Cabo. Murray había fondeado en el Cabo dos días antes. Los transportes eran mucho más lentos que los buques de combate.

El 30 de marzo la corbeta *Fly* fue despachada a Buenos Aires con noticias de Craufurd para Auchmuty. El 6 de abril la fuerza zarpó hacia Buenos Aires con la escolta de los navíos de 64 cañones *Polyphemus* y *Africa*, las fragatas *Nereid* y *Saracen*, más algunos menores. El 21 hicieron la obligada escala en Santa Elena, zarpando nuevamente el 26, y el 14 de junio entraron al Río de la Plata.

Mientras tanto, en Londres se decide enviar refuerzos adicionales. El primer elegido para el comando superior (Comandante en Jefe de las Fuerzas en Sudamérica) fue el General sir Arthur Wellesley, dejado de lado por su falta de popularidad dentro del ejército. La elección recae entonces en el Teniente General John Whitelocke (tampoco muy prestigioso) con el General Levinson Gower como su Jefe de Estado Mayor, además del Brigadier General Ackland como comandante de los refuerzos adicionales. De esta manera, en el Río de la Plata se encontrarían cinco oficiales generales: Whitelocke, Gower, Auchmuty, Craufurd y Lumley (el sexto, Ackland llegó después de la Defensa) y dos Almirantes (Stirling y Murray). Se debía agregar un tercer Almirante como comandante superior, sir Thomas Troubridge, pero lamentablemente se hundió con su buque en un tifón el 1º de febrero de 1807, en camino de la India al Cabo. Whitelocke y Gower zarpan el 9 de marzo en la fragata *Thisbe* para un viaje de dos meses al Plata.

Las fuerzas navales españolas locales, por su parte, consistían en un puñado de embarcaciones menores, apoyadas por algunas privadas que cumplían tareas de transporte entre ambas márgenes, y eventual vigilancia del enemigo.

El mes de octubre de 1806 registra hechos navales interesantes, como el apresamiento el día 3 de un buque negrero inglés; el 6 se captura en la Ensenada un bergantín inglés con 1.300 fusiles, 18 cañones de bronce, pólvora, etc. Nuestro héroe naval Azopardo obtiene una patente de corso para una balandra llamada *La Mosca de Buenos Aires*, con la que prestó destacados servicios. El 18 de octubre se realizó un primer y frustrado ataque a Montevideo cuando dos buques ingleses se acercaron al puerto para bombardearlo, pero quedaron en calma, y debieron ser remolcados afuera de la bahía por sus propios botes, después de tres horas de combate con cañoneras locales. Por este infructuoso ataque contra los buques de Popham, las tropas terrestres españolas tildaron de cobardes a los hombres de su Armada ⁽¹⁵⁾.

(15)
¿También los españoles? Nadie nos quiere.

Cómo se va conformando la fuerza británica

El 16 de septiembre regresó al Plata desde Río de Janeiro el *Raisable* con los magros abastecimientos obtenidos. Poco después llegó la fragata *Medusa* (32) con 300 hombres de caballería, adelantada a la fuerza del Cabo.

El primero de los refuerzos importantes en llegar al Río de la Plata, entre el 10 y el 12 de octubre, fue el Teniente Coronel T. J. Backhouse, quien se constituye en el oficial de ejército de mayor jerarquía en ese momento. Era el grueso de la expedición enviada por Baird desde el Cabo, que fue precedida por la *Medusa*. Lo componía el navío *Lancaster* (64), bergantines *Rolla* (14) y *Protector* (14), la goleta *Howe* y cinco transportes: *Hero*, *Royal*, *Charlotte*, *Colombine* y *Fanny*, con un total de aproximadamente 2.200 hombres. Después de la toma de Maldonado acantona sus tropas en ese lugar.

Con estos refuerzos, Popham intentó otro bombardeo naval y desembarco en Montevideo, ataque que se llevó a cabo el 28 de octubre, sin mayores resultados para ninguna de las dos partes.

Para entonces, a los británicos se les presentaba otro problema: los buques mercantes que tentados por las noticias que enviara Popham y otros que, desconociendo los hechos, llegaban con destino Montevideo o Buenos Aires y eran detenidos; era necesario vigilarlos y controlarlos.

Entretanto, Popham, preocupado por la necesidad de contar con un fondeadero seguro para sus buques y para los mercantes demorados, y buscando una fuente de abastecimientos que se le estaban agotando (y caballos para sus dragones), decide tomar Maldonado. El desembarco se realiza el 29 de octubre de 1806. Sin oposición inicial, fueron luego contenidos por fuerzas españolas y hostilizados por irregulares, de manera que nunca pudieron expandirse tierra adentro como para asegurar su fuente de abastecimientos, ni de caballada.

El 3 de diciembre arriba a la bahía de Maldonado el Contraalmirante Stirling con una fuerza de 9 buques. De éstos, el *Sampson*, de acuerdo con sus instrucciones iniciales, continuó viaje al Cabo con un par de transportes. No le fue fácil a Stirling relevar a Popham, por la resistencia opuesta por este último. La actitud de Popham en estos eventos no habla muy bien de él, pero finalmente acepta las órdenes y zarpa para Inglaterra el siguiente 26 de diciembre en un buque de bandera norteamericana. Por suerte para él, este mes de demora hace que cuando llega a Londres hubiera un nuevo gobierno, que lo trata con otra consideración.

En el Plata se van sumando buques y refuerzos. El 11 de diciembre llega la corbeta *Pheasant*; el 22 de diciembre lo hizo la goleta *Daphne* (22) escoltando a dos transportes; ambos grupos desde Gran Bretaña.

El año 1806 terminó con gran incertidumbre para los españoles de ambas márgenes del Plata, que no recibían refuerzos, mientras veían crecer la flota enemiga y el grupo de buques mercantes que esperaban entrar a puerto con sus cargas.

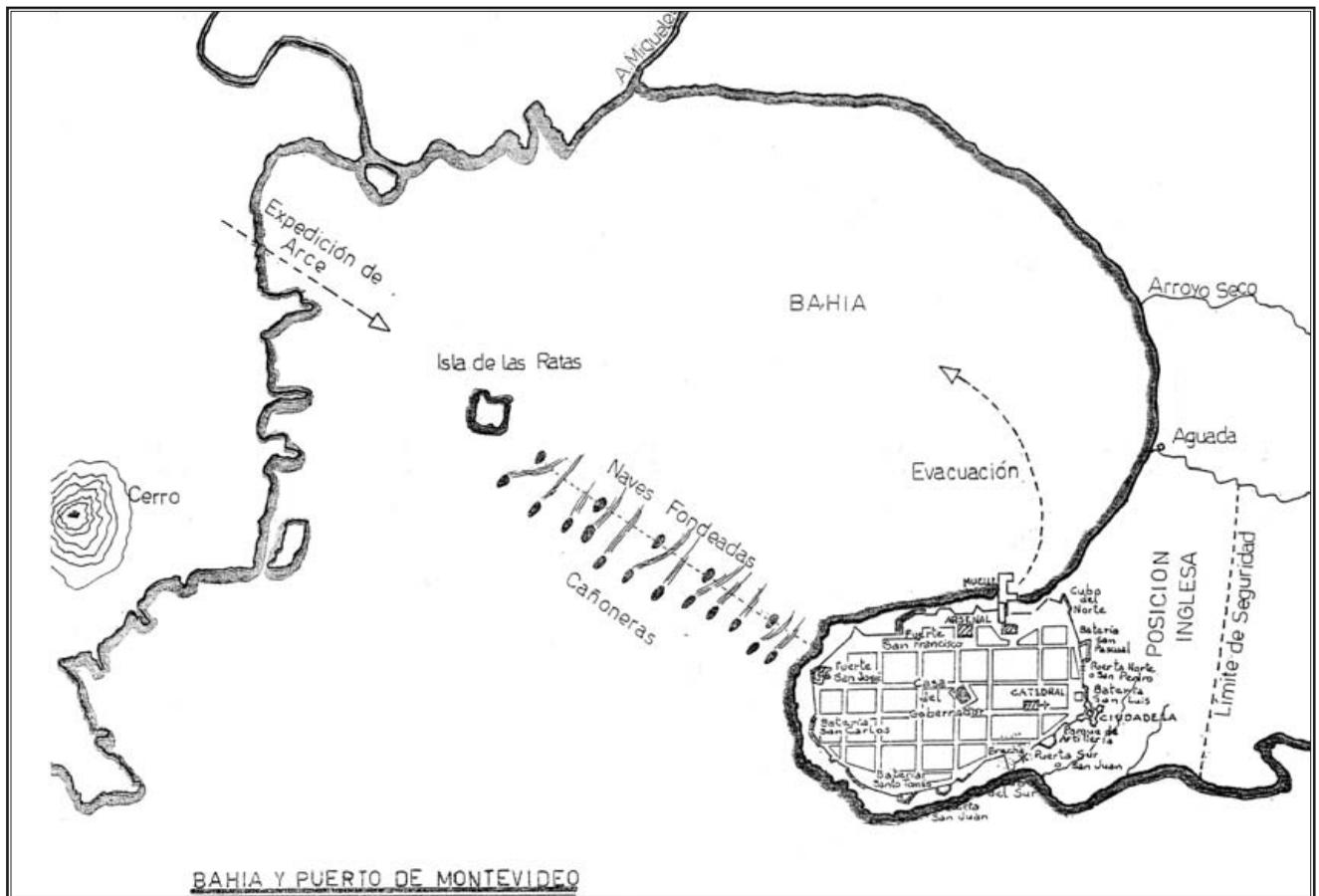
Es interesante y llamativo destacar a esta altura que en varias oportunidades desde Londres les enfatizan a las más altas autoridades militares y navales en el Plata que es necesario e indispensable el concierto y la armonía entre las fuerzas de tierra y de mar para el éxito de operaciones tan importantes como lejanas [168; 211] (Ref. 08, tomo I, pág. 187).

El tercero en llegar fue Auchmuty, el 5 de enero de 1807, con el navío *Ardent* (64), la fragata *Unicorn* (32), la corbeta *Cherwell* y 19 transportes; traían a bordo 3.600 hombres. Con el arribo de este general se reactivan las actividades militares. De la misma fuerza llega el 6 de febrero la fragata *Nereida*, con 710 hombres más.

El siguiente 12 de enero Auchmuty, sin duda el jefe de mayor capacidad militar de todos los que intervinieron en los ataques al Río de la Plata, decide evacuar Maldonado, donde Backhouse se consideraba sitiado por los irregulares, deja una guarnición en la isla Gorriti y se prepara para atacar Montevideo. Los *Lancaster* y *Diomedé* permanecen en Maldonado custodiando a los buques mercantes fondeados en la bahía.

Ante la creciente amenaza con fecha casi segura de ejecución, el gobernador de la plaza, Brigadier de Marina Pascual Ruiz Huidobro resolvió formar una defensa naval para proteger la entrada al puerto. Constaba de 5 buques artillados, acoderados para impedir el acceso, con una línea de 12 cañoneras, ubicada más avanzada hacia el mar, como se aprecia en la figura 5.

El día 14 de enero de 1807, la imponente fuerza naval británica apareció fondeada frente a Montevideo en dos grandes divisiones. La principal, de las naves de combate, entre la isla de Flores y Punta Carretas; la otra conducida por el *Raisnable* y compuesta por los buques menores y auxiliares, desde la boca del puerto hasta frente al Cerro. La fuerza atacante estaba integrada por 72 a 75 buques, de ellos 40 a 44 de combate, transportes y auxiliares, y 25 a 30 mercantes. El desembarco se lleva a cabo el 16 de enero en Punta Carretas, unos 10 kilómetros al este de Montevideo, apoyado por un intenso fuego naval, aunque la fortaleza recién pudo ser tomada el siguiente 3 de febrero.



El desembarco y ataque a Montevideo fue un modelo de operación conjunta. La cooperación del Almirante Stirling fue decidida, entusiasta y decisiva. La provisión de hombres, armas, abastecimientos, munición, pólvora, servicios médicos, garantizó el éxito del asalto.

Figura 5: 1807 - Plan para la Defensa Naval de Montevideo.

Pero el Almirante pagó un elevado costo en personal y material. Durante el ataque contra la ciudad debió empeñar gran cantidad de marinería para desembarcar los apoyos a las tropas, particularmente la tracción de los caballos faltantes, y sufrió importantes bajas. No estuvo luego en condiciones de completar sus dotaciones ni tripular las embarcaciones españolas capturadas en el puerto. Sólo pudo controlar eficazmente el canal norte del río, pero no el sur. Se vio forzado nuevamente a dejar sus buques mayores en la boca del río, y mandar goletas y balandras a incursionar aguas arriba, donde combatían contra sus similares porteñas. La captura de tres de sus mejores tenientes en estas operaciones de control fue un rudo golpe, debiendo en adelante confiar en jóvenes oficiales no totalmente experimentados. Su próxima preocupación fueron los abastecimientos generales; los que le llegaban desde Inglaterra eran apenas suficientes, el Virrey del Brasil los retaceaba, y los mercantes detenidos los cobraban a precios exagerados. Pero los efectos específicamente navales encontrados en el Arsenal de Montevideo sirvieron para mitigar los apuros del Almirante.

La conquista de Montevideo proveyó a los británicos de un buen puerto, y el seguro abastecimiento de agua; aunque por otro lado, estuvieron casi tan impedidos de avanzar tierra adentro como lo fueron en Maldonado. Nunca encontraron a aquellos criollos que corrieran en su apoyo. Stirling se consideró en una situación tan complicada como para buscar provisiones en el Cabo o aun en Inglaterra [269]. La carne traída desde Inglaterra ya estaba en mal estado y la comprada en Río Grande tenía mal olor [273].

Capturaron algunos buques españoles: *Paula* (22), *Fuerte* (22), *Héroe* (10), *Dolores* (10), *Paz* (10), el corsario francés *Rayna Louise*, 10 cañoneras.

Después de la ocupación de Montevideo el puerto fue abierto a los barcos mercantes que esperaban ansiosamente el permiso para desembarcar sus mercaderías, y realizaron fructíferos negocios. Pero la ciudad no podía absorber tanto giro comercial, y se apeló al expediente de siempre: el contrabando hacia Buenos Aires a través de la antigua vía del Delta y el puerto de Las Conchas.

Como golpe de suerte, uno de los buques ingleses, la cañonera *Cherwell*, interceptó el 22 de enero una lancha en la que escapaban de la costa sur el General Beresford y el Teniente Coronel Pack ⁽¹⁶⁾, los que fueron llevados a Montevideo. Beresford rechazó las propuestas de asumir el comando de las fuerzas terrestres, y prefirió volver a Inglaterra. En cuanto a Pack, obsesionado por recuperar la bandera de su regimiento, rompió su palabra y vuelve a combatir.

(16)
Prisionero en la Reconquista, después de escapar de Luján con Beresford, rompe su palabra de honor de no volver a combatir hasta ser canjeado. Su cabeza tendría precio entre el pueblo de Buenos Aires (Ref. 08, tomo II, págs. 205 y 384).

Un segundo dato político intermedio: entre el 6 y el 10 de febrero de 1807 se decide en Buenos Aires la destitución del Virrey Sobremonte y su apresamiento. Liniers es designado jefe militar de todo el virreinato y el poder político pasa a la Audiencia. Sobremonte quedó detenido en Buenos Aires hasta 1809, cuando Hidalgo de Cisneros lo manda a España. Fue una verdadera rebelión ⁽¹⁷⁾.

(17)
Considero personalmente que la verdadera y completa historia de nuestro Virrey Sobremonte no ha sido escrita todavía.

Entre las acciones navales menores, el 11 de marzo se desarrolló un combate en la boca del Paraná entre dos bergantines ingleses y el bergantín *Belén* (Teniente de Navío Michelena), la sumaca *Remedios* y cinco cañoneras. La acción fue reñida, y los buques ingleses pudieron escapar.

Pero Colonia era el puerto de las embarcaciones españolas que combatían en el río, y de pasaje de refuerzos a la Banda Oriental (Buenos Aires estaba libre). Para suprimir estas actividades, Auchmuty envió a tomarla, por agua, al Coronel Pack con cerca de 2.000 hombres, desembarco que se llevó a cabo el 15 de abril. En su diario, Stirling dice que "Colonia es un Monte Video (sic) en miniatura, con un muy buen puerto pequeño en el cual los buques mercantes deberían permanecer después de la conquista de Buenos Aires". Por orden de White-locke la plaza sería abandonada el 24 de junio, al comenzar el desembarco en Barragán.

Los Generales Whitelocke y Gower llegaron al Plata en la fragata *Thisbe* el 10 de mayo. Junto con ellos debía llegar el convoy del General Ackland, escoltado por las *Cormorant* y *Hermes*, con refuerzos de 1.800 tropas, el que retrasado por temporales no pudo hacerlo a tiempo para intervenir en el segundo ataque contra Buenos Aires. Arribaría recién el 22 de julio, a 22 semanas (cinco meses y medio) de la zarpada. Cabe mencionar que un día antes, el Almirante Murray le escribió al secretario del Almirantazgo William Marsden [376] expresándole su preocupación por la suerte de esta fuerza y que enviaba al *Rolla* a buscarla. Estas fuerzas seguirían luego viaje a la India.

El 14 de junio arriba el Almirante Murray con los 4.500 hombres del General Craufurd, aquellos destinados originalmente a Chile. Mencionamos la zarpada adelantada con la protección de Stopford y su escala en Cabo Verde y en el Cabo de Buena Esperanza donde finalmente se reunió con la fuerza naval de Murray, compuesta por dos navíos, una fragata, una balandra, un bergantín, una goleta, un buque depósito y 2 transportes. Como oficial más antiguo, este Almirante asumió el comando de las fuerzas navales.

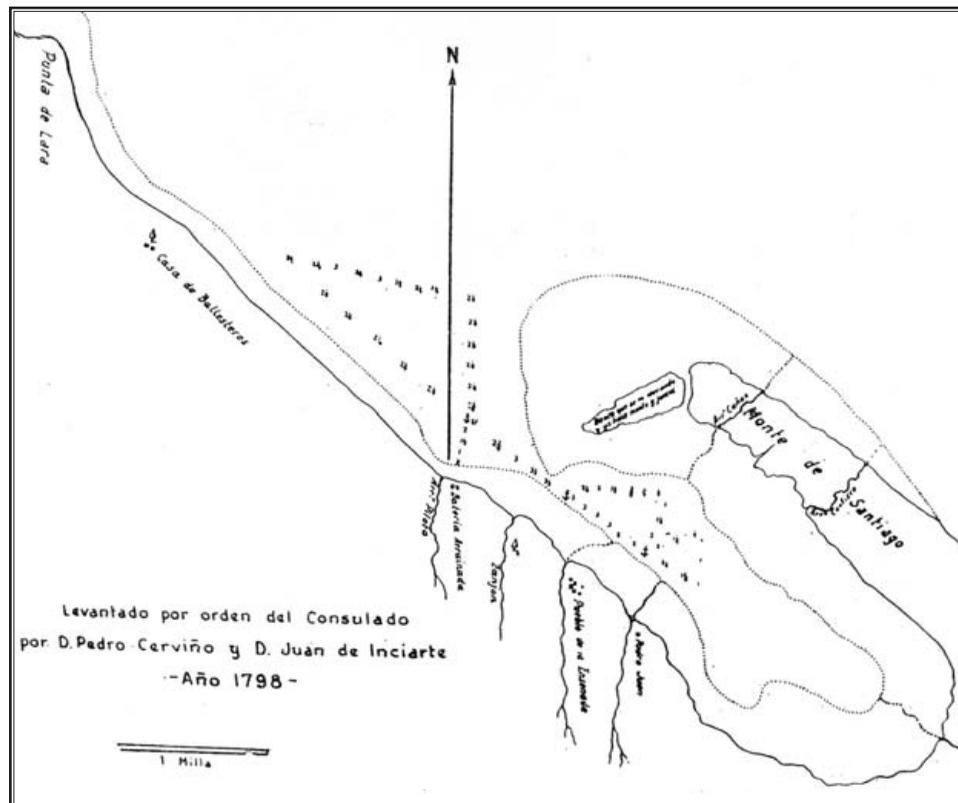
La tiranía del espacio me priva de narrar en detalle los hilarantes acaecimientos ocurridos con estas fuerzas, hasta su reunión en el Cabo: Murray era perseguido por la *Fly*, que no lo encontró por un día, así como Murray se había desencontrado con Stopford y Craufurd por seis días; la *Nereide* escoltando a los transportes con el 9 de Dragones hacia el Río de la Plata, Stopford con sus buques transportando a Craufurd, Murray con sus buques buscando a Craufurd, el *Olympia* navegando rumbo al Río de la Plata. Pero el océano es grande, y pese a que se cruzaron, nunca se encontraron.

Para entonces se encontraba reunido en el Río de la Plata un aparato bélico sin precedentes y posiblemente nunca repetido: comprendía cerca de 12.000 hombres de tropa con abundante artillería. La fuerza naval constaba de 5 navíos, 5 fragatas y varias naves menores, con un total

de más de 650 cañones. Todas arribaron al Río de la Plata sin ninguna oposición militar, solamente las habituales inclemencias del tiempo.

Contra esto, la fuerza naval que podía defender a Buenos Aires estaba compuesta por una fragata y un bergantín mercantes, con poco armamento y menos personal, tres sumacas, una goleta y 7 u 8 embarcaciones menores. Una sola fragata inglesa o dos de sus bergantines eran suficientes para destruir a toda la escuadrilla porteña.

Cuando las tropas de Craufurd llegaron a Montevideo, y apurado por atacar Buenos Aires antes de julio por razones del clima, Whitelocke no las dejó desembarcar pese a que llevaban varios meses en el mar; y las mandó directamente a Colonia, puerto de reunión para el desembarco en la otra orilla.



El 21 de junio, Murray a bordo del *Nereida*, con Whitelocke, fondeó cerca de Ensenada, y se ordenó que todos los buques se reunieran en ese punto. El 28 de junio a las nueve de la mañana comenzaron a desembarcar, sin oposición, cerca de 9.000 hombres, artillería, 206 caballos y mulas, víveres y pertrechos. El lugar del desembarco se debe situar al este de la batería, es decir, a la derecha de la flecha "N" en la figura 6.

Whitelocke tenía tres alternativas para el ataque a Buenos Aires: (a) sitiarla por tierra, bloquearla por agua y rendirla por hambre, (b) someterla a un demoledor bombardeo naval y terrestre, o (c) tomarla por asalto. Nuevamente, la urgencia por la meteorología lo decidió por la última, y se abstuvo de utilizar masivamente la artillería terrestre para no tomar una ciudad semidestruida. La primera alternativa le hubiera significado el éxito. Además, distribuyó sus fuerzas a lo largo de esas calles rectas que él mismo, al contemplarlas en Montevideo, las consideró como una ratonera mortal (Ref. 11, pág. 96). Su apreciación probó ser correcta.

El ataque comenzó el 3 de julio, y la Defensa culminó el día 5 de julio de 1807, con la derrota inglesa y la capitulación el día 7 de Whitelocke y Murray ante Liniers.

En este caso, el apoyo de la flota fue menos importante que en Montevideo; la hidrografía, el lugar de desembarco era mucho más alejado que el de Beresford, obligando a las tropas a tres días de marcha, lo que dio más tiempo de reacción a los defensores. Hubo problemas con los abastecimientos, debidos a la falta de planes por Whitelocke y a que la ruta de avance estaba relativamente alejada de la costa. Murray llevó sus buques menores frente a la ciudad, pero el ataque fue desarrollado desde una dirección tierra adentro, fuera de la visual desde el río. La fuerza naval estuvo concentrada en el lugar adecuado, realizando enormes esfuerzos por saber qué estaba sucediendo en tierra, si debían mandar refuerzos o abastecimientos, esfuerzos que fueron superados por los acontecimientos. Aun el bombardeo a los cuarteles de Liniers resultó más peligroso para los prisioneros ingleses que para aquél. El ataque a Buenos Aires resultó un fracaso; ¿pudo haberse retenido Colonia y Montevideo, y reintentar un ataque?, pero el precio ¿estaba más allá del alcance de las fuerzas británicas en ese momento? Nuevamente, para los fines de este trabajo, interesan los puntos 2 y 5 del Tratado del 7 de Julio. Por el 2, "las tropas

Figura 6: Ensenada de Barragán.

de S.M. B. conservarán durante el tiempo de dos meses, contados desde el día de la fecha, la Fortaleza y Plaza de Montevideo [...]”; por el 5 se daba un plazo de diez días para evacuar la costa sur del Río (Ref. 08, pág. 531). El plazo de dos meses se justificaba por el tiempo necesario para que regresaran desde el interior los prisioneros de la Reconquista, a fin de embarcarlos. Fue levantado el bloqueo naval del Río, pero no cesó el patrullado británico.

Del 9 al 12 los soldados ingleses de Buenos Aires se reembarcaron por el Retiro, abandonando la ciudad. La corbeta *Saracen* zarpó el 10 de julio hacia Londres llevando el informe oficial del General Whitelocke. Entre otros, el 1º de agosto zarparon los regimientos de infantería 47 y 83 rumbo al Cabo; el siguiente 7 lo hicieron los regimientos 9 y 20 de dragones y 88 y 95 de infantería hacia Inglaterra.

El 9 de septiembre, dos días después del plazo estipulado abandonó Montevideo el último contingente de 5.787 soldados ingleses. Como se estimaba en doscientos el número de prisioneros que no habían sido devueltos aún desde el interior, a causa de la distancia o posibles desertiones, Whitelocke dejó algunas unidades. Cuando el convoy final abandonó el río el 14 de septiembre, quedaron los *Nereide*, *Hermes*, *Cherwell* y *Olympia*. Estas unidades realizaron algunas tropelías [402] hasta que el *Hermes* y el *Olympia* partieron hacia el Cabo el 26 de diciembre. Finalmente, las dos restantes abandonaron el río el 26 de enero de 1808, terminando la invasión comenzada año y medio antes.

Pero no sería el último movimiento. A fines de 1807, ante la invasión francesa a su país, la corte portuguesa fue trasladada a Río de Janeiro en una escuadra británica. A mediados de 1808 comienza la guerra de la independencia de España. El comandante del escuadrón británico en Brasil, Almirante Sidney Smith, escribe al Almirantazgo sobre la conveniencia de enviar buques al Río de la Plata para seguir de cerca los posibles movimientos independentistas. Poco después, buques británicos aparecen en el estuario, donde permanecerán durante muchos años, como estación naval.

Conclusiones

De los dos ataques al Río de la Plata, el primero reconoce su origen en la simple iniciativa (¿?) del jefe de una escuadra, que se lanzó a una aventura audaz sin la anuencia y aun sin el conocimiento de su gobierno, movido por ambición personal (18). Pero el segundo fue dispuesto por ese mismo gobierno que desautorizara al jefe anterior, y que se apresuró a consolidar y extender la acción de conquista no bien la primera noticia del sorprendente resultado “hízole vislumbrar la posibilidad de adquirir un valioso mercado para sus manufacturas, al mismo tiempo que asestar un golpe formidable a España [...]” (Ref. 08, tomo II, pág. 403).

Es posible que se hubiera considerado una tercera expedición, conducida por sir Arthur Wellesley, luego duque de Wellington, como posibilidad de salvar algunas migajas del honor nacional, pero el desarrollo de la guerra peninsular demandó su presencia en Europa.

Uno de los principales elementos del fracaso británico fue su pobre conocimiento sobre Sudamérica, su geografía, las distancias, en particular la población y las actitudes de la misma, pese a que Popham se consideraba a sí mismo, y era considerado por otros, un experto en esta región. La potencia de los navíos se vio anulada por la poca profundidad de las aguas, y no importa cuánto se pudieran adentrar en los ríos los buques más chicos, siempre era posible para los españoles cruzar corriente arriba.

Estratégicamente, la campaña en el Río de la Plata fue llevada a cabo a tal distancia de Inglaterra que la demora en las comunicaciones se constituyó de por sí en un elemento importante de los hechos. Mencionamos que el tiempo normal de transmisión de las noticias entre Buenos Aires y Londres era como mínimo de aproximadamente dos meses en cada sentido,

(18) Sobre el tema, son interesantes las palabras del Capitán Rodríguez en la Advertencia Preliminar a la traducción de Una Propuesta “hasta qué punto resulta ocioso el discutir si Sir Home Popham obedeció a instrucciones o procedió por su cuenta cuando la fracasada aventura de 1806” (Ref. 17, pág. 7).

salvo los ligeros buques correo que, con vientos favorables, podían reducirlo a un mes; y debe considerarse además la cantidad de unidades que debían destacarse para llevar y traer informaciones y órdenes.

Otro elemento mayor de complicación fue la inestabilidad de los sucesivos gobiernos británicos durante el período, la alternancia de dos partidos con diferentes enfoques políticos. Los cambios que tuvieron lugar en Londres afectaron, de manera demorada, los eventos en el Atlántico Sur. Cuando Popham zarpó en su viaje no autorizado desde el Cabo, a mediados de abril de 1806, creía que William Pitt era el Primer Ministro, pero Pitt había muerto más de dos meses antes. Se enteró al llegar a Santa Elena, y no fue hasta algunos meses después que tuvo conocimiento (por los diarios) que el nuevo First Sea Lord of the Admiralty era Lord Howick, pero para ese entonces Lord Howick había sido reemplazado por Tom Grenville. Fue Grenville el que envió las expediciones de refuerzo y los reemplazos de los comandantes, pero para el momento en que las diversas fuerzas se reunieron en el Río de la Plata bajo el comando del General Whitelocke, el gobierno de Grenville había caído y el nuevo First Sea Lord era Lord Mulgrave. Éstos son sólo algunos ejemplos de los cambios producidos mientras las noticias se desplazaban al ritmo de los vientos y las velas.

Analizando el desempeño de los principales actores británicos, en el primer ataque tenemos dos: Popham y Beresford. Ambos excelentes militares y de buena capacidad intelectual. El Comodoro más dado al vuelo estratégico político, el Brigadier General con un enfoque más realista sobre la situación militar en el teatro de operaciones. Comentamos las divergencias entre ambos sobre la elección del objetivo. Comparando las personalidades, es indudable que fue acertada la decisión de Baird de designar a Beresford al frente de las tropas. Posteriormente, el gobierno británico pensó que debía ser él quien continuara al frente de las operaciones, desconociendo que había caído prisionero.

Cumplidas las profecías sobre la facilidad para ocupar Buenos Aires, fue el Brigadier el primero en tomar conciencia de su situación: había capturado la capital, pero con sus magras fuerzas no podía controlar el vasto territorio del Virreinato, fuente segura de sus problemas futuros (*Ref. 12, pág. 29*). Pero con un pensamiento político opuesto al de Popham, quien especulaba con la promesa de independencia, cometió el error de hacer jurar fidelidad a Jorge III. Poco tardó en darse cuenta que ni a los mismos criollos habitantes de Buenos Aires les interesaba cambiar de amo, cualesquiera fueran las promesas. Existía desconfianza sobre las intenciones futuras de Gran Bretaña. Por experiencia, no sería la primera vez que una conquista militar era devuelta a sus antiguos amos en la mesa de la paz. En este caso, apoyar a los británicos sin una plena seguridad de su parte era jugar una carta brava que podía terminar en la horca (*Ref. 12, pág. 30*).

De cualquier manera, Beresford, Popham, Auchmuty, Craufurd y Murray continuaron en servicio activo con carreras normales cuando no destacadas.

Popham fue sometido a Consejo de Guerra en Portsmouth entre el 6 y el 11 de marzo de 1807, bajo el cargo de haber abandonado con sus buques la estación del Cabo sin autorización. Pero en vista de los objetivos propuestos, terminó con una "severa reprimenda". Ascendió a Contraalmirante en 1814, y en 1816 presentó a S.M. Católica un plan para recuperar las colonias de Sudamérica (*Ref. 13, pág. 268*).

Charles Stirling, Comandante en Jefe en el Cabo en 1807 y promovido a Vicealmirante en Jamaica 1811-1813; fue sometido a una Corte Marcial bajo el cargo de alquilar sus buques para escoltar a los españoles.

Párrafo aparte, resulta cuanto menos sorprendente, desde el punto de vista militar, el fracaso de Whitelocke en tomar Buenos Aires. Era aceptable su preocupación sobre la influencia del clima, pero el invierno ya estaba instalado, las lluvias habían llegado, sólo era esperable alguna baja de la temperatura. Estaba en posesión del puerto de Montevideo y tenía reser-

vas acantonadas en ese punto. No esperó a los 1.800 hombres de Ackland que arribaron sólo quince días después. Sus posibles opciones de ataque ya fueron comentadas.

De los principales actores, solamente Whitelocke fue sometido a juicio por una corte integrada por diecinueve tenientes generales, y la sentencia del 24 de marzo de 1808, concluyó: “que el Teniente General John Whitelocke sea expulsado del ejército, y se lo declara totalmente inepto e indigno para servir a Su Majestad en capacidad militar alguna” (19). Puede especularse cuál fue la razón por la que escapó a la suerte del Almirante George Byng, ejecutado el 14 de marzo de 1757 por un pelotón de fusilamiento en la toldilla de su propio buque, acusado de no ayudar a los sitiados en Menorca y no haber hecho todo lo posible por derrotar a la fuerza naval francesa (Ref. 15, pág. 182).

(19)
Ref. 04, pág. 166: “Lieutenant General John Whitelocke be cashiered, and he is declared totally unfit and unworthy to serve His Majesty in any military capacity whatever”.

No puedo dejar de mencionar que en las dos fases, la participación de los marinos españoles y criollos fue de indiscutible importancia. Por citar algunos, el Capitán de Navío Santiago de Liniers y Bremond, el Capitán de Fragata Juan Gutiérrez de la Concha (fusilados ambos por Castelli en Cabeza de Tigre el 26 de agosto de 1810; Gutiérrez de la Concha era entonces gobernador de Córdoba), el Teniente de Fragata José de Córdoba y Rojas (siendo Capitán de Fragata y Comandante de fuerzas terrestres en el Norte, fue fusilado por Castelli el 15 de diciembre de 1810), Azopardo, Cándido de Lasala, Benito Correa, etc.

Finalmente, Ferns (Ref. 20, pág. 29) considera que las relaciones anglo-argentinas comenzaron el 8 de junio de 1806 cuando la flota británica aparece en el Río de la Plata. Continúa diciendo que el ataque al Virreinato fue, en muchos aspectos, el acontecimiento más importante de nuestra historia, y que de ese conflicto nace la República Argentina. Por supuesto, queda abierta la discusión. ■

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DESTÉFANI, Laurio H.; *La Tercera Invasión Inglesa (1806)*; en Historia Marítima Argentina, tomo IV, págs. 311 y sig.
- PUBLICATIONS OF THE NAVY RECORDS SOCIETY, Vol. 135; *The Royal Navy in the River Plate, 1806-1807*; Edited by John D. Grainger; Published by Scolar Press for the Navy Records Society; Londres, 1996.
- ROBERTS, Carlos, *Teniente Coronel de la Reserva*; Las Invasiones Inglesas del Río de la Plata (1806-1807). Y la Influencia Inglesa en la Independencia y Organización de las Provincias del Río de la Plata; Talleres Gráficos Jacobo Peuser SA, Buenos Aires, 1938.
- ALBINO, Oscar; *Cevallos, la Colonia del Sacramento y la Primera Invasión Inglesa al Río de la Plata*; BCN 810.
- GILLESPIE, Alexander; *Buenos Aires y el Interior*; *Hispanamérica*; Buenos Aires, 1986.
- EL “LEANDER” - Un barco con Destino de Gloria. Ed. Consejo Municipal del Distrito Federal, Caracas, 1976.
- DESTÉFANI, Laurio H.; *Los Marineros en las Invasiones Inglesas*; Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1975.
- BEVERINA, Juan; *Las Invasiones Inglesas al Río de la Plata (1806-1807)*, tomos I y II; *Círculo Militar, Biblioteca del Oficial*; Buenos Aires, 1939.
- MUZZIO, Rodolfo A.; *La Intervención de la Marina Española en la Reconquista*; *Boletín del Centro Naval* N° 635; Buenos Aires, 1957.
- GRAHAM-YOOLL, Andrew; *Ocupación y Reconquista 1806-1807*; A 200 Años de las Invasiones Inglesas. Incluye diario de viaje del Tte. Cnel. Lancelot Holland. Ediciones Lumiere, Buenos Aires, 2006.
- Invasiones Inglesas; Proceso Instruido al Teniente General Dn. Juan Whitelocke; Buenos Aires, Arturo E. López, Editor, Victoria 766. 1913.
- SCENNA, Miguel Ángel; *Memorial de la Patria 1804-1810* (Las Brevas maduras); Ediciones La Bastilla, Buenos Aires, 1974.
- HEREDIA, Edmundo; *Planes españoles para reconquistar Hispanoamérica*; EUDEBA, Buenos Aires.
- COSTA, Ernestina, *Baroness Peers de Nieuwburgh*; English Invasion of The River Plate; Guillermo Kraft Ltda.; Buenos Aires, 1937.
- SWEETMAN, Jack; *Los Grandes Almirantes*; Instituto de Publicaciones Navales; Buenos Aires, 1999.
- RODRÍGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. Una Fracasada Invasión Inglesa a las Costas Americanas del Pacífico; *III Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Buenos Aires, 1995.
- ANÓNIMO; Una Propuesta para Humillar a España; *Traducción, Advertencia Preliminar y Notas del Capitán de Fragata (RE) Bernardo Rodríguez*; Departamento de Estudios Históricos Navales; Buenos Aires, 1970.
- MALLEVILLE, Vicealmirante Gabriel; *El Río de la Plata y las Invasiones Inglesas. Conferencia pronunciada en la Facultad de Odontología de la Universidad de Buenos Aires. 9 de agosto de 1968.*
- RODRÍGUEZ, Bernardo N.; *Invasiones Inglesas. Comentarios sobre las Memorias del teniente Samuel Walters (RN). Separata del Boletín N° 8 del Instituto Bonaerense de Numismática y Antigüedades.*
- FERNS, H. S.; *Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX*; *Solar/Hachette*; Buenos Aires, 1968.



CENTRO NAVAL: LOS PROFESORES FUNDADORES

ALFIO A. PUGLISI

El Boletín es una especie de alma para nuestra Sociedad.
TF Agustín del Castillo. Memoria Anual, 1885

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología.

En la actualidad es profesor y jefe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar.

El Centro Naval, a ciento veinticinco años de su creación, se muestra como una institución madura y fértil, que ha dado lugar a otras, entre ellas: el Museo Naval de la Nación, la Biblioteca Nacional de Marina, el asilo Stella Maris y el Instituto de Publicaciones Navales.

Existen al menos dos historias oficiales y numerosos artículos que relatan su creación –diez años menor que la Escuela Naval– y la vida y obra de sus presidentes, algunos de ellos notables y brillantes.

Tal vez sea el momento de bucear en la historia de los profesores civiles que acompañaron su creación desde los primeros tiempos. Sus nombres están inscriptos en las columnas de la institución. ¿Quiénes eran? ¿Qué hicieron?

Cuatro de ellos participaron de su fundación, número casi mágico pues corresponde también a los primeros egresados de la Escuela Naval en 1878, a las primeras mujeres incorporadas como Oficiales del escalafón profesional (1982) y a las cuatro primeras del cuerpo comando (2006). Otros tres se asociaron inmediatamente y formaron parte del grupo fundador. Una placa los recuerda a todos en la planta baja del edificio de Florida y Córdoba. Los primeros fueron los señores Luis Pastor y Teruel, Teodoro Rose, Pablo Canevali y Alberto Schmersow.

Estos profesores vivieron embarcados y acompañaron a los cadetes, creando con ellos un vínculo de paternal amistad. En esa época si el Director era el Comandante del buque asiento de la escuela, el Subdirector y Jefe de Estudios era un profesor civil. Fueron buscados a



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 28.8.2006

Fotografía superior: Profesores de la Escuela Naval Militar, curso 1888. Sentados, de izquierda a derecha: profesores Teodoro Rose, Emilio Sellström, Capitán de Navío honorario Eugenio Bachmann (director), Teniente de Fragata Manuel Barraza y profesor Luis Pastor y Teruel. De pie, de izquierda a derecha: profesor Ángel Pérez, Teniente de Fragata Mariano L. Saracho, profesor Guillermo Reynolds, Teniente de Fragata Santiago J. Albarracín, Alférez de Navío Pedro Mohorade, Alférez de Fragata Adolfo Lamarque y profesores Otto Grieben y Pablo Canevali.



Caricatura de Sarmiento,
por E. Stein.

propósito para ejercer como docentes de la Escuela y, tal como figura en el reglamento inicial, se recomendaba que quienes prestaren servicios en ella, civiles o militares, fueran recompensados de modo especial por la importancia de los mismos. Un profesor de primera clase tenía asignado hacia 1899 un sueldo de \$ 400 m/n, el de segunda, \$ 300, el de tercera, \$ 200 y el de cuarta, \$ 150. Por sus funciones el Director poseía un sobresueldo de \$ 250 m/n. Cadetes: \$ 6 cada uno.

“Don Luis”, tal como cariñosamente llamaron los cadetes a Luis Pastor y Teruel (1852-1907), fue uno de los primeros profesores de la Escuela Naval, nombrado después de Rafael Lobo, oficial retirado de la marina española y condiscípulo de Clodomiro Urtubey, que se desempeñó como profesor de matemática, y que después dirigió la Oficina de Hidrografía anexa a la Escuela. “Don Luis” fue profesor de matemática y navegación y subdirector de la Escuela en 1880. Con Eugenio Bachmann editó las Tablas de Navegación (1884) que se usaron en la Armada hasta 1921 y numerosos textos, que se imprimieron litografiados con una caligrafía impecable. Dictó conferencias y animó la vida cultural del Centro Naval, tal como lo reconoció Agustín del Castillo en su Memoria: *brindando consejo, corrigiendo pruebas y redactando artículos*. Presidió la reunión en la que los jóvenes oficiales crearon el Centro, fue vicepresidente 2do. en 1883 y 1895, vicepresidente 1ro. en 1888 y se desempeñó en alguna otra ocasión como protesorero. Se retiró en 1898, aunque por razones de necesidad fue reincorporado, alejándose definitivamente en 1901. No se desentendió de la docencia ni de la Escuela pues fundó una academia preparatoria para el ingreso a ella.

Teodoro Rose, según Anjel Pérez, *acompañó la escuela en la Uruguay tanto por los entonces poco frecuentados mares del sur como errante por los galpones de la Boca, Tigre y Diamante, dictando a veces cuatro cátedras simultáneas en los cuatro rincones de su camarote*. Profesor de francés e inglés y, tal vez abogado, lo fue también de Derecho Internacional. Retirado de la escuela en 1898, falleció en 1900 siendo cónsul argentino en Cherburgo, meta que se había propuesto desde hacía tiempo (BCN, tomo 18, pág. 199). En aquel entonces la escuela enseñaba dos lenguas extranjeras y hasta tres, ya que en algún momento también se dictó alemán (profesor Otto Grieben). Y no es de extrañar, en el Museo de La Plata se hablaba internamente en este último idioma. En la sala de profesores se llegó a hablar en francés y tanto directores de la Escuela (García Mansilla, egresado de la Escuela Naval de Brest) como del Colegio Militar (Simón A. de Santa Cruz, egresado de la Escuela Politécnica) se dirigían a los profesores extranjeros directamente en ese idioma. Teodoro Rose ocupó un cargo en el Centro Naval, desempeñándose como protesorero en 1883.

Pablo Canevali (+1890), suizo, ingeniero egresado del Instituto Politécnico de Zurich, se desempeñó en el tendido del Ferrocarril Norte. Ejerció la docencia en esa zona y se incorporó a la Escuela participando con Teodoro Rose en la Expedición del Comodoro Py y en la Conquista del Desierto. Su acción más espectacular, aún siendo civil, ocurrió durante la Revolución de Carlos Tejedor (1880). La Escuela siguió al gobierno y se estableció en el pueblo de Belgrano, sobre la calle Cabildo y cerca del emblemático templo de la Inmaculada Concepción. Luego se ordenó su traslado a Martín García, quizá para evitar involucrar a los cadetes en el conflicto. La Escuela de este modo quedaba desmembrada entre la

Boca, Belgrano y la isla; pero él rompió el bloqueo del puerto a bordo de una balandra y bajo una lluvia de balas, junto con otros dos profesores, alcanzó ésta —donde ya había llegado el Cuerpo vía San Fernando— llevando libros, vestuario, instrumentos de navegación y enseñanza que rescató de la Boca donde habían quedado. De este modo ella no se desmembró y retomó las clases a partir del 20 de junio. Falleció en ejercicio de su cátedra en 1890. (BCN, tomo 7, pág. 693)

Alberto Schmersow, de quien poco se conoce, comenzó atendiendo el Curso Preparatorio, allí dictó Geografía e Historia; luego se desempeñó en su especialidad: Geometría, Dibujo Lineal y Análisis. También ejerció la cátedra de Inglés. Tal versatilidad hace presumir que ya ejercía en otros colegios de la época. Aparece en 1894 integrando una comisión para redactar un nuevo reglamento de la Escuela. Hacia 1910 publicó una obra sobre sintaxis.

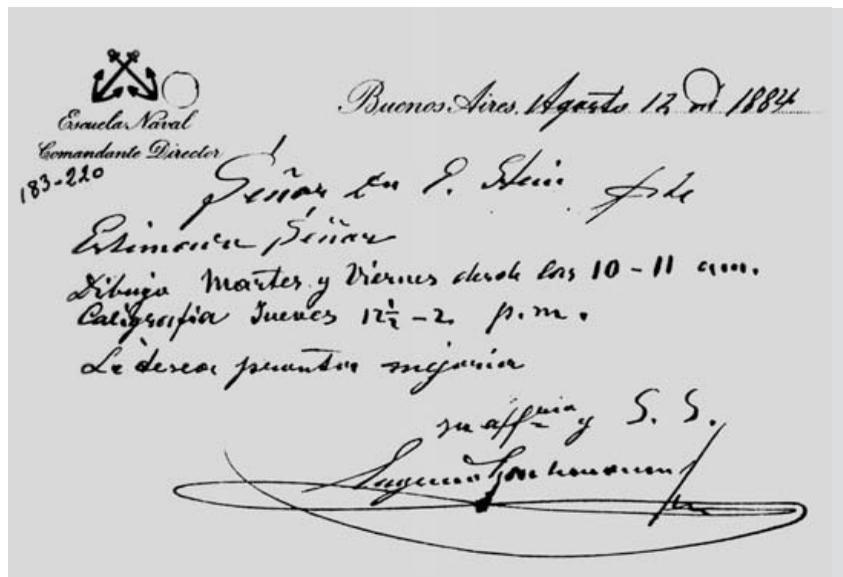
Emilio Sellström (1845-1924), coronel sueco, fue profesor de Artillería. Actualizó los conocimientos de esa materia en nuestro país. Actuó también en el Colegio Militar. Fue enviado a Europa a analizar el cañón de tiro rápido; se le dio luego grado militar y comandó —entre otros— el regimiento de artillería de costas de la Isla Martín García que contaba con una nueva dotación de cañones. Se le reconoció el título de Expedicionario al Desierto y falleció soltero, pero rodeado de sobrinos, pues había traído a su hermano aquí. Escribió varios artículos en el *Boletín*, tradujo textos y reglamentos.

Anjel Pérez, con “j” por ser de origen vasco, con sus apuntes de Meteorología fue uno de los primeros en publicar en el *Boletín del Centro Naval*, éstos fueron bien acogidos pues eran de interés para toda la Armada. Dictó Matemática y Química. Sobrevivió a la mayoría de sus colegas, de quienes dejó semblanzas en dicho *Boletín*. Eduardo O'Connor lo alabó públicamente por su dedicación en él. En 1886 fue vicepresidente 2do. del Centro Naval. Se jubiló en 1896.

Enrique Stein (1843-1919), parisino, dibujante, litógrafo y caricaturista, es el mismo que alegró a la ciudadanía desde el periódico satírico *El Mosquito*, del que llegó a ser su propietario. Fue también autor de numerosos retratos de próceres. Se desempeñó como profesor de Dibujo Natural en la Escuela y en el Colegio Militar. Pese a sus caricaturas políticas, fue respetado en sus tareas porque actuó con total independencia. Su hija Carlota Stein fue una reconocida pintora casada con Alejandro Sirio, también caricaturista como su padre, autor de las tapas de *Caras y Caretas* y de las ilustraciones del libro *La Gloria de Don Ramiro* de Enrique Larreta.

Otros profesores notables de la época fueron:

Ulrico Courtois (1843-1914), ingeniero en minas, nacido en Aviñón, Francia. Llegó al país en 1870, habiendo emigrado por razones políticas. Se desempeñó en la Escuela de Minería de San Juan en la cátedra de Cálculo Infinitesimal y Cosmografía. También colaboró como geólogo en la Campaña del Desierto integrando la 4ta. División a cargo del TCnel Napoleón Uriburu, quien bajó por el contrafrente andino —próximo a lo que hoy sería la famosa ruta 40— y contribuyó a erigir el fuerte situado en la confluencia de los ríos Neuquén y Negro. En la Escuela creó los gabinetes de Física y Química durante la dirección de Eugenio Bachmann, tradujo textos del francés y editó luego los propios que tuvieron vigencia durante 20 años,



Tarjeta manuscrita de E. Bachmann a E. Stein comunicándole su horario.

hasta que fueron paulatinamente reemplazados por los de Teófilo Isnardi. Ejerció el periodismo colaborando en el órgano de la colectividad francesa que dirigía Paul Groussac. Fue el arquitecto de los planos de la Basílica de Luján, de tipo neogótico, del Colegio Lacordaire, de los padres dominicos, y un edificio para la Escuela Naval (Ley 1805) que no se concretó. Se asoció con su compatriota Emilio Lejeune, a quien conoció en San Juan, y juntos fundaron una empresa de ingeniería general: construcción de molinos de viento, aguadas, galpones, etc. Se retiró en 1910 tras ejercer 29 años como profesor de la Escuela. Fue socio del Centro Naval. Falleció en su país natal.

El menos conocido de todos es, sin duda, Octavio Córdoba (1857-1927). Tucumano, estudió Derecho en Buenos Aires y a los 19 años reemplazó a Victorino de la Plaza en la cátedra de Filosofía. En la Escuela Naval fue profesor de Física y Química, pero por poco tiempo, ya que pasó a desempeñarse como Secretario del Ministerio de Guerra y Marina, cargo que ejerció por dos períodos consecutivos. Se radicó posteriormente en Bahía Blanca. Era del ambiente militar. Su hermano Nabor Córdoba fue –según el Gral. Julio A. Roca– el único oficial que escaló hasta el tope las trincheras de Curupaytí. Se desempeñó también como vicepresidente 2do. del Centro Naval en 1891.

Otros socios notables durante cierto tiempo fueron: Jorge Newbery, el capitán y filósofo Francisco Romero, Enrique Susini, fundador de la primera radio, y hasta su muerte TF (RE) Enrique E. Shaw (Promoción 66), próximo a ser declarado benemérito por la Iglesia.

Rafael León, Pablo Canevali, Emilio Sellström, Anjel Pérez y Teodoro Rose marcharon con la expedición del Comodoro Py a Santa Cruz y luego al río Negro. Estuvieron presentes en el egreso de las dos primeras promociones y merecen pues el título de Expedicionarios al Desierto. Todos fueron forjadores tanto de la Escuela como de este Centro que animaron.

El Centro Naval fue una necesidad para la Armada, le dio el espíritu de cuerpo que necesitaba. Los oficiales provenían de diversos buques, el *General Brown*, el *Pampa*, la *Rosales*, el *Coronel Rosetti*, etc.; no se conocían entre sí, ni se visitaban, no tenían un lugar de encuentro. Los primeros cadetes de la Escuela Naval habían creado una logia cuyo lema era “Unión y Trabajo”, procuraban tanto la unidad como eliminar abusos y arbitrariedades. Por otro lado, los oficiales superiores habían formado algunas camarillas y participaban en las luchas intestinas del país que siguieron aun después de Caseros. La expedición del Comodoro Py y luego la participación de la Armada en la Conquista del Desierto hicieron sentir su necesidad. El Centro Naval surgió en una sobremesa de la Escuela Naval por iniciativa del Teniente Santiago Albarracín. Los profesores que estuvieron presentes comprendieron la situación y los animaron a seguir adelante. Al día siguiente todos se reunieron en casa de este último y lo fundaron postulando como presidente a Manuel J. García Mansilla quien había estudiado en Francia y no se identificaba con ningún grupo. Fue cosa de jóvenes, no tuvieron un papel inicial los Jefes, lo que no dejó de despertar sospechas; aun así gozaron del apoyo del Secretario de Guerra, don Benjamín Victorica, quien hasta lo subsidió por las conferencias que daban y el *Boletín* que imprimían.

Al término de su primer mandato, García Mansilla concluyó su Memoria sosteniendo: *Hemos cumplido con la primera etapa de nuestra divisa: Unión. Sepamos cumplir con la segunda: Trabajo.* En eso estamos. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Albarracín, Santiago: “Crónica histórica del Centro Naval”. En BCN., vols. 39 y 40, nros. 433 y 434, marzo y abril de 1922.
- Burzio, Humberto F.: Historia de la Escuela Naval Militar. Bs. As., Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Caillet-Bois, Teodoro: Historia Naval Argentina. Bs. As., Emecé, 1944.
- Ratto, Héctor R.: Historia de la Enseñanza Naval en la Argentina. Bs. As., Sociedad de Historia Argentina, 1944.
- Fraga, H.: Homenaje a la memoria de E. Bachmann, Luis Pastor y U. Courtois. Río Santiago, Escuela Naval Militar, 1924.
- Emilio Sellström. Obituario en La Nación, 3/10/1924.
- González Lonzième, Enrique: Historia del Centro Naval en su centenario. Bs. As., Inst. de Publicaciones Navales, 1983.
- Rodríguez, H. y Bergallo, J. R.: Historia del Centro Naval. Bs. As., Inst. de Publicaciones Navales, 2005.



WÄRTSILÄ® is a registered trademark.

POWERING THE WORLD'S NAVIES

WÄRTSILÄ POWERS THE WORLD'S NAVAL, GOVERNMENT AND RESEARCH VESSELS with machinery, propulsion, sealing and manoeuvring solutions. From complete integrated systems to more defined solutions, we offer a unique combination of support throughout all lifecycle stages: design, construction and operation. See what we're doing for you today at [wartsila.com](https://www.wartsila.com)

[WARTSILA.COM](https://www.wartsila.com)



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.
- Odontología estética. Blanqueamiento.

Dra. María Ana Ramírez

Especialista en endodoncia M.N. 19053

Dr. Marcelo Labadie

Especialista en ortodoncia, M.N. 18234

Virrey Loreto 2191. Buenos Aires.
Tel/Fax 4787-3547

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 (Tercera y última parte)

Dr. Andrés J. Schlichter (*)

Buques de transporte de tropas

La participación de la Armada Imperial no se limitó, en este conflicto, a la intervención de unidades de batalla. Con el fin de transportar a los hombres pertenecientes a las unidades del ejército, como también a las unidades de la infantería de marina, la Armada hizo uso de buques mercantes. Los transportes de la Armada efectuaron viajes al frente que para su mejor comprensión pueden ser divididos en:

1. Buques para transportar el Cuerpo Expedicionario de la Armada.
2. Buques para el transporte del 1er Contingente del Cuerpo Expedicionario al Este de Asia.
3. Buques para el transporte del 2º Contingente del Cuerpo Expedicionario al Este de Asia.
4. Buques para el transporte de relevos de tropa.
5. Buques para el transporte de regreso a Alemania luego de terminado el conflicto.

Así, apenas insinuado el comienzo del conflicto fueron "chateados" los vapores *Frankfurt* y *Wittekind*. Partieron de Wilhelmshaven el 3 de julio llevando a bordo el Cuerpo Expedicionario de la Armada especialmente formado para esta ocasión.

Arribaron a Tsingtau el 14 de agosto de 1900 y el día siguiente a Takú. Este Cuerpo Expedicionario estuvo integrado por:

- Dos batallones de Infantería de Marina
- Una batería transportable
- Un destacamento de "pioneros"
- Un destacamento de sanidad
- Una columna de cocina y panadería de combate



Tarjeta postal despachada a bordo del *Dampfer Wittekind* el 12.7.1900. Ese día el buque se hallaba en Port Said, en viaje hacia China. El sello de 5 pfennig está matasellado con la marca del Correo de la Marina Imperial con el número 2 perteneciente a dicho buque.

Buques de transporte para el Cuerpo Expedicionario de la Armada

Nombre del vapor	Compañía	Marca Postal N°	Desde	Hasta	Despl. t	Constr.
FRANKFURT	NDL	26	3.7.1900		4.739	1899
WITTEKIND	NDL	2	2.7.1900	15.8.1900	4.997	1894

Buques de transporte utilizados por la Armada para el transporte del 1er Contingente del Cuerpo Expedicionario al Este de Asia						
Nombre del vapor	Compañía	Marca Postal N°	Desde	Hasta	Despl. t	Constr.
HALLE	NDL (*)	25	27.7.1900	6.9.1900	3.969	1895
DRESDEN	NDL	27	27.7.1900	6.9.1900	4.527	1888
BATAVIA	HAPAG (*)	28	27.7.1900	9.9.1900	11.046	1899
SARDINIA	HAPAG	30	30.7.1900	15.9.1900	3.601	1898
AACHEN	NDL	48	31.7.1900	13.9.1900	3.832	1895
STRASSBURG	NDL	49	31.7.1900	25.9.1900	5.066	1900
RHEIN	NDL	50	2.8.1900	13.9.1900	10.058	1899
ADRIA	DOAL (*)	52	2.8.1900	21.9.1900	5.472	1896
PHOENICIA	HAPAG	53	4.8.1900	22.9.1900	7.412	1895
H.H. MEIER	NDL	64	4.8.1900	18.9.1900	5.140	1892

(*) Iniciales de las compañías navieras:
 NDL: Norddeutscher Lloyd (Lloyd Norte Alemán)
 HAPAG: Hamburg Amerikanischen Packetfahrt-Aktien Gesellschaft (Hamburgo Americana, Sociedad por acciones de viajes de paquebotes).
 DOAL: Deutsch Ostafrika Linie. (Línea del Este de África)

El total de tropa transportada en este primer viaje fue de 62 oficiales, 6 empleados y 2.500 hombres.

Las fechas en las tablas indican el período en el cual se usaron las marcas del Correo de la Marina Imperial en los buques afectados a la campaña en China.

En cada uno de estos buques se transportaron diferentes unidades del Cuerpo Expedicionario al Este de Asia, constituido por unidades tanto de la Marina de Guerra como del Ejército. Para poder hacer uso de la franquicia postal los soldados debían hacer colocar la marca administrativa de la unidad a la que pertenecían, logrando así no pagar el porteo de las cartas.

Marca administrativa rectangular que dice S. B. (Soldaten Brief= Correspondencia de soldado)/ Ostas. Exped. Feldlazareth 2 (Expedición al Este de Asia, Lazareto de Campaña 2).
 Éste es un ejemplo típico de marca administrativa de una unidad.



Carta despachada a bordo del vapor *Batavia* el 7 de agosto de 1900, en viaje al frente en China, dirigida a Hamburgo. Nótese la marca circular del Correo de la Marina Imperial Alemana con el número 28 (correspondiente al *Batavia*), el sobre que seguramente fue provisto por la compañía naviera (HAPAG) y la marca rectangular de Lazareto de Campaña 2. En este viaje del primer contingente, el *Batavia* transportó 2.370 personas, 99 transportes y material ferroviario.

Buques de transporte utilizados por la Armada para el transporte del 2° Contingente del Cuerpo Expedicionario al Este de Asia						
Nombre del vapor	Compañía	Marca Postal N°	Desde	Hasta	Despl. t	Constr.
ANDALUSIA	HAPAG	65	31.8.1900	17.10.1900	5.471	1896
PALATIA	HAPAG	66	31.8.1900	16.10.1900	7.326	1894
DARMSTADT	NDL	67	31.8.1900	12.10.1900	5.012	1890
ARKADIA	HAPAG	68	4.9.1900	29.10.1900	5.143	1896
ROLAND	NDL	69	7.9.1900	31.10.1900	3.603	1893
HANNOVER	NDL	70	4.9.1900	19.10.1900	7.305	1899
VALDIVIA	HAPAG	71	7.9.1900	27.10.1900	2.176	1886
CREFELD (*)	NDL	72	7.9.1900	27.10.1900	3.829	1895

(*) Este buque fue utilizado como buque lazareto auxiliar en aguas de la China y del Japón hasta su retorno a Alemania el 10 de septiembre de 1901.



Tarjeta postal que muestra el momento del embarque de la tropa del Cuerpo Expedicionario al Este de Asia en el vapor *Darmstadt* el 31 de agosto de 1900.



Tarjeta postal despachada el 18 de septiembre de 1900 a bordo del vapor *Arkadia*, en viaje hacia el frente en China. Lleva el número 68 del Correo de la Marina Imperial. Dirigida a Schoepfenstedt en Alemania. Arribó el 25 de septiembre.

Tarjeta postal escrita y despachada a bordo del vapor *Roland* el 19 de septiembre de 1900. La postal del Lloyd Norte Alemán muestra la imagen del, en ese momento, transporte de la Marina Imperial. El remitente la escribe en Port Said y la dirige a Buckeburg, Alemania. La misma arriba el 26 de septiembre. El corto lapso de entrega, de solo 7 días, entre Port Said y una pequeña ciudad alemana muestra la eficiencia del Correo de Campaña en 1900 durante la Guerra Boxer. En este viaje el buque transportó 656 hombres y 27 vehículos.



Es de hacer notar que algunos buques efectuaron más de un viaje hacia o desde el frente en China. En cada viaje tuvieron a bordo una marca postal diferente, ya que apenas terminado el mismo, la marca era devuelta al Correo de la Marina Imperial, la que podía destinarla a otra uni-

dad. Así es dable encontrar piezas con el mismo número pertenecientes a dos diferentes buques en distintos períodos de tiempo. Asimismo se observa que el mismo buque puede, en dos viajes, ser identificado con un número diferente.

Buques de transporte utilizados por la Armada para el transporte de tropas de relevo para al Cuerpo Expedicionario al Este de Asia						
Nombre del vapor	Compañía	Marca Postal N°	Desde	Hasta	Despl. t	Constr.
KOLN	NDL	24	1.9.1900	10.12.1900	7.409	1899
H.H. MEIER	NDL	26	19.1.1901	16.04.1901	5.140	1892
RHEIN	NDL	26	5.5.1901	9.08.1901	10.058	1899
ANDALUSIA	HAPAG	29	7.3.1901	13.06.1901	5.471	1896
BAHIA	HSDG (*)	48	15.7.1901	26.10.1901	4.817	1898

(*) HSDG Iniciales de la Compañía Hamburg Sud Dampfschiffahrts Gesellschaft (Linea Hamburgo Sudamericana).

Buques de transporte utilizados por la Armada para el transporte de tropas de regreso a Alemania, a la finalización del conflicto						
Nombre del vapor	Compañía	Marca Postal N°	Desde	Hasta	Despl. t	Constr.
PISA	HAPAG	13	15.8.1901	29.09.1901	4.959	1896
ALESIA	HAPAG	25	11.8.1901	3. 10.1901	5.144	1896
Erz. FRANZ FERDINAND	OEST.LLOYD (*)	27	14.8.1901	24.09.1901	6.105	1899
TUCUMAN	HSDG	30	18.8.1901	3.10.1901	4.702	1895
PALATIA	HAPAG	49	11.6.1901	9.08.1901	7.326	1894
WITTEKIND	NDL	52	5.9.1901	27.10.1901	4.997	1894
DRESDEN	NDL	64	30.7.1901	19.09.1901	4.527	1888
STRASSBURG	NDL	65	2.7.1901	20.08.1901	5.066	1900
BATAVIA	HAPAG	66	2.8.1901	18.09.1901	11.046	1899
SILVIA	HAPAG	67	12.8.1901	30.09.1901	6.580	1901
ARKADIA	HAPAG	68	12.6.1901	6.08.1901	5.143	1896
NECKAR	NDL	71	11.8.1901	21.09.1901	9.835	1900

(*) OEST. LLOYD: Lloyd Austríaco.



Tarjeta postal despachada a bordo del vapor *Tucuman* el 19 de septiembre de 1901. Enviada a Charlottenburg (Berlín) donde arribó el 26 de septiembre. Marca fechadora del Correo de la Marina Imperial, número 30.



Reverso de la tarjeta anterior. Fechada el 17.9.01 a bordo del D. *Tucuman* en el Mar Rojo. El buque en su viaje hacia Alemania tocó Suez, donde seguramente el remitente adquirió la tarjeta con la imagen de las pirámides.

La Marina Imperial también contribuyó con 4 batallones de Infantería de Marina que tuvieron activa participación en el conflicto.

Los integrantes de dichos batallones enviaban su correspondencia libre de porte siempre con la marca administrativa del mismo. La despachaban en el correo de campaña alemán instalado en diferentes ciudades de la China o a bordo de los buques en los que eran transportados. Las oficinas del correo de campaña durante la Guerra Boxer se identificaron con diferentes números.

Por último, el destructor chino *Hai-Jing*, construido en Alemania en 1898 fue



Hermoso sobre de carta enviada el 11 de mayo de 1901 por un integrante de la 1ª Compañía del 2º Batallón de Infantería de Marina por el correo de campaña en Pekín. Nótese la marca administrativa rectangular que dice "Kaiserliche Marine/ II Seebataillon/ Briefstempel" (Marina Imperial/ II Batallón de Infantería de Marina/ Marca para cartas). Además clara marca fechadora circular del correo de campaña alemán N° 2, correspondiente a Pekín. Dirigida a Mombach donde arriba el 20 de junio de 1901.

Tarjeta postal con imagen del Torpedero SMS *Taku* tomado al enemigo en 1900.

tomado el 17 de junio de 1900 por miembros de las tripulaciones de los buques SMS *Hertha*, *Furst Bismarck* e *Illtis* durante la lucha por la toma de *Taku*. Grande fue la sorpresa de los marinos alemanes cuando luego del abordaje de la nave hallaron a bordo a dos instructores de la misma nacionalidad que aún permanecían allí desde la entrega del buque. El mismo fue rebautizado torpedero *Taku* el 6 de diciembre de 1900. Este buque fue luego hundido por sus tripulantes el 28 de septiembre de 1914 en la bahía de Kiautschau antes de la capitulación de dicho puerto durante la Primera Guerra Mundial.

De esta manera se ha tratado de dar una somera idea de la protagónica participación de la Marina Imperial Alemana en el conflicto Boxer en China, ilustrándola con piezas postales y con la circulación de las mismas durante dicho conflicto. Como puede desprenderse de la compleja organización del correo de la marina, la institución asignó una máxima jerarquía a la comunicación de sus integrantes entre sí y con sus familiares en la lejana Alemania. ■



(*) El currículum del autor puede leerse en la primera parte de este artículo, publicada en el BCN 814, página 310.

Referencias bibliográficas

- Hildebrand, Rohr y Steinmetz: Die Deutschen Kriegsschiffe, tomos 1 al 7, Koehler Verlag, Herford, 1985.
- Korv. Kapit. Ad Fr. Crusemann. Die Deutsche Marine Schiffspost. Handbuch und Stempel Katalog Heft 37 al 42. Poststempelgilde "Rhein-Donau".
- Ehemalige deutsche Kolonien und Auslandspostämter. Stempelkatalog. 16 Auflage. CB-Verlag, Berlin, 2003.
- Hans Jürgen Witthoft, Norddeutscher Lloyd, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1973.

Visite la página del Boletín en internet

www.boletin.centronaval.org.ar
o ingresando por www.centronaval.org.ar

Contenidos:

- Presentación del Boletín, finalidades, organización.
- Cómo presentar los artículos y premios que otorga el Centro Naval a los mismos.
- Presentación del último número, adelantos sobre próximas entregas.
- Índice temático actualizado hasta mayo de 2003.
- Sitios web que han sido comentados en las páginas del Boletín.
- Artículos del Boletín que han sido reproducidos y/o comentados por otras publicaciones.
- Premios otorgados al Boletín por parte de APTA (Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina).
- Próximamente podrá descargar el contenido de nuestros Boletines desde el año 2001.



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.

NOVEDAD

ÚLTIMOS LANZAMIENTOS



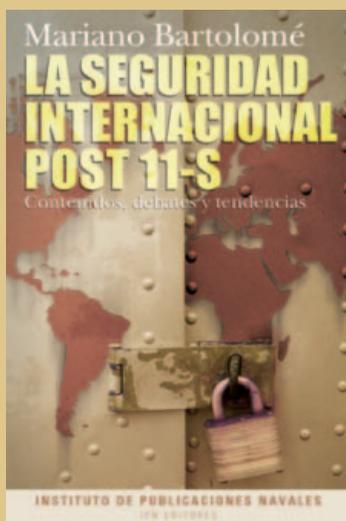
La saga de David Jewett

Eduardo C. Gerding

\$ 24.- (Socios Centro Naval: \$ 15.-)

ISBN 950-899-070-8

Pocos libros nos relatan exhaustivamente la historia de hombres provenientes de Alemania, Austria, Escocia, Grecia, Holanda, Inglaterra, Irlanda y otros países que sirvieron durante las guerras sudamericanas de independencia. Este libro describe en una forma muy bella nuestra relación con los grandes A, B y C (Argentina, Brasil y Chile) estimulando nuestras energías espirituales al enfatizar los atributos mundialmente conocidos del oficial naval: el conocimiento, la lealtad y el sacrificio.



La Seguridad Internacional post 11S

Mariano Bartolomé

\$ 36.- (Socios Centro Naval: \$ 27.-)

ISBN 950-899-069-4

El presente trabajo refleja parte de los resultados obtenidos en una investigación desarrollada en la Escuela de Defensa Nacional (EDEA), que describió y explicó los contenidos más relevantes de la agenda de la Seguridad Internacional. Se pasa revista a los principales enfoques teóricos de las Relaciones Internacionales, el "orden mundial" y su mutación desde el fin de la Guerra Fría, las llamadas "guerras nuevas", los desafíos que enfrenta la ONU, las operaciones de paz y el terrorismo globalizado.



Malvinas.

La odisea del submarino Santa Fe

Jorge Bóveda

\$ 37.- (Socios Centro Naval: \$ 25.-)

ISBN 978-950-899-073-0

Este libro relata por primera vez el bautismo de fuego del arma submarina argentina y las dos patrullas de guerra llevadas a cabo por el submarino ARA Santa Fe [S-21] durante el conflicto del Atlántico Sur. El autor nos describe la extraordinaria odisea de un puñado de marinos criollos sobre la base de una rigurosa investigación que incluye un centenar de entrevistas a los protagonistas directos de los hechos de ambos bandos.

Formas de pago: efectivo, tarjeta, con vale, contrareembolso, en cuotas.



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

Infórmese y compre en www.ipn.centronaval.org.ar

Sociedad Militar "Seguro de Vida"



Más de 100 años ofreciendo una amplia variedad de servicios a nuestros Asociados.



Ayudas Económicas

Personales en Pesos.
Prendarias en Pesos.
Hipotecarias en Pesos.
Anticipos de Haber p/personal en Actividad.

Ahorro Mutual

Cuentas de Ahorro en \$ y U\$\$.
Depósitos a Término en \$, U\$S y €.



Tarjetas de Crédito y Débito

SMSV MasterCard®, SMSV Visa y Banelco.



Turismo

Servicio Integral de Turismo.
Destinos Nacionales e Internacionales.



SMSV Seguros

SMSV Cia. Argentina de Seguros de Vida.
SMSV Asesores de Seguros.

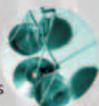


Títulos y Valores

Compra / Venta.
Administración de Títulos Públicos y Privados.

Jurídico

Asesoramiento jurídico gratuito. Personalmente en Casa Central y/o Filiales



Gestoría Integral

Para la realización de todo tipo de trámites de documentación y pensiones.



Subsidios

Por Nacimiento / Adopción.
Por Fallecimiento Obligatorio.
Por Fallecimiento Optativo.
Por Antigüedad Social.
Servicio Integral de Sepelio.



Administración de Haberes

Anticipos de Haber a Poderdantes.
Anticipo Mutual a Poderdantes.



Cajas de Seguridad

En diferentes tamaños (actualmente sin disponibilidad, consultar listas de espera)



Débito Automático

Ahorre tiempo y asegure sus pagos.

Beneficios Exclusivos

Descuentos en comercios y entidades para la adquisición de productos y/o servicios.

Tramitación de DNI - Cédula y Pasaporte

En Casa Central. Solicitar turno al 0810-222-7678 de Lunes a Viernes de 14 a 21hs.

Cartelera Inmobiliaria

Compra / Venta / Alquiler de inmuebles.

CAT- Centro de Atención Telefónica
4129-4000
0810-222-7678(smsv)

Contáctenos.

CASA CENTRAL:

Av. Córdoba 1674 Ciudad Autónoma de Bs. As.

Teléfono: (011) 4129-4000 - Fax central: 4129-4400

Horario de atención: Lunes a Viernes de 07:45 a 13:00hs, en Casa Central, Filiales y Delegaciones.



www.smsv.com.ar
smsv@smsv.com.ar

Consulte nuestra página web y contáctese

MONICA PARISI

PROPIEDADES



Una trayectoria de más de veinte años de experiencia en el rubro inmobiliario, siempre en la misma zona, con una cartera de clientes fieles al estilo franco y directo de su CEO.

Tasaciones reales y un pleno conocimiento del mercado hacen que el cliente se sienta respaldado en la no fácil tarea de búsqueda y asesoramiento en la compra/venta de su vivienda, en el alquiler de su departamento o en la consulta sobre los mismos.

Tel.: 4816-0356 / 4813-5981
www.monicaparisi.com
e-mail: monicaparisi@fibertel.com.ar

Club PATAGONIA



Banco Patagonia tiene un Club que lo premia.

Club Patagonia es el programa integral de premios, beneficios, descuentos y promociones que lo recompensa por ser cliente de Banco Patagonia.



Todas las compras que realice con su tarjeta de crédito o débito de Banco Patagonia suman puntos que podrá canjear por increíbles premios de diferentes rubros: **electrodomésticos y electrónica, hogar, belleza y accesorios, blanquería y tiempo libre.**

Cuanto más compras haga, más puntos y más beneficios tendrá por ser miembro del Club Patagonia.

Tarjeta de Débito
Patagonia
\$/U\$ 6 = 1 punto

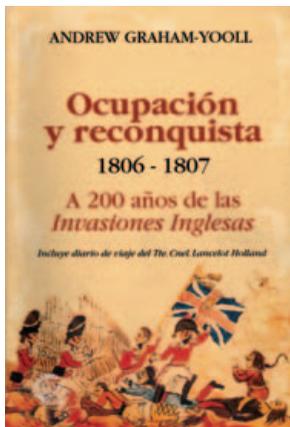
Tarjeta de Crédito
\$/U\$ 3 = 1 punto



Para conocer más sobre el Club Patagonia, llámenos al 0810 222 2527 o ingrese a www.bancopatagonia.com

LIBROS

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



Ocupación y reconquista - 1806-1807 - A 200 años de las Invasiones Inglesas. Incluye diario de viaje del Tte. Cnel. Lancelot Holland Andrew Graham-Yooll (1ª ed. Lumiere, 2006, 144 págs., 23 x 16) ISBN 950-9603-6

Esta obra, de muy amena lectura, se encuentra entre los escasos libros publicados para recordar el bicentena-

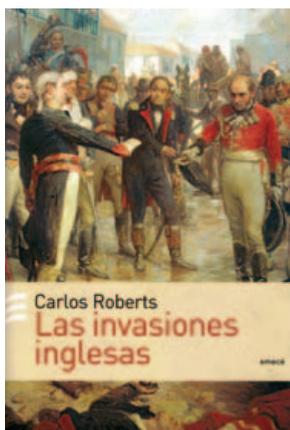
rio de los ataques británicos al Río de la Plata. Su autor, destacado periodista nacido en Buenos Aires, ingresó al *Buenos Aires Herald* en 1966, desempeñándose desde 1994 hasta 1998 como director y presidente del Directorio. Entre 1976 y 1994 residió en Inglaterra y trabajó en los diarios *The Daily Telegraph* (conservador) y de *The Guardian* (laborista). Fue colaborador de diarios de Europa y Estados Unidos y director de conocidas revistas.

Andrew Graham-Yooll, en *Ocupación y reconquista*

1806-1807 logra reunir en apretada y clara síntesis sus investigaciones sobre el interés británico por el Río de la Plata, que queda explícito en los informes, planes y opiniones circulantes en Inglaterra en los siglos XVI, XVII y en los comienzos del XIX. Ya en 1711 un panfleto londinense sugería que una invasión a las colonias españolas "debía empezar por Buenos Aires", y en 1762 un grupo capitalista alistó tres naves que en enero de 1763 fueron derrotadas en breve combate por el fuerte de Colonia.

El libro incrementa su interés no sólo por la profusión de citas documentales, que incluyen artículos de *The Times*, sino porque nos permite apreciar los hechos con información proveniente de fuentes del circunstancial enemigo, y además está analizada por un periodista con largos años de actividad en diarios británicos de diferente tendencia y de origen anglo-argentino.

Un acierto es la inclusión en el libro del testimonio del Tte. Cnel. Lancelot Holland que participó en la Segunda Invasión y que nos permite acceder a la opinión de los soldados británicos, bastante despreciativa, y la vida y costumbres de un militar británico de hace dos siglos. ■



Las invasiones inglesas Carlos Roberts (3ª ed. Buenos Aires; Emecé Editores, 544 págs.) ISBN 950-04-2782-6

Desde su 1ª edición, en 1938, el libro de Carlos Roberts es el texto fundamental e imprescindible de consulta para conocer a fondo las cuestiones relativas a las mencionadas invasiones y a las relaciones anteriores y posteriores.

Esto sirve, dicho sin desmerecer a muchos escritos esenciales, para entender el efecto de las invasiones sobre la población de Buenos Aires y la emancipación. Entre ellos se destacan los del académico Ernesto J. Fitte editados en la década de 1960.

Carlos Enrique Roberts, aficionado a los estudios históri-

cos, se especializó en este tema y reunió una importante cantidad de documentación, producto de su investigación en los archivos locales y en Londres entre los años 1928 y 30. Documentación que legó por testamento al país. Era además Ingeniero Militar y Teniente Coronel de la Reserva.

El libro de Roberts no se limita a tratar el período de las invasiones, sino que incursiona, desde los orígenes de América, pasando por los antecedentes lejanos e inmediatos y los efectos posteriores que resultaron imprescindibles para la formación de nuestra nacionalidad. También efectúa un detallado análisis de las relaciones políticas, en Europa (Francia, España, Inglaterra y Portugal) y la actuación e influencia de Miranda que procuraba el apoyo inglés para la independencia de las colonias españolas.

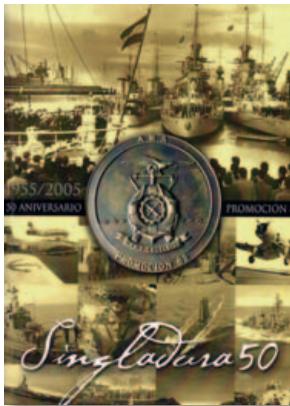
Tampoco deja de referirse a la organización colonial española y a la rivalidad, incrementada durante las invasiones, entre Montevideo, mayoritariamente poblada por españoles, y Buenos Aires, por criollos, y sus diferentes intereses comerciales. Este punto mereció un artículo que publicó, con su habitual brillantez, el dos veces presidente del Uruguay Julio Sanguinetti.

El tema central del libro, las invasiones en sí, es tratado con tal profusión de detalles y citas de documentos y planes, que ocupan 250 páginas de las poco más de 500 del texto, circunstancia que hace innecesario entrar en mayores comentarios.

No son olvidadas las guerras napoleónicas, principalmente la ocupación de España que frenó, cuando había zarpado, la que sería la tercera invasión que venía al mando,

nada menos, que del General Wellesley, futuro Duque de Wellington; lo que muestra el interés británico por las colonias españolas y en particular por el Río de la Plata.

Finalmente, el autor se explaya en varios capítulos sobre las consecuencias de las invasiones inglesas, la emancipación y las relaciones británicas con la ex colonia e incorpora la muy abundante bibliografía y documentación consultada, mucha de ella de su propiedad. ■



Singladura 50
 Compilado por José Guillermo Saucedo
 (Juan Alabedra Ed., Buenos Aires, 2006, 386 págs.)
 ISBN 987-05-1742-6

La publicación es un conjunto de anécdotas vividas por quienes integran la Promoción 82 a lo largo de sus prolongados años de servicio y relatadas al cumplirse cincuenta años de su egreso.

Deseo prejuizar que el motivo de su edición fue tener un recuerdo de su carrera naval y, sobre todo, mantener siempre presente el recuerdo de quienes son sus compañeros desde hace casi sesenta años, de su personalidad y de las aventuras que han vivido juntos o individualmente y que casi con seguridad las han relatado entre ellos una y cien veces.

Pero el resultado del trabajo logra objetivos que van más

allá. Este compendio de breves historias refleja la vida en la Armada, cuando éramos oficiales en actividad, en general muy jóvenes. Por ello su lectura les brindará a las nuevas promociones un claro concepto de las actividades, tradiciones y dedicación para sobrellevar las dificultades (raramente insalvables) que frecuentemente debieron tolerar las generaciones que los precedieron.

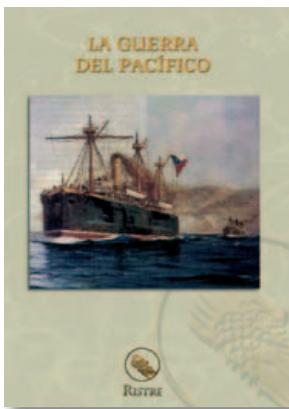
Para quienes somos sus contemporáneos y gozamos, desde hace casi sesenta años, la amistad de unos y el conocimiento de todos, las anécdotas, que algunas pican muy cerca, nos permiten revivir una época no olvidada y recordar nuestras relaciones en destinos compartidos.

Resumiendo, es un gran acierto de la Promoción 82. ■

FE DE ERRATAS Página 299

Juan C. Carosella19/04/1977
Mario F. Casaux05/01/2001
Carlos E. Hartung24/07/1985
Oscar R. Sayavedra05/06/1974

Comentario del Capitán de Navío Carlos Tromben Corbalán, publicado en la Revista de Marina de la Armada de Chile N° 3/2004



Carlos López Urrutia
La guerra del Pacífico
(1879-1884)
 (Editorial Ristre, Madrid, España, 251 páginas)
 ISBN: 84-932713-3-0

El distinguido historiador naval Carlos López Urrutia nos entrega una vez más una de sus excelentes obras, esta vez ampliando su mirada hacia la historia militar desde una

perspectiva equilibrada empleando fuentes de los tres países beligerantes de entonces.

Estamos ante un libro objetivo, en el que los participantes en el conflicto iniciado en 1879 reciben un trato justo e imparcial que describe sus luces y sombras.

El tratamiento de los diversos temas es muy adecuado para quien desee tener una visión completa de este conflicto, sin entrar en detalles eruditos ni tratar de despejar aspectos controvertidos a través de citas a fuentes primarias o por otros medios. Al final del libro se insertan algunos documentos importantes como el Tratado Secreto entre Bolivia y Perú que

sirve para entender el desencadenamiento de esta guerra y el Tratado de Ancón mediante el cual se restablecieron las relaciones de paz y amistad entre Chile y Perú, poniendo fin al conflicto. Tal vez debió adjuntarse también el tratado que, con similar propósito, firmaron Chile y Bolivia en 1904 y que es frecuentemente citado en nuestros días.

Como todos los libros de este autor, éste es de fácil y agradable lectura y está ilustrado por numerosas fotografías, mapas y esquemas. Al final se agregan dibujos de armas y uniformes bien logrados. Algunos de estos elementos gráficos son inéditos o raramente publicados con anterioridad y traen un pie de ilustración que complementa muy bien las imágenes. También se entrega al final una síntesis de las características de las principales unidades navales y del armamento portátil, tema este último que no habíamos visto tratado en las numerosas obras de carácter general que existen sobre la época.

Los capítulos están precedidos por citas textuales de algún protagonista, historiador o literato que, adecuada y pertinentemente, sintetizan muy bien lo que el lector encontrará más adelante.

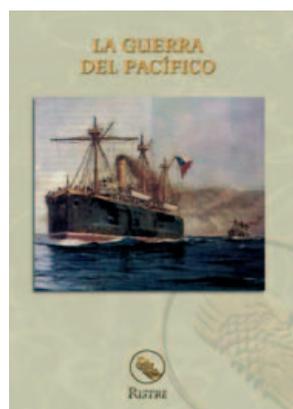
Como toda obra humana, ésta tiene pequeños defectos que no le restan mérito. Algunos son atribuibles a la editorial y más bien constituyen erratas que se escaparon a la corrección de pruebas, como suele suceder cuando se tra-

baja en dos continentes diferentes a través de los rápidos medios modernos.

Hay un tema más de fondo en el cual el autor de este comentario discrepa con Carlos López Urrutia y otros historiadores. Se sostiene (pág. 41) que el alto mando chileno era indeciso por la edad del General Justo Arteaga y del Almirante Juan Williams, quien además estaba aquejado de una enfermedad a la garganta. Como éste es un asunto importante para entender los problemas iniciales de la campaña por parte de Chile, se deja notar una investigación más profunda sobre este tópico. A modo de aporte podemos acotar que el Almirante tenía 59 años en 1879 (solamente ocho más que Miguel Grau) y después de la guerra sobrevivió tres décadas hasta su fallecimiento en 1910, a la edad de 84 años. Más que los problemas de edad o de salud de los dos comandantes en jefe, se estima que las deficiencias logísticas fueron más gravitantes en la conducción chilena. No debe olvidarse que las fuerzas navales y militares debieron operar a enormes distancias de la zona central nacional donde se encontraban los recursos que eran necesarios.

Esperamos que esta excelente obra de Carlos López Urrutia sea distribuida en los países iberoamericanos, especialmente en los tres que participaron en ese trágico conflicto, para contribuir a que el grueso del público conozca sus orígenes y desarrollo desde una perspectiva equilibrada y sobria. ■

Comentario del señor J. J., publicado en la *Revista General de Marina de España* - noviembre de 2003



Carlos López Urrutia
La guerra del Pacífico
(1879-1884)
 (Ristre Multimedia, Pozuelo de Alarcón, Madrid, 2003, ilustraciones: Luis Leza Suárez, 251 págs, 37 ilustraciones, 9 mapas)
 ISBN: 84-932713-3-0

La guerra librada entre 1879 y 1884 por Chile contra Bolivia y Perú fue uno de los conflictos más largos, crueles y

devastadores en la historia de América del Sur. La causa del conflicto fue la disputa, entre Bolivia y Chile, sobre los límites divisorios en la franja costera cuando en su región se descubrieron importantes yacimientos en nitrato de potasio, y Bolivia quiso gravar con nuevos impuestos para su explotación a Chile, respondiendo éste con la ocupación del puerto de Antofagasta. Bolivia declaró la guerra a Chile, y Perú se unió a la primera en virtud de un pacto secreto firmado en 1873.

La primera fase de la guerra se desarrolló en la mar y concluyó con la decisiva victoria de la Armada Chilena en Angamos en 1879. Obteniendo el dominio del mar, el Ejército chileno, inferior en número al de sus adversarios, pero moderno y eficaz, pudo atacar a los ejércitos enemigos por separado y destruirlos uno a uno. Para Bolivia fue el más desastroso de sus conflictos exteriores, pues le privó de su única salida al mar.

Con su prosa ágil y amena, el historiador López Urrutia —considerado hoy en día como una de las máximas autoridades en la historia de la Armada de Chile— nos va mostrando los hechos decisivos de la guerra, desde el dramático duelo de la *Covadonga* contra la *Independencia*, hasta la odisea del monitor peruano *Huáscar*, que en la actualidad se conserva perfectamente restaurado en el muelle de Talcahuano.

Además de fotografías de la época, la obra contiene unas magníficas ilustraciones a todo color de Luis Deza sobre uniformes, banderas y armas de los contendientes. ■

Rompehielos ARA Almirante Irizar

La tripulación del rompehielos saludando a sus seres queridos en el Día de San Valentín (14 de febrero).

Sector Antártico,
Latitud 77° 41' Sur y
Longitud 35° 12' Oeste.
Fotografías de
Eduardo Grumberg.



Rompehielos ARA Almirante Irizar

La tripulación del rompehielos saludando a sus seres queridos en el Día de San Valentín (14 de febrero).

Sector Antártico,
Latitud 77° 41' Sur y
Longitud 35° 12' Oeste.
Fotografías de
Eduardo Grumberg.



ARMADA ARGENTINA OPERACIÓN ROSARIO

ESQUEMA DE MANIOBRA EN TIERRA DE LA FUERZA DE DESEMBARCO (G.T. 40.1)
PARA LA RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS EL 2 DE ABRIL DE 1983

UT 40.1

CLIM Carlos A. Büsser
CNIM Miguel C. Pita

UT 40.1.1

CFIM Alfredo R. Weinstabl

UT 40.1.2

CCIM Hugo J. Santillán

UT 40.1.3

CCIM Guillermo A. Sánchez Sabarots

UT 40.1.4

CCCN Alfredo R. Cufre

UT 40.1.5

CCIM Pedro E. Giachino

UT 40.1.6

TFIM Mario F. Pérez

UT 40.1.7

TNIM Oscar H. Oulton

UT 40.1.8

CFIM Víctor H. Theaux

Vehículos Anfibios

TNIM Mario D. Forbice

Ejército Argentino (R.I.25) UT 40.1.9

Tte. Cnel. Mohamed A. Seinfeldin



Glosario

- UT Unidad de Tareas
- GT Grupo de Tareas
- BIM1 Batallón de Infantería de Marina N° 1
- BIM2 Batallón de Infantería de Marina N° 2 (Es.)
- COIM Comando de la Infantería de Marina
- BRN1 Brigada de Infantería de Marina N° 1
- BICO Batallón Comando de la Brigada de IM N° 1
- APCA Agrupación de Comandos Anfibios
- BIAC Batallón de Artillería de Campaña N° 1
- BIC1 Batallón de Comunicaciones N° 1
- BIVH Batallón de Vehículos Anfibios
- RI25 Regimiento de Infantería N° 25 (E.A.)
- APBT Agrupación de Buzos Tácticos

- Avances argentinos
 - Objetivos
 - Posiciones de efectivos británicos
 - Comando Británico
 - Repliegue de las tropas británicas
 - Combates
- 1** Desembarco en botes de goma de los Comandos Anfibios.
 - 2** Lanzamiento desde submarino de los buzos tácticos e itinerario seguido en botes de goma hasta el marcado de la Playa Roja.
 - 3** Movimiento de aproximación hasta la casa del Gobernador, seguido por el grupo del Capitán de Corbeta IM Pedro F. Giachino.
 - 4** Movimiento de aproximación sobre el cuartel de las tropas británicas.
 - 5** Desplazamiento de los comandos anfibios en apoyo a la patrulla del Capitán Giachino.
 - 6** Lanzamiento y arribo a la playa de la Fuerza de Desembarco en vehículos anfibios a oruga (LVTP-7) a 0630.
 - 7** Conquista del Aeropuerto y del istmo.
 - 8** Arribo por helicóptero del primer escalón logístico.
 - 9** Asalto a Puerto Argentino con los vehículos anfibios.
 - 10** Desembarco por helicópteros de la Reserva.
 - 11** Desembarco de la artillería en vehículos anfibios a rueda (LARC-5).
 - 12** Camino seguido para la conquista de la Península Camber.
 - 13** Conquista del faro de Cabo Penbrooke a 0800.

REFLEXIONES Y EXPERIENCIAS SOBRE LA RECUPERACIÓN DE LAS MALVINAS

CARLOS A. C. BÜSSER

A 25 años de la guerra por las Malvinas casi no debería resultar de interés el relato de las acciones militares que se libraron durante esos días del enfrentamiento. Sí puede ser útil a los militares las reflexiones o conclusiones que hayan extraído de su experiencia quienes participaron de la lucha. Por esa razón, en las líneas que siguen me referiré a mis conclusiones personales como consecuencia de haber sido Comandante de la Fuerza de Desembarco que intervino en la recuperación de las islas Malvinas el 2 de abril de 1982.

Se observará que no hay nada nuevo bajo el sol. La mayoría de ellas se encuentra en numerosos tratados del arte militar de cualquier época y han sido siempre preceptos bien establecidos en la Armada Argentina. Pero es bueno que la experiencia diga que son absolutamente válidos, comprobando su vigencia y su valor, muchas veces a pesar del deslumbramiento que parecen causar los admirables y sorprendentes adelantos tecnológicos actuales.

OBJETO DE LAS FUERZAS ARMADAS

La misión básica de las fuerzas armadas es la de pelear en la guerra. Y la de los militares profesionales, ser la columna vertebral de las fuerzas que luchan. Cuando los gobiernos creen que en un conflicto ya no quedan argumentos ni esperanzas para negociar en la búsqueda de sus objetivos nacionales y entienden que el uso de la violencia es lo que resulta más conveniente para sus países, recurren a la guerra.

Las guerras son siempre indeseables, ya que causan innumerables sufrimientos, daños, destrucción, pobreza y cualquier otra calamidad que se quiera agregar a la lista. Por ese motivo los pueblos tratan por todos los medios de evitarlas y, en general, suelen ser exitosos en la búsqueda de la paz. Obsérvese los largos períodos de paz que gozan la mayoría de las naciones evitando el conflicto armado, en especial en sus propios territorios. Este hecho lleva a otra circunstancia en la que no siempre se repara: al existir prolongados períodos de paz, los militares pasan muchos años sin ejercer realmente su profesión, lo que siendo bueno y siempre deseable para sus comunidades, es malo para su calidad profesional.

Y esta nueva circunstancia conduce a otra en la que tampoco se repara demasiado: cuando llega el día de la guerra y hay que enfrentarse a un enemigo externo y real. Todos los que van al combate, aun los de mayores graduaciones, lo hacen por primera vez en su vida. Son todos primerizos. Y por ello, nadie sabe, ni ellos mismos, cómo se comportarán cuando llegue el momento de enfrentar al enemigo. Ésta es también la razón por la que en los primeros tiempos de toda guerra, los combatientes cometen tantos errores e incurrir en tantas imprevi-

El Contraalmirante de IM VGM (R) Carlos A. C. Büsser egresó de la Escuela Naval Militar en 1951. Fue profesor de la Escuela de Aplicación de Oficiales de IM y de la Escuela de Guerra Naval y cursó la Escuela de Inteligencia de la Armada. Entre 1963 y 1970 siguió la carrera de licenciado en Administración en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Fue Comandante del Batallón de Servicios del Regimiento de Artillería Antiaérea; del Batallón de Artillería de Campaña N° 1; de la Fuerza de Apoyo Anfibio y Jefe del Estado Mayor Conjunto. Comandó la Fuerza de Desembarco en la Operación Rosario para la reconquista de las Islas Malvinas en 1982.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 31.1.2007

siones. Es que el adiestramiento normal, si no ha sido de una intensidad tal que lo acerque estrechamente a los rigores del combate real, no alcanza para brindar toda la experiencia, la confianza y la madurez propias de un veterano. Todos los hombres que van al combate por primera vez, aunque no lo reconozcan y a veces aunque no se percaten de ello, se formulan una misma pregunta: ¿cómo me comportaré mañana?

Y ese comportamiento nada tiene que ver con el coraje de cada uno. En ese sentido deben distinguirse dos clases de coraje. Uno es el coraje físico, más necesario en el combatiente de menor jerarquía y que debe afrontar los mayores riesgos de ser batido por las armas que emplea el enemigo, llegando en algunos casos al combate cuerpo a cuerpo. La otra clase de coraje se refiere al coraje moral, más necesario en los niveles superiores o de comando, donde las resoluciones que se adoptan pueden causar bajas, daños y sufrimientos, no sólo a los hombres del enemigo sino a los propios, independientemente de los daños por los errores que se cometan y que puedan ser causas de alguna derrota.

EL ADIESTRAMIENTO INDISPENSABLE

¿Cómo se suple la falta de ejercicio profesional que se ha mencionado? La respuesta es sabida y repetida con frecuencia: se requiere un adiestramiento continuo y un estudio intenso. Son dos cosas fáciles de comprender y de asumir y generalmente ocurre así. Pero no es tan fácil encontrar quienes ejerciten ese adiestramiento y ese estudio en la medida intensa y casi obsesiva que debería ser el comportamiento normal de quienes saben que no pueden ejecutar operaciones reales pero que también es indispensable que asuman que el día que deban actuar realmente, no podrán cometer errores en su tarea, porque ellos, u otros hombres, camaradas suyos, podrían morir como consecuencia de sus fallas.

Debe tenerse en cuenta que cuando llega el día de la guerra, ya no queda tiempo para estudiar cosa alguna. Lo que no se aprendió en la paz a través de un estudio serio e intenso, ya no se podrá aprender si no es por la experiencia, que muchas veces cobra un precio demasiado alto. El mayor aprendizaje se logra con la lectura de los testimonios de los que han tenido que combatir. Los teóricos y pensadores pueden transmitir ideas buenas y brillantes, pero son los que han tenido experiencia real los que brindan lo que más se acerca a las vivencias propias, que son las grandes incógnitas del combatiente primerizo.

Otra incógnita es qué prioridades se debe atribuir al estudio de las distintas disciplinas que hacen al quehacer de la guerra. En este aspecto probablemente no hay límites. La guerra es el fenómeno social que provoca los mayores daños y puede brindar los mayores éxitos, donde afloran las conductas más abyectas y las más sublimes, a veces al mismo tiempo y en las mismas personas, que exige a cada combatiente una entrega integral de todas sus capacidades, de todas sus energías, y aun de su vida. Por esa razón el soldado profesional se debe capacitar a un máximo nivel para poder responder adecuadamente a esas exigencias, sean ellas propias de los instrumentos y armas que va a manejar en el combate, como de otras disciplinas que no siendo específicas de la profesión militar tienen estrecha relación con ella. En ese orden, debe tener conocimientos adecuados de meteorología, electrónica, mecanismos, psicología, sociología, administración, liderazgo, etc. Pero si está en los niveles superiores de comando deberá agregar a todo aquello un buen bagaje de conocimientos de historia, leyes internacionales, la historia del comportamiento militar y como sociedad de los posibles enemigos, de los posibles aliados y de aquellos países que pueden quedar involucrados de alguna manera en los conflictos que potencialmente pueda tener que enfrentar nuestro país.

La otra cara de la preparación es la referida al adiestramiento. Se puede estudiar y saber mucho. Se puede ser un erudito en el conocimiento de muchas cosas, pero la guerra es, como decía Napoleón, un arte todo ejecución. Y como tal, además de conocer y comprender sus reglas resulta indispensable la práctica constante. Pero ya se ha dicho que es característico de la profesión militar que sus profesionales no pueden practicar con frecuencia su profesión. Por

lo tanto debe recurrirse a las ejercitaciones. Es frecuente la ejecución de ejercicios tácticos donde el militar practica la aplicación de las doctrinas y el empleo de los medios de que va a disponer. Se enfrenta así a la doctrina, al manual, al procedimiento, lo que puede llevar a que se formen jefes que, conociendo todas las prescripciones reglamentarias, resulten poco agresivos el día del combate. Suele olvidarse que en la guerra se enfrenta a un enemigo que tiene voluntad, que seguramente es idóneo y capaz, que tiene la firme determinación de derrotarnos y que está animado de un profundo patriotismo. Para enfrentar a ese enemigo es indispensable la capacitación recurriendo a los ejercicios a partidos contrapuestos, donde a la propia voluntad de vencer se le opone la del otro bando, que ejercita toda su iniciativa e inventiva para derrotarnos. Esta modalidad de adiestramiento debería ser cotidiana para generar en el combatiente propio el sentido de que su objetivo fundamental no es meramente aplicar bien las doctrinas y procedimientos sino derrotar al enemigo.

Un capítulo aparte merece para la Infantería de Marina la necesidad de un intenso adiestramiento en combate nocturno. La guerra por las Malvinas nos mostró cómo esa modalidad puede ser la más frecuente del combate que se deba enfrentar. Casi podría llegar a afirmarse que el adiestramiento diurno debería ser sólo el paso intermedio necesario para adquirir las habilidades esenciales para poder ejecutar adecuadamente el combate nocturno. Lograr la capacidad para desplazarse sigilosa y rápidamente durante la noche, en forma individual y por fracciones o unidades de tropas, la habilidad para mantener la cohesión de los movimientos, para determinar exactamente el lugar ocupado por cada unidad, para preparar y ejecutar fuegos eficaces durante las horas de poca visibilidad, la habilidad para operar los equipos modernos de visión nocturna y de localización, etc. debería ser una preocupación permanente e indeclinable.

Pero toda la capacitación y habilidades personales se alojan en el cuerpo de cada soldado, cualquiera sea su jerarquía. Por eso no se debe olvidar la importancia del adiestramiento físico, que permite sobrellevar esfuerzos, sacrificios y penurias que de otro modo podrían doblegar nuestro espíritu y obnubilar nuestro pensamiento.

Y si después de toda esa capacitación y de todo ese adiestramiento intenso y realizado con todos los medios posibles se llega al día de la guerra, seguramente arribaremos a la conclusión de que aquéllos debieron ser más amplios, más duros, más exigentes. Eso es lo que nos pasó a muchos de los que debimos intervenir en la guerra por las Malvinas y es, tal vez, una de las enseñanzas más valiosas que nos dejó el conflicto.

LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS EN 1982

Planeamiento preventivo inicial

En los últimos días del año 1981 el gobierno argentino, ante la evidencia de la decisión británica de no acatar la reiterada exhortación de la Asamblea General de las Naciones Unidas para resolver la disputa de soberanía sobre los archipiélagos del Atlántico Sur, adoptó dos resoluciones. Por la primera dispuso instrumentar una propuesta al Reino Unido para negociar a todo lo largo de 1982, mediante una agenda preestablecida que condujera a la solución definitiva de la disputa. Por si ese camino fallaba o si Gran Bretaña rechazaba la propuesta, dispuso planificar la recuperación militar de las islas Malvinas, como medida extrema para obligar a Gran Bretaña a una negociación seria, lo que sería una operación a ejecutar, si las circunstancias lo aconsejaban, en un momento posterior hacia fines de 1982.

Para realizar esta última tarea se integró un equipo de trabajo conformado por un General, el Comandante del V Cuerpo General Osvaldo Jorge García, un Almirante y un Brigadier, el Brigadier Sigfrido Plessl, que comenzaron sus trabajos a fines de enero de 1982. El Almirante Lombardo, Comandante de Operaciones Navales, fue el representante de la Armada, que integró su equipo con los Comandantes de la Flota de Mar, Almirante Allara, de la Aviación

Naval, Almirante García Boll, y de la Infantería de Marina. Las primeras reuniones marcaron la necesidad de una inteligencia amplia y actualizada, que en el caso de la Armada estaba disponible, como consecuencia de haberse realizado en frecuentes oportunidades, a título de ejercitación, planeamientos similares. También la Fuerza Aérea Argentina tenía bastante información sobre personas.

Lo que se acaba de expresar conduce a una importante conclusión. Los largos períodos de paz deben servir para acumular toda la inteligencia posible sobre todos los potenciales enemigos. Y desde el punto de vista de lo que debe ser la preparación de las fuerzas armadas, son potenciales enemigos todos aquellos países con los que existe un litigio sin resolver, intereses encontrados, diferencia de intereses o cualquier circunstancia que nos pueda llevar a un enfrentamiento no deseado. La cuestión de las Malvinas con Gran Bretaña es un claro ejemplo de esta situación. El hecho de que durante mucho tiempo hubiéramos reunido inteligencia sobre las islas fue una atinada decisión. El argumento de que el país no tiene hipótesis de conflicto y que por lo tanto no es necesario desarrollar un importante esfuerzo de producción de inteligencia es una tontería que sólo puede ser sostenida por quienes, civiles o militares, carezcan del más mínimo conocimiento de lo que son los conflictos internacionales. El argumento en el sentido de que no estábamos preparados para la guerra por las Malvinas porque ésa no era una hipótesis de conflicto, tampoco resiste ningún análisis en el ámbito de las fuerzas armadas.

Requisitos a cumplir por la operación

Las instrucciones iniciales dadas por el gobierno argentino indicaban que la operación, en caso de llevarse a cabo, se debía ajustar a los siguientes requisitos: ejecutarse por sorpresa, lo que implicaba el mantenimiento de un elevado nivel de secreto durante todo el proceso previo a su ejecución; debía finalizar dentro de un plazo de pocas horas, y resultar incruenta respecto de las tropas y población que se encontraba en las islas, es decir que no hubiera muertos o heridos del lado británico, extendiéndose este concepto a que no se registraran daños materiales importantes. Los dos primeros requisitos, si bien podrían presentar algunas dificultades, no parecían constituir un problema demasiado grave. En cambio el logro de la última exigencia significaba un desafío muy grande, ya que la única forma de lograr ese resultado era que no hubiera combate durante la operación de recuperación. Y esto implicaba, naturalmente, que había que conseguir que el enemigo se rindiera antes de que se produjera un combate generalizado.

Nuestra inteligencia sobre los patrones de conducta de las tropas británicas indicaba que ellas sólo se rinden si al regreso a Gran Bretaña pueden demostrar que han combatido valerosamente. Y lo demuestran haciendo un recuento de las bajas sufridas y las bajas causadas al enemigo ante el cual se rindieron. Con lo cual quedaba claro que enfrentaríamos serios problemas para cumplimentar este requisito de resultado incruento y que para lograrlo sería necesario concebir una operación que le presentara al enemigo un conjunto de circunstancias que lo decidieran a rendirse entendiendo que se cumplían aquellos parámetros. En caso contrario lucharían y no podríamos evitar causarles bajas.

De todo ello resulta una conclusión en la que no siempre se repara. La guerra y las operaciones militares en particular son, en última instancia, verdaderas operaciones de acción psicológica, donde lo que se busca es inducir al enemigo a adoptar la conducta que pretendemos que adopte porque nos conviene. Se trata de hacer, mediante el empleo de acciones militares, aplicando toda la violencia que se pueda y que sea necesaria, que el enemigo se rinda, o que se retire, o que nos entregue una posición o un área determinada, o que huya despavorido, o que desista de continuar el ataque en el que está empeñado, o cualquier otra acción que nos interese. El problema radica en que esa conducta a adoptar debe nacer en la mente y en el corazón del jefe enemigo o de sus hombres y ellos, sólo ellos, son los que la van a poner en ejecución. El objeto fundamental del combate consiste, mediante el ejercicio de la violencia propia de las acciones militares, en presentarle al enemigo un cuadro mate-

rial que lo lleve a adoptar las decisiones y la conducta que estén de acuerdo con nuestros propósitos, en el momento oportuno. En alguna medida lo decía Clausewitz: “Hay que quebrar la voluntad de combatir del enemigo”, y también el viejo Reglamento R.R.M. 35 del Ejército Argentino que afirmaba que la victoria llega cuando la idea de la derrota se apodera de la mente del comandante enemigo.

El planeamiento inicial

Una primera evaluación de la situación de las islas Malvinas mostró que el objetivo fundamental y prácticamente excluyente consistía en la captura de Puerto Stanley, como se lo llamaba entonces. Era el único centro urbano del archipiélago, el lugar donde se asentaban las fuerzas militares que defendían las islas, junto a la autoridad colonial que las regía y que era seguramente la que debería adoptar la decisión de rendirse en caso de una operación de recuperación nuestra. Además, era el centro de la actividad económica y comercial, el asiento de la empresa monopólica de las islas, la Falkland Islands Company, su puerto era el único en el archipiélago que podía considerarse como tal a pesar de su capacidad reducida, y su aeropuerto contaba con la única pista aérea de cierta capacidad para recibir aviones de relativo porte. Se llegó a la conclusión de que para que se considerara que se habían recuperado las Malvinas era suficiente con la captura de esa localidad, junto con las fuerzas y autoridades británicas que se encontraban en ellas. Para asegurar el éxito de nuestra operación en un momento inicial, no parecía indispensable lograr el control de otros sectores del archipiélago. Obsérvese que esta misma apreciación fue hecha por los británicos cuando, a su vez, intentaron recuperar el mismo archipiélago. Desembarcaron lejos del objetivo, en San Carlos, como consecuencia de nuestra fuerte guarnición estacionada en las inmediaciones de Puerto Argentino, pero rápidamente marcharon hacia allí. Nadie consideró que los británicos hubieran recuperado las Malvinas hasta que lograron la captura de Puerto Argentino.

Durante ese período de planeamiento, casi informal por el número reducido de participantes en él, debe destacarse el buen entendimiento entre las personas que integraban el equipo de trabajo. Rápidamente se hizo evidente la capacidad profesional y de liderazgo del General García, a la que se agregó una circunstancia que no es menor. A lo largo de los años la Infantería de Marina se había instruido y adiestrado para el combate terrestre utilizando los manuales y reglamentos del Ejército Argentino y, para la ejecución de operaciones anfibias, nuestra doctrina. Por lo tanto, cuando los oficiales navales debimos trabajar con los del Ejército, el entendimiento fue muy rápido y sin dudas ni aclaraciones, ya que hablábamos el mismo idioma técnico. En un momento dado el General García me pidió que le hiciera conocer detalladamente la inteligencia que teníamos, para lo que lo visité varias veces en el Comando del V Cuerpo en Bahía Blanca. En esas reuniones sentí que el señor General me estaba tomando un verdadero examen, pero a la vez comprendí que yo también se lo tomaba a él, porque si las preguntas que me formulaba no hubieran tenido la enorme calidad y profundidad que tenían, yo no hubiera sentido por él el profundo respeto profesional que le tuve a partir de ese momento. Tiempo después, el 1° de abril, comprobaría otra ventaja de lo ocurrido en aquellas reuniones.

Comienzo del planeamiento en la Infantería de Marina

En virtud de que la operación sería ejecutada en sus primeras fases por fuerzas de la Armada desembarcando en proximidades del objetivo, debíamos informar nuestra apreciación sobre la aptitud, factibilidad y aceptabilidad de una operación de recuperación que cumpliendo los requisitos que se han mencionado creara las condiciones para comenzar una negociación definitiva con Gran Bretaña buscando la solución de la disputa.

En consecuencia decidí preparar el documento que siempre se enseña en las escuelas de guerra, pero cuya redacción no siempre se practica en las ejercitaciones: la orientación inicial del comandante. En realidad, a esa altura del proceso de planeamiento los que iban a recibir este documento eran el Oficial de Inteligencia del Comando de Infantería de Marina, Capitán de Cor-

beta IM Guillermo Félix Botto, y el Comandante del Batallón de IM N° 2, Capitán de Fragata IM Alfredo Weinstabl. Los había incorporado al equipo después de consultar con el Almirante Anaya, el que autorizó las incorporaciones diciéndome: "Agregue todos los que quiera, siempre que ellos queden en riesgo de morir si el planeamiento trasciende". Debe recordarse que en esos días, enero de 1982, estábamos en pleno período de licencias anuales y de pases, por lo que no contaba con el Oficial de Operaciones de mi Comando, ni estaba disponible el Comandante del BIM N° 1. Estimé que la designación del Comandante del BIM2 podía darnos la ventaja de que en esa forma, y en un marco de total discreción, el adiestramiento de ese Batallón se pudiera orientar hacia la ejecución de lo que estábamos planificando.

En ese documento indicaba la misión y los criterios básicos para iniciar el planeamiento: ejecución sorpresiva de la operación y aparición simultánea desde todas direcciones, sobre los objetivos de prioridad uno, con una masa de fuerzas que asegurara el éxito inmediato; sobre cada objetivo se debía prever una acción específica y una alternativa para el caso de fracasar aquella; evitar el daño a instalaciones públicas y privadas, y a las personas, para lo que los efectivos puestos en el lugar debían ser de suficiente magnitud como para desalentar cualquier intento de resistencia; los objetivos de prioridad uno eran: el cuartel de los infantes de marina británicos, con el propósito de neutralizar la guarnición mediante su captura o cortándole el camino hacia la población; la zona del aeropuerto, para asegurar su operatividad cuando arribaran los aviones de la Fuerza Aérea Argentina que debían transportar a los efectivos del Ejército, lo que incluía el despejamiento de la pista si fuera necesario; la población de Puerto Stanley, con la captura de sus autoridades, de la fuerza de defensa constituida por civiles voluntarios, los servicios públicos y de comunicaciones, además de los buques surtos en el puerto. Agregaba las fases en que se desarrollaría la operación y la estructura de comando en cada una de ellas.

Los dos oficiales designados comenzaron su tarea, pidiendo el Comandante del BIM2 autorización para incorporar al equipo a su Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta IM Hugo Santillán, lo que autoricé. Aquella orientación inicial, manuscrita, de aparente informalidad y sin la denominación que indica la doctrina, fue una base eficaz para la formulación de seis modos de acción tentativos, en base a los que, en su momento, en ese reducido grupo de trabajo, formularíamos el modo de acción seleccionado, lo que ocurrió a fines de febrero. Por esos días decidí incorporar al Comandante de la Brigada de IM N° 1 como Jefe del Estado Mayor y Segundo Comandante, quien acababa de asumir su comando y debía realizar una serie de actividades propias de su cambio de destino. No lo designé al Jefe del Estado Mayor del COIM porque alguien tendría que quedar a cargo durante la ausencia de todos los demás, pero él fue el único oficial que no siendo parte de la operación que se planificaba, supo siempre todo lo que se hacía, porque yo se lo informaba. Durante este proceso tratamos de que el plan a formular fuera "flexible", entendiendo que cabía esperar una gran cantidad de circunstancias imprevistas. Toda teoría de planeamiento recomienda que los planes sean flexibles, pero no siempre se define cuáles son las cualidades que hacen que un plan lo sea. Este aspecto fue objeto de una larga meditación. El Modo de Acción Seleccionado en el ámbito de la Armada se le propuso al señor General García, quien estuvo de acuerdo con él y lo aprobó luego de algunas modificaciones. Todas estas conclusiones y estudios estaban en papeles manuscritos y hasta fines de marzo no se había comenzado un proceso de redacción definitiva del plan de operaciones.

Acciones preparatorias

Tan pronto recibimos la orden de comenzar el planeamiento, a la vez que preparaba mi orientación inicial, analicé el conjunto de medios que deberíamos emplear en la eventual operación a planificar. Por el conocimiento que tenía de las unidades a través de mi experiencia anterior, llegué a la conclusión de que en particular en dos de ellas podíamos llegar a tener problemas si no adoptaba algunas previsiones con tiempo suficiente. Los grupos de comandos anfibios que pudiéramos emplear presumiblemente tendrían que desarrollar un enorme esfuerzo para ejecutar en tiempo y forma todas las tareas que les pensaba asignar, y no estaba seguro de



que su estado físico general respondiera a esas exigencias. Mi experiencia de hacía no muchos años como Comandante de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA) me indicaba que allí podía haber una debilidad que era necesario comprobar y, en su caso, corregir. Por lo tanto dispuse que todo el personal de la especialidad de comandos anfibios que revistara en el componente de Infantería de Marina fuera transferido en comisión a la Agrupación de Comandos Anfibios para realizar un programa de entrenamiento físico que lo pusiera en las mejores condiciones. Por supuesto, ese entrenamiento excepcional, en pleno verano, y prácticamente antes de comenzar el período anual de actividades, generó algunas quejas y sorpresas.

La otra unidad que necesitaríamos que estuviera en perfectas condiciones operativas era el Batallón de Vehículos Anfibios. También como consecuencia de mi comando en la FAPA sabía que si bien los vehículos anfibios estaban en razonables buenas condiciones, las dificultades de los últimos años para conseguir la necesaria provisión de repuestos en los Estados Unidos hacía que su eficacia segura y a pleno fuera dudosa. Para comprobarlo, visité esa unidad en los primeros días de enero. Me informaron que había 12 de los 21 vehículos a oruga con que contábamos que estaban en condición “operativa restringida”, es decir, funcionaban pero tenían alguna limitación menor. Los otros debían ser reparados dentro del plan de tareas anual que todavía no había entrado en ejecución. Ocurría algo similar con los vehículos anfibios a rueda. En esos días se nos había indicado, ante nuestro requerimiento, que si la operación se llegaba a ejecutar, ello nunca sería antes del 15 de mayo, por lo que teníamos algunos meses para adelantar trabajos. Le indiqué al Comandante del Batallón que quería que para el 31 de marzo estuviera en condición operativa la totalidad de los vehículos anfibios, con tripulaciones adiestradas para todos ellos. Lo que no le expliqué fue la razón por la que

Vehículos anfibios
desembarcados en la
Isla Soledad.

le daba esa orden. Le pedí que esa tarde me presentara sus requerimientos de créditos y refuerzos de personal de mecánicos y de tripulaciones para contar con las dotaciones adiestradas en cada vehículo. Cumplió la orden formulando un requerimiento que me pareció holgado pero razonable dada la forma en que le había hecho el pedido.

A la mañana siguiente tuvo asignadas las partidas presupuestarias correspondientes, y la orden para el pase inmediato del personal que había pedido. Con lo que estuvo en condiciones de comenzar sin demoras el trabajo encomendado. La razón por la que le pedí que el material estuviera listo el 31 de marzo fue que no creí que pudieran terminar el trabajo en el tiempo asignado y que por lo tanto el Comandante pediría una prórroga, que yo concedería dándole un mes más, lo que nos llevaría al 30 de abril. Considerando que haríamos algunas pruebas y que aparecerían algunas fallas para corregir, era esperable que tuviéramos el material listo para el 15 de mayo. Después vendría el proceso de mantener ese buen nivel operativo hasta el momento en que, eventualmente, nos dieran la orden de ejecutar la operación.

A partir de aquella primera visita al Batallón de Vehículos Anfibios, cada tres o cuatro días pasaba informalmente por su cuartel para comprobar el avance de las tareas, cooperar si era necesaria mi intervención ante los organismos técnicos y estimular a los que realizaban el trabajo. Toda la dotación de esa unidad se comportó magníficamente esos días. Cabe recordar una anécdota risueña. Pocos días después, mientras analizábamos los modos de acción tentativos con el Comandante del BIM2, me dijo que en su opinión yo me estaba desprestigiando ante mis subordinados con motivo de las medidas que tomaba. La causa de su preocupación era que el Comandante de los vehículos anfibios le había comentado lo insólito de la orden recibida, reconociendo que se le había proporcionado todo lo solicitado, por lo que quería averiguar cómo era yo y, fundamentalmente, quería saber si yo era un poco loco. Lo que no pude averiguar fue si su preocupación nacía de la índole de la orden que estaba cumpliendo o del hecho de que le hubiera dado todos los medios necesarios para cumplirla. Y pensé algo más. ¡Qué fuerte era la estructura moral y disciplinaria de la Armada, que daba lugar, sin problemas, a que un Capitán de Fragata le llevara esa preocupación a un Almirante, con total confianza!

Acciones paralelas para encubrimiento de la tarea de planeamiento

Tan pronto comenzó esta tarea resultó evidente que sería necesario contar con lugares de acceso discreto y que no generaran demasiada curiosidad en los que vieran ingresar numeroso personal superior, a veces de otras armas. El primer lugar habilitado fue el cuarto de operaciones de la FAPA, que a poco andar resultó demasiado chico. No obstante los primeros estudios se hicieron allí, con las tareas de limpieza y cafetería a cargo de los planificadores, generales y almirantes incluidos. Para contar con un lugar más amplio y más a mano de los oficiales que trabajaban conmigo en Baterías, se habilitó un local en el BIM2, de gran amplitud y confortabilidad.

Durante ese período inicial del año, y como una rutina prevista desde mucho antes, se estaba planificando en el ámbito de la Armada un operativo con la Armada de Brasil y otro con la Armada uruguaya. Nos pareció que había que encubrir la concurrencia frecuente del General García, por lo que también comenzamos el planeamiento de un ejercicio con el V Cuerpo de Ejército. El problema surgía cuando los diversos planificadores realizaban alguna consulta sin una previa explicitación del tema a tratar y uno tenía que hacer un verdadero esfuerzo para detectar rápido de qué plan estábamos hablando.

Los celos y recelos entre las fuerzas

Es un hecho conocido que en todos los países del mundo existen entre los diferentes servicios de las fuerzas armadas, celos, recelos, diferencias, animosidades y muchas otras variantes en sus relaciones, que debiendo ser cordiales y cooperativas, en la práctica no lo son tanto. Las fuerzas armadas de nuestro país no eran (¿no son?) una excepción. En el comienzo del planeamiento pudo parecer que esa característica se haría presente, pero a poco

andar todos fuimos formando un solo equipo de trabajo y nació un excelente espíritu de colaboración, lo que se ratificó al ejecutarse poco después la Operación Rosario, y con mucha mayor intensidad, con los combatientes que intervinieron posteriormente en la defensa de las islas. Los hombres que están inmersos en la lucha rápidamente se integran y nace en ellos una hermandad. En cambio, en los niveles burocráticos alejados de los peligros del combate, aquel mal se sigue haciendo sentir.

Adelantamiento de la operación

El 19 de marzo de 1982 desembarcó en Puerto Leith, en las islas Georgias del Sur, un grupo de obreros de una empresa argentina que tenía el propósito de desguazar una factoría ballenera en desuso instalada en ese lugar. El viaje era consecuencia de un acuerdo comercial entre una empresa escocesa propietaria de las instalaciones y de una empresa argentina, especializada en tareas de desguace. Se lo había organizado con conocimiento de la Embajada del Reino Unido en Buenos Aires y del propio gobernador británico de las islas Malvinas. No obstante, el gobierno de Londres formuló un reclamo diplomático, que rápidamente escaló hacia el nivel de un ultimátum, que se reiteró en dos oportunidades. A esas medidas diplomáticas, si se las puede llamar así, agregó con el transcurso de los días el envío de buques de guerra y de submarinos nucleares al Atlántico Sur, anunciando la conformación de la "Fortaleza Malvinas", que era un proyecto muchas veces anunciado con anterioridad. Ante esos hechos, que si se concretaban cerrarían definitivamente cualquier posibilidad de una recuperación de las Malvinas por parte de nuestro país, el gobierno argentino decidió analizar la posibilidad de adelantar la ejecución de la operación que nos había encomendado planificar preventivamente, preguntando, en la tarde del 23 de marzo, cuál sería la fecha más próxima factible para ejecutar la operación.

El requerimiento se nos anticipó esa noche a Allara y a mí y comenzamos una intensa tarea de evaluación para comprobar cómo estábamos en nuestro proceso de planeamiento y en el alistamiento de las fuerzas ya que éramos los jefes de los dos elementos de combate que debían intervenir con mayor peso. En ese momento comprendí la importancia de que el jefe esté permanentemente al tanto de la posición, condición y estado de cada una de sus unidades subordinadas, en forma de poder hacer estimaciones sin necesidad de consultas a sus subordinados. No debimos recurrir a nadie para pedir información. Varios de los buques de la flota se encontraban en el mar realizando una primera etapa de adiestramiento. Entre ellos se contaba el buque de desembarco de tanques ARA *Cabo San Antonio*, que con una buena parte del BIM2 y de los vehículos anfibios a bordo estaba operando en la zona de Golfo Nuevo, como era frecuente que ocurriera. Había que esperar que finalizara esa actividad, lo que se preveía para el 26. Era posible que tanto los buques como los elementos de Infantería de Marina estuvieran en condiciones de ejecutar la operación en un plazo muy breve, dado el sistema logístico que teníamos disponible y el nivel de alistamiento de las unidades. El plan de operaciones no estaba escrito y sólo lo conocía un reducido número de oficiales, por lo que su confección demandaría necesariamente un cierto tiempo. Esto último ocurría tanto en la Flota como en la Infantería de Marina. Lo analizamos con el Almirante Allara, y llegamos a la conclusión de que podíamos estar en condiciones de zarpar para el mediodía del 28 de marzo.

En cuanto a los planes, dado que teníamos claro el concepto de la operación y el modo de acción seleccionado, quedaba por ejecutar todo el desarrollo del plan y escribirlo, lo que no era poco. Pensamos que esta tarea también podía estar lista para la misma fecha siempre que reforzáramos fuertemente los reducidos equipos de trabajo que estaban en esa actividad. Y ante la posibilidad de que efectivamente nos dieran la orden de ejecutar la operación, pensamos que lo mejor era que comenzáramos a trabajar lo antes posible, sin esperar confirmación de la orden eventual. Y aquí se hizo evidente la enorme ventaja de la estructura física de la Armada. Allara y yo vivíamos en Puerto Belgrano a menos de 50 metros de distancia, y nuestros comandos y los miembros de los estados mayores estaban muy cercanos entre sí. Fue fácil, cuando recibimos la consulta, encontrarnos y apreciar, casi familiarmente, el problema que debíamos responder.

Allara era muy buen profesional y un hombre muy inteligente, con un enorme sentido común y con mucha experiencia sobre la disputa con Gran Bretaña por la cuestión Malvinas, por lo que tenía una visión muy precisa sobre la forma que se estaba desarrollando el entredicho. Además de ser compañeros de promoción, éramos muy amigos y habíamos trabajado juntos muchas veces, de modo que nos entendíamos bien y rápidamente. Ocurría lo mismo con el Comandante de la Aviación Naval, Almirante García Boll. En consecuencia, esa misma tarde comenzamos a reforzar a los reducidos grupos que habían estado trabajando hasta ese momento, con miembros de los respectivos estados mayores.

El 24 por la tarde le informamos al Almirante Lombardo que considerábamos que era posible zarpar de Puerto Belgrano alrededor del mediodía del 28, con la posibilidad de que si la navegación era normal, estaríamos en condiciones de ejecutar la recuperación de las Malvinas el 1° de abril a la madrugada. La Junta Militar decidió el 25 por la tarde que se ejecutara la operación en esos términos, poniendo un requisito más. La operación se debía poder cancelar hasta las 1800 del día anterior al de su ejecución, para poder reaccionar adecuadamente si Gran Bretaña se avenía a una negociación o morigeraba su actitud belicosa. Este nuevo requisito constituyó un nuevo problema a resolver, ya que deberíamos mantener en secreto el objetivo de la operación hasta el 31 de marzo, con lo que muchos de los que intervendrían en ella recién comenzarían a preparar sus fracciones con unas doce horas de antelación.

Puede imaginarse el ritmo de tareas que adquirió el funcionamiento del que ya era el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco. En particular fue admirable la capacidad profesional que mostraron los recién incorporados, que sin tener cuando llegaron la más mínima sospecha de lo que deberían hacer, se adaptaron rápidamente y se pusieron a trabajar en la esencia de la tarea. Aquí cabe hacer una reflexión sobre cómo fue posible que pudiéramos formular ese plan con personal que acababa de incorporarse sin saber de qué se trataba, como eran por ejemplo nada menos que el Oficial de Operaciones y el de Logística y Personal. Y en esto volvemos a lo que significa el adiestramiento y la ejercitación permanente de todos los cuadros, con una característica que se debe remarcar. En ningún caso tuve que elegir o desechar la intervención de un oficial o suboficial buscando alguno que fuera mejor o que pareciera más capacitado.

Recurrí básicamente a los miembros del Estado Mayor del COIM. Como Jefe de Operaciones se había desempeñado desde los primeros días del planeamiento el Comandante del BIM2, pero si esa unidad iba a ser la que ejecutara el desembarco había que designar a otro. Por esos días de marzo el Oficial de Operaciones del COIM no había llegado de pase y fue necesario recurrir, por su jerarquía, al Comandante del BIM1. La tarea que realizó este oficial fue brillante. Recibió la orden de incorporarse al equipo en la tarde del 24 de marzo y el 28 antes de las siete de la mañana firmé los ejemplares del Plan de Operaciones de la Fuerza de Desembarco, que fueron repartidos a todos los destinatarios que a esa altura podían tomar conocimiento de él. Este plan, que era muy detallado y preciso, sirvió para que todas las unidades de tarea comprendieran sus misiones sin necesidad de consultas o aclaraciones. Otro tanto ocurrió con el área logística. El cálculo de los elementos necesarios, que muchas veces en las ejercitaciones en las escuelas de guerra lleva un tiempo prolongado, aquí se hizo rápidamente. Pero ésa era la base de la solución del problema logístico. Además había que requerir los elementos calculados, obtenerlos, embalarlos, llevarlos hasta los buques y estibarlos en las bodegas antes del 28 al mediodía. Todo se hizo bien y sin fallas importantes.

Personalmente repartí mi actividad en las coordinaciones con el Almirante Allara, su Estado Mayor, con el Comandante del V Cuerpo de Ejército y en el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, lo que me llevó a hacer varias veces cada día el trayecto de ida y vuelta entre Puerto Belgrano y Baterías. Por esos días adopté una decisión que fue para mí un verdadero aprendizaje. Los miembros de mi Estado Mayor formulaban frecuentes consultas sobre una gran diversidad de asuntos. Resolví que ninguno de ellos se iría sin decisión

mía sobre la consulta, fuera ella afirmativa o negativa. Estimé que ese proceder, asumiendo el riesgo de que por no analizar demasiado bien los problemas yo podía incurrir en errores, era mejor que dilatar las decisiones para tener mayor seguridad sobre ellas. Con ese concepto, decidí que como bagaje de la Fuerza de Desembarco lleváramos seis días de abastecimientos de todas las clases.

El sistema de abastecimientos navales

Cabe hacer una mención especial al sistema de abastecimientos navales. Desde el 26 de marzo hasta el 28 fue capaz de entregar a las unidades navales y a los infantes todos los elementos necesarios para que zarpara prácticamente toda la Flota y la Fuerza de Desembarco, incluyendo víveres, combustibles, munición, equipos y todos los restantes requerimientos realizados. Esta capacidad se repitió a todo lo largo del conflicto.

El plan de operaciones

Este plan preparado en tan escaso tiempo tenía algunas características particulares: en primer lugar se basaba en la suposición de que llegaríamos por sorpresa. Pero yo no confiaba demasiado en lograr esa sorpresa en forma completa y hasta último momento, por lo que entre las condiciones a cumplir por el modo de acción seleccionado estaba la de que para el logro de cada objetivo previsto hubiera concebida una operación componente principal y una secundaria por si aquélla fallaba por cualquier circunstancia, a lo que se agregaba la superioridad numérica que habíamos calculado que nos permitiría absorber eventuales refuerzos que pudieran llegarle al enemigo, de modo que en alguna forma eso nos daba cierta flexibilidad para encarar aspectos inesperados que se pudieran presentar.

Debido al escaso tiempo disponible, no formulamos planes alternativos basados en diferentes suposiciones. Moltke decía que el mejor plan sirve hasta la primera escaramuza, y ésa es probablemente una gran verdad. Para mí fue en todo momento una gran preocupación qué hacer si se perdía la sorpresa o la situación variaba ante nuevas informaciones que podrían aparecer.

Obtuve una conclusión. Si bien hay que descartar que los oficiales de inteligencia y de operaciones realizan una permanente evaluación de las capacidades del enemigo y de las probables circunstancias que se pueden presentar en el combate, parece conveniente que el Comandante haga lo mismo siempre, en forma casi obsesiva. Creo que su mente debe estar ocupada permanentemente por las preguntas: ¿qué hago si pasa tal cosa?, ¿o tal otra?, ¿o tal otra...? Ese ejercicio constante me ayudó en medida decisiva cuando variaron las circunstancias y supimos que el enemigo, en lugar de ser sorprendido por nuestra llegada, estaba preparando la defensa de las islas, como se verá más adelante. Y además debe tenerse en cuenta que cuando se analiza el plan que ya está aprobado, firmado y distribuido, uno piensa que tiene tantos puntos vulnerables, que puede ser afectado por tantas eventualidades, por tantos hechos azarosos, que se llega a la conclusión, y tal vez al temor, de que todo en realidad está en manos de Dios.

Por otra parte, el éxito del mejor plan exige una ejecución eficaz que siempre depende de los ejecutantes. Son ellos la clave para el logro del éxito en el combate. Yo tuve la suerte de contar con esa calidad de ejecutantes y por eso el resultado fue bueno.

Conclusiones sobre el planeamiento realizado y sobre el plan emitido

El Plan de Operaciones de la Fuerza de Desembarco tenía algunas características muy particulares, además de la brevedad del tiempo para redactarlo. La inteligencia disponible había sido abundante pero tenía algunas debilidades referidas a la cartografía. Pedimos a la Fuerza Aérea que hiciera un relevamiento aerofotográfico de la zona donde íbamos a operar, el que nos llegó unas pocas horas antes de zarpar el 28 de marzo. Ante la novedad, concurri-

mos con Allara y el General García al Centro de Análisis de Imágenes de la Flota, donde contemplamos un magnífico y enorme mosaico fotográfico que nos mostraba, en una gran escala, todos los alrededores de Puerto Argentino. En una rápida mirada se advirtió que frente a la playa que habíamos seleccionado para desembarcar se observaba en el mar una mancha que parecía indicar la presencia de algunos cachiyuyos justo en la ruta que debían seguir nuestros vehículos anfibios. Nos encontramos con que el mosaico no había venido acompañado por los pares estereoscópicos que permitirían hacer una mejor inteligencia, por lo que se lo pedimos al Oficial de enlace que la Fuerza Aérea había destacado en Puerto Belgrano. Durante la navegación recibí la inteligencia hecha sobre esos pares, con el resultado de que la mancha era una piedra que no estaba registrada en la cartografía disponible. La información sirvió posteriormente para cambiar la playa de desembarco.

El Anexo Logístico contenía el detalle de todos los elementos a llevar por la Fuerza de Desembarco, sus pesos y volúmenes, con indicación de cantidades, llegando al detalle de indicar, por ejemplo, la cantidad de caramelos y cigarrillos rubios y negros. Contemplaba además el funcionamiento de Servicios para Apoyo de Combate, medidas para la administración y control de heridos y de muertos, y un Anexo de Asuntos Civiles y Gobierno Militar. En toda esta actividad se notó el valor del frecuente adiestramiento en actividades de embarco de elementos en los buques de la Flota. Todo funcionó bien, con armonía entre los que embarcaban y los que los recibían a bordo, a pesar de que estos últimos muchas veces carecían de todas las comodidades que hubieran querido ofrecer.

El tema de Asuntos Civiles y Gobierno Militar es, en las ejercitaciones de adiestramiento, algo que no suele tener una gran relevancia, pero en este caso particular constituía uno de los elementos esenciales del plan. Habíamos confeccionado uno en nuestro Estado Mayor, pero dado que ésta sería una tarea continua entre nosotros y el Ejército que se haría cargo del control posterior, decidimos con el General García que se hiciera otro entre los mismos participantes nuestros y otros del Ejército. Eso sí, la tarea se efectuaría durante la navegación. Cuando estuvo terminado incluía comunicados para la población, en inglés y en español, informando la nueva situación y dando normas a los pobladores para comportarse durante las primeras horas de nuestra permanencia en las islas. Estos comunicados, impresos en cantidad abundante, se entregaron en la totalidad de las casas particulares de la localidad y tuvieron real aplicación. Cuando los leí, comprobé que uno de ellos contenía una especie de código penal o código de faltas, con sanciones para los infractores. Me pareció que si íbamos buscando una relación cooperativa con la población, no era necesario imponer de entrada esa medida y así se lo expresé al General García en la reunión que realizamos el 1° de abril, quien estuvo de acuerdo y dispuso que posteriormente se decidiría su puesta en vigor o no. Era también muy detallado el plan de embarco de las unidades, que les aseguraba la provisión de transporte terrestre desde sus cuarteles hasta el muelle en el que estaba amarrado el buque donde debían embarcar, lo que aseguraba que no hubiera aglomeraciones ni demoras en esa tarea.

Presencia cercana de los jefes y acción conjunta de las fuerzas

Creo que debe destacarse una circunstancia que en un primer momento se dispuso como una solución de rutina pero que después comprobé su enorme valor. La presencia de todos los jefes en los buques, próximos a las tropas. En el destructor ARA *Santísima Trinidad* embarcó el Almirante Allara como Comandante de Flota, junto con su Estado Mayor, y también lo hizo el General García, que en carácter de Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas estaba a cargo de la totalidad de la operación. Una buena parte de su Estado Mayor se embarcó en el rompehielos ARA *Almirante Irizar*. En el ARA *Santísima Trinidad* habían embarcado también los comandos anfibios que deberían ser los primeros en llegar a tierra cuando comenzara la operación. Mi Estado Mayor y yo embarcamos en el ARA *Cabo San Antonio*, junto con el BIM2.

Aunque esto es poco conocido, un General, a bordo de la nave almirante, dirigía una ope-

ración anfibia real donde intervenía casi la totalidad de la Flota y algunas unidades de Infantería de Marina que estaban bajo sus órdenes, para ejecutar la recuperación de las islas Malvinas, uno de cuyos primeros objetivos sería la puesta en operación de la pista del aeropuerto, para que allí aterrizaran los aviones de la Fuerza Aérea que debían transportar a los hombres del Regimiento 25 del Ejército, que quedarían a cargo de la guarnición de las islas. Cuando se repite tantas veces que durante la guerra por las Malvinas cada fuerza hizo su guerra y que no existió acción conjunta, se ignora deliberadamente esta circunstancia.

En la Fuerza de Desembarco se había incorporado, por pedido expreso del General García, una Sección del Regimiento 25 del Ejército, a la que, siempre en el supuesto de que lograríamos llegar por sorpresa, se le había asignado una tarea relevante: la captura del gobernador en su casa. Estos hombres embarcaron en el ARA *Cabo San Antonio* y soportaron estoicamente el temporal que nos acompañó casi todo el viaje. En una de mis recorridas por los alojamientos del personal me encontré al Subteniente Ricardo Reyes, que tenía una cucheta en el mismo sollado donde dormían todos sus hombres. Charlamos un rato, en medio del ambiente cargado por el encierro del sollado y la cantidad de hombres descompuestos por el movimiento del buque.

Siempre se ha dicho que los jefes deben estar próximos al personal que mandan. Es casi una verdad aceptada sin discusiones. Pero allí comprendí el importante efecto que ello produce. No sólo mejora el espíritu de los hombres que reciben el mensaje de la presencia cercana de sus jefes, sino que el efecto es recíproco. La presencia cercana de los subordinados fortalece el espíritu de los jefes, les pone en evidencia la responsabilidad que tienen ante aquéllos, hace que lo inminente del peligro que van a correr en común los convierta a todos en un mismo equipo solidario.

Relaciones con la tropa del Ejército que era parte de la Fuerza de Desembarco



CLIM Büsser, Gral. García y CL Allara, en Puerto Argentino.

Tan pronto embarcamos en el ARA *Cabo San Antonio* le pedí al Teniente Coronel Seineldín, a cargo de la fracción del Ejército que constituía uno de mis grupos de tarea, que se reuniera conmigo para hablar sobre su misión. Nos acabábamos de conocer cuando subí a bordo del transporte y nos saludamos en la cubierta. Estaba seguro de que él desconocía en absoluto el contenido del plan que yo había firmado hacía pocas horas y que lo involucraba en forma directa. Además quería saber cómo era él. Apenas comenzamos nuestra conversación en mi camarote, comprendí que era un muy buen profesional, y llegué a la conclusión de que con él me iba a entender muy bien. Comentamos la idea general de la operación, su misión de capturar al gobernador, dentro de qué parámetros quería yo que se ejecutara, hizo una serie de preguntas y nos pusimos de acuerdo. Le aclaré que durante el desplazamiento en tierra él tendría asignado un vehículo anfibio de los nuestros, y que estaría agregado administrativamente a la vanguardia, para que llegara lo antes posible a su objetivo.

Dado que Seineldín era Teniente Coronel y que el Jefe de mi vanguardia era un Capitán de Corbeta, la agregación administrativa implicaba que se desplazaría dentro de la estructura de la vanguardia pero que no era parte de ella ni tenía que cumplir ninguna de las órdenes de su jefe. Para finalizar la reunión, le pregunté cómo era su tropa y cuál su adiestramiento, ya que yo sabía que sus conscriptos se habían incorporado al servicio militar hacía muy pocos días. Me miró fijo y sin dudar contestó que tenían instrucción individual, y que habían cumplido algunas condiciones de tiro, pero que tenían un gran espíritu. Saqué como conclusión que si las cosas se presentaban en forma de tener que combatir, debería apoyarlo con tropa experimentada. Y llegué a otra conclusión: ese hombre y yo seríamos amigos toda la vida. Y los años me dieron la razón. Días después me enteré que al salir de la reunión conmigo, Seineldín fue a buscarlo al Capitán Santillán, Jefe de la vanguardia, diciéndole que si bien entendía lo que yo le había dicho sobre la agregación administrativa, quería que en la relación entre los dos, Santillán le diera durante la marcha todas las órdenes necesarias, que él las iba a cumplir, porque le parecía que estaba en el esquema de una operación que habíamos planeado bien y que él se consideraba parte de ella, independientemente de su jerarquía. El contacto estrecho y la misión común nos estaban conformando como un buen equipo de combate.

Palabras al personal

A poco de hablar con Seineldín, comencé una tarea que había postergado ante las otras prioridades de los días anteriores. Era evidente que si se confirmaba la ejecución de la operación prevista, en algún momento sería necesario informar a todo el personal el carácter de la misión y qué se esperaba de nosotros, en particular porque hasta el momento del embarco eran muy pocos los que sabían que el destino era la recuperación de las Malvinas. Debían ser pocas palabras, muy claras, muy directas, que llegaran al corazón de cada uno de los destinatarios y que les hicieran comprender la importancia de un comportamiento respetuoso con la población y con los soldados británicos que suponía íbamos a capturar. Las escribí durante la tarde del 28. Debo confesar que mi permanente preocupación fue que ellas pudieran resultar altisonantes o que no motivaran suficientemente a mis hombres. Recordé muchas veces aquella vieja expresión que afirma que lo sublime y lo ridículo pueden estar separados por el filo de una navaja. Cuando llegó el momento, el 1° de abril poco después de las 1800, las leí por los parlantes del buque para que todos mis subordinados supieran cuál era nuestro destino. Esa mañana le había dejado una copia al jefe de los Comandos anfibios embarcados en el ARA *Santísima Trinidad* para que se las leyera a sus hombres en el mismo momento. La presencia de un periodista con un grabador en la mano en el momento en que las pronuncié, hizo que esas palabras se difundieran bastante.

Se pierde la sorpresa. El enemigo prepara la defensa de las islas

El 31 de marzo al atardecer, el Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia tuvo información de que el gobernador británico de las Malvinas había ordenado preparar la defensa de las islas y que estaba organizando todos sus medios para ello. Se sabía que contaban con un refuer-

zo de la guarnición normal, ya que había arribado la dotación que debía hacer el relevo de la que ya había prestado servicios por un año en el archipiélago, sin que ésta se hubiera marchado de regreso, por lo que en principio serían el doble de lo que habíamos estimado originalmente. Estaba convocando a los hombres del Cuerpo de Defensa de las Islas Malvinas, organización de civiles que tenían adiestramiento militar y que podían constituir un buen refuerzo para la guarnición militar.

Ante esa situación la Fuerza Aérea había cancelado la operación que tenía previsto ejecutar para apoderarse y poner en funcionamiento las instalaciones de la pista del aeropuerto, que además se nos informaba que estaba siendo interceptada para impedir el aterrizaje de aviones argentinos. La eventual captura de esa pista estaba considerada como operación alternativa para la Fuerza de Desembarco en caso de que la Fuerza Aérea desistiera de ejecutarla.

Con toda esa información, el General García y Allara me citaron a una reunión en la *Santísima Trinidad* para el 1° de abril a la mañana.

El desplazamiento se hizo en helicóptero, volando junto con el Comandante del Grupo de Transporte, Capitán de Navío Estrada. Como en la cubierta del *Cabo San Antonio* no había lugar para que descendiera el helicóptero, nos izaron a bordo mediante un cable. El mar estaba bastante movido como consecuencia del temporal que todavía no había pasado, por lo que tuve oportunidad para admirar, en primera fila, la destreza de los pilotos navales para terminar felizmente el vuelo en la cubierta de la *Santísima Trinidad*, en lugar de irnos al agua, cosa que en algún momento me pareció que sería lo más probable.

Cambios en el Plan de Operaciones

La reunión en el comedor de oficiales del buque comenzó a las 0940. Recuerdo perfectamente la hora porque Allara abrió la reunión diciéndome que como tenían que desplazarse a ocupar posición, deseaba que yo zarpara de regreso al *Cabo San Antonio* a las 1015. Quise saber cuánto tiempo tendríamos para decidir. Eran las 0940. Me pareció que 35 minutos serían muy escasos... Me transmitió la información que ellos ya conocían y el primer punto planteado fue el de decidir si frente a la pérdida de la sorpresa y preparativos del enemigo se podría llevar a cabo la operación, teniendo en cuenta el requisito de que resultara incruenta. Ésta había sido una de las muchas posibilidades que yo había analizado tantas veces durante la travesía y por lo tanto tenía una idea formada.



BDT ARA *San Antonio*.
En primer plano
el transporte isleño
Monsunen.

Respondí que estimaba que a pesar de esos preparativos todavía era posible obtener ese resultado, en virtud de las características de la operación que teníamos prevista. El General García, a cuyo lado me había sentado, agregó casi de inmediato: "Yo pienso lo mismo". Quedaba dilucidada así, en tiempo récord, la cuestión fundamental. La descripción del resto de la información nos condujo a que yo manifestara mi opinión y propusiera cambios en el plan que el general García y Allara en general aceptaron, introduciéndole modificaciones, a saber: Confirmamos que la operación se ejecutaría el 2 de abril; la piedra que habíamos localizado en el mar en la ruta de los vehículos desde el buque a la costa aconsejaba que variáramos la playa de desembarco, por lo que nos decidimos por Yorke Oeste en lugar de Yorke Este; la presencia de medidas defensivas dentro de la localidad aconsejaba cancelar la operación de captura de los servicios públicos que debía ejecutar el grupo de comandos anfibios y buzos tácticos al mando del Capitán Giachino; el control de la pista del aeropuerto, que inicialmente estaría a cargo de la Fuerza Aérea quedaría bajo nuestra responsabilidad, por lo que había que asignar una tropa para que la ejecutara, prácticamente como el objetivo inicial del desembarco.

Decidí que era mejor que el grupo del Ejército a cargo del Teniente Coronel Seineldín se hiciera cargo de esta tarea, ya que la premura que teníamos para asegurar la operatividad de la pista se originaba en la necesidad de que los aviones que traerían a los efectivos del Regimiento 25 aterrizaran oportunamente en ella, y él sería el mayor interesado en que la operación se hiciera rápida y con seguridad. Ante la posibilidad de que hubiera una resistencia británica importante en ese lugar, tendríamos la masa de la fuerza de desembarco para reforzar a los hombres del Ejército y resolver con rapidez la cuestión. A la vez, si los británicos habían previsto medidas defensivas en la casa del gobernador, lo más indicado era que esa tarea se la asignáramos a personal con un elevado grado de adiestramiento, del que carecía la gente de Seineldín, como él ya me había comentado el día de la zarpada. Esta tarea se la asignamos al grupo de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos de Giachino. Tuve conciencia de que era lamentable que Seineldín no le pudiera transmitir a Giachino la información que le habíamos dado a él, pero pensé que seguramente las cosas habrían cambiado tanto en la casa del gobernador que esa información no tendría ninguna actualidad. Propuse que los Comandos Anfibios que tenían que capturar el cuartel de las tropas británicas en Moody Brooks hicieran grandes explosiones para marcar a los defensores británicos de la localidad que hacia el Oeste había una fuerza argentina importante.

A mi recomendación adhirió el General García, pero con una cómplice sonrisa agregó que hicieran todas las explosiones que quisieran, pero que no rompieran nada porque después nosotros tendríamos que usar ese cuartel. Allara propuso modificar la hora "H", que estaba prevista para las 0600 y llevarla a las 0630, lo que resultaba más conveniente, por razones de visibilidad, para los buques que debían permanecer en aguas interiores restringidas muy próximos a la costa. Ante la nueva situación, pedí que se me asignara apoyo de fuego naval durante mi movimiento hacia la localidad. Allara dispuso que la corbeta ARA *Drummond* diera ese apoyo desde el Norte sobre la zona de playa Yorke y del aeropuerto y que el destructor ARA *Santísima Trinidad* lo hiciera desde la zona próxima a Puerto Enriqueta. La idea era contar con apoyo de fuego naval para enfrentar a posibles blancos de oportunidad que se nos pudieran oponer y que, por lo variable de la situación, no podíamos descartar que aparecieran, aunque no teníamos ninguna información al respecto. El Estado Mayor de la Flota aportó en ese momento una carta de puntos blanco, que si bien era de una escala muy grande, nos sirvió mucho.

También coordiné con el señor General García la no entrega del comunicado a la población en el que se mencionaban las faltas y las sanciones previstas. A los buzos tácticos que viajaban en el submarino ARA *Santa Fe*, y que tenían la misión de capturar el faro San Felipe, comprobar la existencia o no de enemigos en el istmo que une la Península de Freyssinet con el resto de la isla y marcarnos la playa de desembarco, les suprimimos las dos primeras tareas por el riesgo que implicaba la posibilidad de tener un enfrentamiento. El Estado Mayor de la Flota quedó en informar esta modificación al *Santa Fe*. No habían transcurrido los 35 minutos que indicara Allara y habíamos modificado todas las resoluciones básicas de una operación anfibia, pero mantuvimos el concepto general de la operación y no introdujimos cambios sustanciales en los movimientos de las fracciones principales.

Muchas veces me he preguntado cómo fue posible que en tan corto tiempo pudiéramos acordar todo eso. Creo que fue fundamental que a todo lo largo del proceso de planeamiento, los tres que estábamos allí adoptando decisiones habíamos estado profundamente involucrados en el proceso anterior de planeamiento. No necesitábamos consultar con ninguno de nuestros subordinados de los respectivos estados mayores los problemas esenciales, porque habíamos participado de toda la elaboración anterior. Creo que ésa es una enseñanza que se debería rescatar. Creo también que es fundamental, en los días y horas previas a una operación, estar pensando permanentemente en las diferentes capacidades que puede poner en marcha el enemigo, y estar concibiendo soluciones por si ellas se presentan. Por lo menos en mi caso, me fue útil haber pensado muchas veces qué haría si se concretaban una gran variedad de las capacidades del enemigo. Tuve tiempo, antes de embarcarme en el helicóptero para el regreso, de saludar a los comandos anfibios y buzos tácti-

cos que pocas horas después comenzarían el desembarco. Ése fue un momento muy emotivo para mí. Nunca olvidaré el largo apretón de manos que nos dimos con Giachino, deseándonos suerte mutuamente.

Creo también que todos esos cambios fueron posibles porque el plan era bastante flexible y, fundamentalmente, porque también eran flexibles los subordinados que, después de esas modificaciones, debieron reajustar sus respectivos planes. Y al decir los subordinados me refiero especialmente a los miembros de los Estados Mayores de la Flota y de la Infantería de Marina.



Planificadores y ejecutores de la Operación Rosario. De izquierda a derecha, CLIM Büsser, CFIM Weinstabl, CFIM Botto, semioculto CFIM Payba y CNIM Pita, en el momento en que reciben la noticia de la muerte del CCIM Giachino.

2 DE ABRIL DE 1982. RECUPERACIÓN DE LAS MALVINAS

La ejecución de la operación mostró una serie de aspectos cuya síntesis se puede expresar así:

Comandos anfibios y buzos tácticos

Se hizo evidente el buen nivel de instrucción básica que tenían todos los integrantes, producto de sus cursos de formación y de las tareas realizadas en forma continua, a lo que se agregó las ventajas de haber realizado el entrenamiento de los meses de verano a que ya se hizo referencia. A pesar de ello, tuvimos dos hombres con fracturas debido a caídas y golpes sufridos durante la marcha nocturna y varios con lesiones que demandaron algún tiempo para su recuperación. En particular la operación de trasbordo del destructor ARA *Santísima Trinidad* a los botes de goma, en absoluta oscuridad y silencio, con el mar bastante agitado, sin sufrir accidentes ni contratiempos, fue motivo de un comentario elogioso por un estudioso británico de cuestiones militares, cuando un par de años después preguntó cuántas bajas habíamos sufrido en ese movimiento. Durante la operación estos hombres cumplieron cabalmente su misión, y debieron ejercitar una elogiable iniciativa e improvisación, como era propio esperar de ellos.

Los buzos tácticos que debían marcar la playa lo hicieron mostrando una excelente iniciativa y decisión. Recuerdo que sentí una admiración muy grande y, por qué no decirlo, una pater-

nal ternura cuando mi vehículo tocó tierra firme y vi en la playa, echado cuerpo a tierra a un buzo táctico que con su linterna roja nos marcaba el lugar preciso para desembarcar.

En particular cabe analizar el comportamiento del grupo liderado por el Capitán Giachino que, integrado por comandos anfibios y buzos tácticos, estaba destinado a cumplir, dentro del marco de sorpresa con que esperábamos caer inicialmente, una tarea técnica dentro de la localidad, pero al que tal vez, al modificar el plan, le asignamos la tarea más difícil y sujeta a los riesgos mayores por la falta de información actualizada sobre su objetivo. Funcionaron coordinadamente, con agresividad y espíritu cooperativo. Sus hombres tenían diferente origen pero, en la realidad del combate, actuaron como si fueran una sola y homogénea unidad. De hecho, entre los tres heridos que sufrimos en el ataque a la casa del gobernador, había comandos anfibios y buzos tácticos. Esta circunstancia la analizamos al regreso con Allara porque nos pareció que en una marina pequeña como la nuestra tener dos unidades que realizan un conjunto de tareas, que si bien tienen diferencias, presentan también muchas similitudes, podía no ser la manera más eficiente y económica de emplear los medios y los esfuerzos. En consecuencia propusimos que se analizara qué aspectos podían ser comunes o realizados en una misma unidad, con dos orientaciones diferentes. No conozco si hubo algún análisis posterior, aunque sé que actualmente las dos unidades funcionan separadamente, como lo hacían en aquella época.

La vanguardia

Frente a la marcada incertidumbre referida a la presencia y actividades del enemigo en la preparación de la defensa de Puerto Argentino, decidí utilizar durante el movimiento buque a costa una formación de columna, que repetimos en el desplazamiento terrestre hacia la localidad. En consecuencia, se dispuso una vanguardia con sus tradicionales misiones, que cumplió acabadamente. Cuando hizo desembarcar y desplegar a los tiradores para asegurar el pasaje sin contratiempos en el istmo al Sur del aeropuerto y cuando recibió fuego enemigo al aproximarse a la localidad, su desempeño fue excelente y el comportamiento de sus soldados conscriptos fue el propio de combatientes veteranos.

El BIM2 y la batería de apoyo directo

El comportamiento del BIM2 fue excelente durante la marcha hacia la localidad y al enfrentar el fuego enemigo en sus inmediaciones. Pero lo más destacado fue el comportamiento mostrado hacia la población civil una vez que entramos en la zona urbana. No hubo un solo acto descomedido, un solo exceso, una sola queja de algún poblador. Ese comportamiento debería ser motivo de orgullo para todos los argentinos, y también motivo de estudio para determinar las raíces de esa conducta tan hidalga y generosa de todos los niveles jerárquicos. ¿Bastaba la orden que impartí para que respetaran a la población y a los soldados que pensábamos capturar y los trataran con total hidalguía? ¿Bastaba la buena disciplina que tenían nuestros hombres? ¿Qué importancia tuvo nuestra tradición naval de respeto al vencido? ¿Cuál fue la importancia que para motivar esa conducta tuvo la formación moral que cada uno de nuestros hombres traía desde su hogar? ¿Cuál la de nuestras raíces religiosas? ¿Fue sólo la recuperación de nuestras islas la que motivó ese buen comportamiento? Y se podría seguir formulando cuestiones semejantes que aún no han sido abordadas por nuestros intelectuales.

Y debe tenerse en cuenta que esa conducta generosa no fue exclusiva de los que recuperaron las islas el 2 de abril, sino que se proyectó en todos los estratos de la fuerza argentina que defendió posteriormente el archipiélago. No hubo un solo isleño que formulara una queja sobre el comportamiento de nuestros soldados a lo largo del período que se extendió hasta el 14 de junio. A tal extremo llegó la hidalguía del trato para con los soldados británicos prisioneros, que antes de ser embarcados a bordo del avión que los sacaría de las islas, se los envió al cuartel para que cada uno de ellos hiciera sus valijas llevándose todos sus efectos personales. Para los que estaban alojados en casas de familia, se pidió a éstas que les prepararan



Infantes de Marina desembarcados por un helicóptero Sea King de la Armada.

el equipaje y se lo recogió con un camión que se los entregó en la pista antes de subir al avión. No conozco antecedentes de un trato tan generoso con otros prisioneros.

También llevamos una batería de artillería para el apoyo directo del BIM2. Asimismo, yo tenía pensado que si los británicos eran renuentes a rendirse y era necesario comenzar acciones de combate, lo haría con fuego de artillería sobre el lugar donde detectara el puesto de comando británico. Por esa razón la batería fue desembarcada tempranamente y cuando entramos a la localidad ya estaba en condiciones de hacer fuego, lo que felizmente no fue necesario porque la rendición se produjo bastante temprano. Cuando los británicos se rindieron, la batería estaba en posición y tenía vista directa sobre la zona próxima a la casa del gobernador.

Asuntos civiles

El control de la población y de las relaciones entre ella y las propias fuerzas es un tema que pocas veces se ejercita y cuyo estudio parece secundario frente a las necesidades de vencer al enemigo. No obstante, la forma en que se resuelvan aquellas relaciones, tanto desde un primer momento como a lo largo del tiempo, es condicionante para una relación que evite enconos, necesidad de controles y, muchas veces, una imagen internacional que puede no ser fácil revertir. En nuestro caso, el 2 de abril los servicios públicos no sufrieron interrupciones ni daños y el control de la población, dándole instrucciones prontas y precisas sobre su comportamiento, tanto por escrito casa por casa como radiales, evitó el pánico, facilitó la solución de problemas y dio lugar a que a pocas horas de haber recuperado las islas la población comenzara a retomar su vida normal y adoptara una actitud positiva y cooperativa. Y tal vez lo más importante, dada la mala imagen internacional que tenía el gobierno argentino con motivo de los derechos humanos, si hubiéramos cometido el más mínimo abuso o tratamiento incorrecto contra cualquier persona, todavía se nos estaría echando en cara. Que ello no ocurriera así es algo de lo que no reparamos mucho porque no ocurrió, pero que debe ser rescatado. Por lo tanto resulta una conclusión importante: la relación con la población enemiga, lo que debería ser objeto de ejercitaciones frecuentes e intensivas.

Servicios para Apoyo de Combate

Ésta es otra actividad que no se suele practicar demasiado, pero que cuando llega el momento resulta esencial. En nuestro caso llevamos un equipo de trabajo bastante amplio, si se tiene en cuenta que las previsiones eran que a "H más seis" estaríamos transfiriendo la responsabilidad del control al Ejército y comenzaríamos nuestro repliegue. Resolvieron una can-

tividad de aspectos inesperados y pusieron en evidencia una iniciativa que si bien es característica de nuestro cuerpo, no dejó de ser importante dadas las circunstancias que vivíamos.

RENDICIÓN DEL GOBERNADOR BRITÁNICO

En mis previsiones estaba que cuando hubiéramos desembarcado con éxito y controlado la localidad, si las fuerzas británicas no se habían rendido, antes de atacarlas y de acuerdo con nuestros propósitos de lograr su rendición antes de que el combate se generalizara, procuraría entrar en un proceso de parlamento para lograr su rendición. Tenía la decisión de hacerlo así pero, contrariamente a todas las diversas circunstancias del combate planeado, respecto de las que había analizado todas las posibles variantes e inconvenientes que se me ocurrían y lo que haría en cada caso, en esta cuestión del parlamento no había analizado mucho qué hacer, tal vez por no ser cuestiones estrictamente de combate. Lo cierto es que tan pronto ingresamos a la localidad y mientras comprobábamos la situación de cada elemento de la Fuerza y adoptábamos medidas de seguridad inmediata, el Almirante Allara me informó que el gobernador pedía parlamentar, a lo que respondí que iría yo en persona a su encuentro, como había pensado, desarmado y solo. Dos errores que después comprobaría, a lo que casi de inmediato agregué otro error más: se me sugirió no llevar equipo de comunicaciones para que los británicos no pudieran interpretar que íbamos armados, lo que acepté, por lo que soy el exclusivo responsable de la mala decisión. Mientras caminábamos hacia la casa del gobernador, comprendí la necesidad de tener buenas comunicaciones con la Fuerza que había quedado algunos cientos de metros atrás, por lo que acordamos algunas medidas con el Capitán Roscoe, que iba conmigo, por su buen manejo del inglés por si me hacía falta como eventual intérprete. Decidimos contactarnos con las fracciones que veíamos próximas a nosotros y que tenían sus comunicaciones que funcionaban bien. Al llegar a la casa del gobernador, los dos primeros errores se hicieron eviden-

tes. El primer soldado británico que estuvo cerca de mí me puso la boca de su fusil en el estómago. La forma en que resolví la situación es una anécdota que no resulta trascendente.

Cuando el gobernador decidió la rendición, me encontré con que no tenía hombres míos para que se hicieran cargo de nuestros tres heridos, ni de quienes desarmaran y controlaran a los numerosos prisioneros británicos que se encontraban en la casa del gobernador. Felizmente pudimos resolver todos esos inconvenientes gracias a la diligencia e iniciativa de los Capitanes Roscoe y Monnereau. Si comparo las decisiones del día anterior en el ARA *Santísima Trinidad* y este conjunto de errores, pienso que lo rescatable es la experiencia de la necesidad de estar permanentemente pensando en los problemas que se pueden presentar y en cómo resolverlos, en forma de que cuando se presenta alguno de ellos es posible arbitrar mejores soluciones.



El Gobernador Británico, en el centro de la foto.

Control emocional de los hombres

Éste es un aspecto sobre cuya importancia decisiva caí en cuenta a poco de la rendición del gobernador británico. Los hombres durante el combate han tenido miedo, han estado bajo extrema tensión, están cansados, han visto incluso caer compañeros, y todas esas emociones los hacen proclives a transferir a los soldados enemigos lo que pueden interpretar como culpas por lo que haya pasado. Por ese motivo el control de los prisioneros, que inicialmente estuvo en manos de los mismos soldados que los capturaban o de otros que también habían estado involucrados en las acciones, lo puse a cargo de la Reserva, cuyos integrantes, por no haber estado directamente en acción, podían manejarlos con más frialdad y profesionalidad. Creo que éste es también un aspecto a profundizar.

Regreso de la Fuerza de Desembarco

Teníamos previsto que la Fuerza de Desembarco regresara, a partir del momento en que hubiéramos terminado la transferencia del control al Ejército, en los mismos buques en los que había viajado a sus objetivos. Sin embargo teníamos alguna información respecto de que los británicos desde hacía varios días habían destacado submarinos nucleares al Atlántico Sur, sin que supiéramos el lugar desde donde habían partido ni la fecha de la zarpada. Dado que nuestros buques regresarían hacia el Norte y esos submarinos presuntamente podían venir desde el Norte, con el Almirante Allara quisimos disminuir los riesgos de que un buque nuestro con tropas pudiera ser atacado durante el regreso. Por lo tanto decidimos que todos los hombres que pudieran regresar por vía aérea lo harían de esa manera. Comenzamos el movimiento en las primeras horas de la tarde del mismo 2 de abril, con el resultado de que hubo quienes esa misma noche durmieron en sus casas en Mar del Plata y en la zona de Puerto Belgrano. En esa reunión estaba presente el Comandante de la Aviación Naval, Almirante García Boll, al que le pedimos que se hiciera cargo de coordinar los vuelos con aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea hasta el lugar más próximo en el continente y, desde esos lugares, a los destinos respectivos en otros medios aéreos que podían ser aviones de Aerolíneas Argentinas.

Fue una operación improvisada pero sin imprevisiones. La eficiencia, capacidad profesional y espíritu de cooperación que empezaba a manifestarse entre los que estaban involucrados en esas tareas, tanto de los hombres de la Aviación Naval como de la Fuerza Aérea, resolvieron todos los problemas. No perdimos ni una caramañola. No se nos quedó ningún hombre esperando transporte en ninguna parte. El último avión con hombres de la Fuerza de Desembarco decoló al atardecer del 3 de abril desde Puerto Argentino. Cabe señalar que el 3 de abril, y como consecuencia del anuncio británico de que destacarían una fuerza de tarea para recuperar las islas, poco después del mediodía, recibimos una orden para suspender el regreso de las fuerzas que se encontraran todavía en las Malvinas. Debí informar que ya no era posible cumplirla, porque no quedaban unidades de combate en el lugar.

Los que viajamos en el último avión que decoló de Puerto Argentino llegamos a la noche a Río Grande, donde cenamos y dormimos en los alojamientos del BIM5. Allí tuve oportunidad de anticiparle al Comandante del Batallón que si me ordenaban enviar fuerzas para la defensa, su unidad era la primera prioridad. Conociéndolo al Capitán Robacio, me imaginé que en ese mismo instante comenzaba su alistamiento. Algunas veces se ha dicho que después del 2 de abril, los militares esperábamos que los ingleses no vendrían a arrebatarnos nuevamente los territorios que habíamos recuperado ese día. Todas las previsiones que a partir del 3 de abril fuimos tomando en la Infantería de Marina evidencian la falsedad de esa versión.

El 4 a mediodía, los últimos en regresar almorzamos en Puerto Belgrano y Baterías. Mientras tanto, los buques que habían quedado en Puerto Argentino, tan pronto tuvieron a bordo todos los hombres y elementos que debían volver embarcados, zarparon hacia sus bases en el continente.

REFLEXIÓN FINAL

La recuperación incruenta de las islas Malvinas había sido realizada con éxito. La premura con que tuvimos que ejecutar la operación y el poco tiempo disponible para redactar el plan no fueron obstáculo para que todo se desarrollara bien. A riesgo de resultar cargoso y reiterativo, ese resultado se debió a la calidad de todos los hombres que participaron en la operación, de la estrecha cooperación entre los distintos componentes de la Armada, al adiestramiento que tenían todos, hasta los escalones más bajos de la estructura. Se evidenció una capacidad de estrecha cooperación con el Ejército, uno de cuyos generales fue el verdadero comandante de la acción de recuperación de las islas, al que estuvieron subordinadas la Flota y la Fuerza de Desembarco.



El 2 de abril cesó la usurpación británica que comenzara en 1833. Los funcionarios coloniales británicos y las tropas que los respaldaban fueron enviados esa misma tarde al continente, y a la noche entregados a la Embajadora británica en Montevideo. No quedó en las Malvinas, y al día siguiente en las Georgias del Sur, el más mínimo vestigio de control británico.

La operación había sido un éxito. Pero los británicos anunciaban el envío de una fuerza de tarea al Atlántico Sur, por lo que debimos empezar a pensar de inmediato en la posible defensa de las islas, no sólo de las Malvinas, sino también de las Georgias, recuperadas el 3 de abril y de las Sandwich, donde teníamos una base científica. En esa defensa también intervino la Armada, con sus buques y aviones y con el envío de tropas de Infantería de Marina. Este último aspecto es otra historia sobre la que cabe reflexionar en otra oportunidad. ■

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

LA FLOTA DE MAR EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR. SU ACTUACIÓN POSTERIOR AL 2 DE ABRIL DE 1982

CARLOS A. COLI

Mucho se ha escrito de la actuación de la Flota de Mar en la operación de recuperación de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982. El Centro Naval en su *Boletín* le dedicó muchas páginas a este evento, especialmente en el número 748, donde particularmente el Contraalmirante IM D. Carlos A. C. Busser, como Comandante de la Fuerza de Desembarco, hizo un detallado relato de los antecedentes y desarrollo de esa operación. Es evidente que el cumplimiento de la misión, por parte de la Fuerza de Tareas Anfibia al mando del Contraalmirante D. Walter Allara, se alcanzó con todo éxito, especialmente si se tienen en cuenta los condicionamientos que existían de efectuar una operación en lo posible incruenta y respetando los bienes materiales de los habitantes, aspectos que se cumplieron sin que merecieran objeciones.

Hasta aquí se había cumplido lo planificado, que era la recuperación de las Islas, pero quedaba una gran incertidumbre sobre las operaciones que devendrían en caso de que el Reino Unido decidiera emplear el poderío de sus Fuerzas Navales para volver a retomarlas. Quizás un adelanto de sus claras intenciones lo constituyó el hecho, conocido después de la terminación de la guerra, que a fines de marzo, es decir varios días antes que se produjera el desembarco argentino en las Malvinas, fue destacado desde su base de Gibraltar un primer submarino nuclear, como avanzada de lo que luego sería la gran flota que actuó en el Atlántico Sur en los meses de mayo y junio, para terminar reocupando nuevamente las Islas el 14 de ese último mes.

Resulta evidente que si a fines de marzo, antes del desembarco argentino, ya destacaron un submarino nuclear, que teóricamente no podía ser retirado de las fuerzas de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte), en época aún de la Guerra Fría, es porque disponían información de inteligencia sobre el alistamiento y zarpada de la Flota de Mar argentina y que además contaban con la pertinente autorización para retirar la unidad nuclear y empeñarla en una operación particular del Reino Unido y fuera del empleo de las fuerzas de la OTAN.

El Capitán de Navío VGM (R) Carlos Alberto Coli ingresó a la Escuela Naval en 1952.

Cursó la Escuela de Aplicación y la Escuela de Guerra Naval.

En 1979 fue destinado a Francia a cargo de la inspección de la construcción de la corbeta ARA Granville, la que trasladó al país ejerciendo su comando en 1981.

Comandó el aviso ARA Gurruchaga, y la fragata ARA Libertad en su XXI viaje de instrucción.

Durante la Guerra de las Malvinas se desempeñó como Jefe de Operaciones de la Fuerza de Tareas Anfibias en la Operación Rosario y en las acciones posteriores de la Flota de Mar. Fue Jefe del Servicio de Armas y Jefe de Operaciones del Comando de Operaciones Navales.

En 1989 pasó a retiro voluntario y se desempeñó como asesor a la Fuerza Naval Antártica y como Jefe de la División Antártida del Estado Mayor Conjunto.

Es miembro del Comité de Estudios Antárticos del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales y autor del libro La Armada Argentina en la Antártica, tomos I y II.

Fue condecorado con la medalla de Combatiente en Malvinas otorgada por el Honorable Congreso de la Nación.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 30.11.2006

Como se verá más adelante, la utilización en la reocupación de las Malvinas de ese submarino nuclear y hasta cuatro más fue lo que condicionó especialmente el balance de fuerzas navales, negando la actuación, bajo el punto de vista de la aceptabilidad, de la Flota de Mar en las operaciones posteriores al 2 de abril.

Finalizada la Operación Rosario, la unidades de la Flota de Mar, como estaba previsto, iniciaron su repliegue a su base de Puerto Belgrano para reabastecerse, reparar averías, especialmente en los antiguos destructores y el buque tanque, quedando sólo en Puerto Argentino la corbeta ARA *Granville*, a efectos de apoyar la instalación de los equipos de comunicaciones en el Apostadero Naval Malvinas, zarpando de regreso también el 5 de abril.

En esa semana de permanencia en puerto, de acuerdo con las noticias que se tenían de las rápidas zarpadas de los buques ingleses, desde sus distintas bases al giro que iban tomando los acontecimientos y el desarrollo de las acciones diplomáticas, se comenzaron a planificar las posteriores operaciones en que podría actuar la Flota de Mar, basándose en la instrucciones emitidas por el Escalón Superior, la situación internacional y regional, particularmente con la República de Chile y teniendo en cuenta las capacidades del enemigo.

Es de destacar que, para este último punto, nuestra doctrina establece que para la planificación el Jefe de Inteligencia estudia los medios con que cuenta el posible enemigo, su estado de alistamiento y en lo posible el adiestramiento de su personal para el uso correcto de los mismos, pero no tiene en cuenta las intenciones que pueda tener ese posible enemigo para la utilización o no de los medios a disposición. Aquí puede surgir a prima facie una aberración doctrinaria que es pensar que los submarinos nucleares no serían empleados en el Atlántico Sur, por estar destinados a actuar dentro del ámbito de la OTAN.

No fue éste el caso de las capacidades presentadas en la planificación para las operaciones posteriores de la Flota de Mar que tuvieron en cuenta a esos poderosos submarinos pero quedan dudas sobre la real aceptación, por parte del Comandante, que no estaba del todo convencido de que el Reino Unido pudiera retirar del Atlántico Norte esos submarinos para llevarlos al sur. Es bastante lógico que así fuera, pues el Contraalmirante Allara venía de ser en los dos años anteriores el Jefe de la Comisión Naval en Europa con sede en Londres y conocía muy bien la problemática de la OTAN, y la contribución inglesa a la constitución de sus fuerzas navales.

No obstante en las capacidades del enemigo para la planificación se tuvieron en cuenta su existencia y así se presentaron:

Capacidades de la Fuerza Expedicionaria Inglesa

Dos portaaviones (*Hermes* e *Invincible*), dos destructores clase County, tres destructores tipo 42, tres destructores tipo 32, tres fragatas tipo Leander, cuatro fragatas tipo 12, dos fragatas tipo 21, tres submarinos nucleares tipo Swiftswe, dos submarinos convencionales tipo Oberon, dos buques de asalto tipo Intrepid, dos buques de desembarco logístico tipo Sir Lancelot, tres petroleros de flota, dos buques de reabastecimiento y dos transportes. Su grupo aéreo podía tener hasta 20 aviones Sea Harrier y 10 Harrier, 42 helicópteros Sea King y/o Wessex, 12 Sea Lynx y 7 Wasp.

Estas unidades le daban capacidad para asegurar su defensa aérea y obtener la superioridad aérea sobre Malvinas; en virtud de ambas, tener adecuada libertad de acción para sus unidades de superficie y su fuerza de desembarco, al minimizar la interferencia aérea propia y capacidad de desembarcar por helicópteros hasta 1.000 hombres o su equivalente de carga de 100 toneladas en una noche.

Esta primera apreciación de inteligencia si bien estuvo bastante acertada en cuanto a los buques de guerra que formaron realmente la fuerza inglesa, no podía tener en cuenta todavía la utilización de gran cantidad de buques petroleros (10), cisternas (6) y auxiliares (remolcadores, ambulancias, de pasajeros para transporte de tropas, roll on roll off, cargueros, etc.) en general de la marina mercante que elevó la suma total de unidades que intervinieron a 112.

Este número contrastó fuertemente con las unidades disponibles de la Flota de Mar argentina, que en base a lo cambiante de la situación estableció una organización flexible que permitiera responder mínimamente a cada una de las posibles acciones del/o los enemigos. Para ello se dividió a la Flota de Mar (Fuerza de Tareas 79) en tres grupos de tareas:

Flota de Mar (Fuerza de Tareas 79)

G.T. 79.1: un portaaviones (ARA *25 de Mayo*) con su grupo aeronaval embarcado: 8 aviones Skyhawk A4Q, 4 aviones Traker S2E, 2 aviones Traker S2A, 3 helicópteros H 3 Sea King y 3 helicópteros Al 03, Alouette, un destructor misilístico tipo 42 (ARA *Santísima Trinidad*), tres corbetas misilísticas (ARA *Drummond*, *Guerrico* y *Granville*) y un petrolero de YPF (*Campo Durán*).

G.T. 79.2: un destructor misilístico tipo 42 (ARA *Hércules*), dos destructores tipo Summer y Gearing (ARA *Py* y *Seguí*) y un buque tanque (ARA *Punta Médanos*).

G.T. 79.3: un crucero (ARA *General Belgrano*), dos destructores tipo Summer (ARA *Piedrabuena* y *Bouchard*) y un petrolero de YPF (*Puerto Rosales*).

La misión que se le asignó (quizás un poco optimista, teniendo en cuenta el desbalance de fuerzas) fue: desgastar, neutralizar o destruir, en oportunidad favorable, unidades del enemigo, a fin de contribuir a consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del Gobierno Militar.

Para cumplir esta misión, se eligió un modo de acción en el cual la Fuerza se dirigiría a ocupar posiciones relativas favorables dividiéndola en dos líneas de acción; una compuesta por los G.T. 79.1 y 79.2 en cercanías del golfo de San Jorge y el G.T. 79.3 en proximidades a la Isla de los Estados. Este último grupo, atendiendo no sólo las acciones de la flota inglesa, sino también resguardando el flanco sur, actuando como disuasivo en el marco regional, ya que no había seguridad con respecto a las intenciones por parte de los vecinos trasandinos en el caso de un empeñamiento de la flota argentina con los ingleses. La intención era mantenerse en esas posiciones a la espera de que la evolución de la situación política y militar indicara el momento oportuno para redesplegarse y ejecutar las acciones ordenadas.

Aquí es conveniente hacer una aclaración con respecto al adiestramiento de la flota argentina. En efecto, dada la época del año en que se precipitaron los acontecimientos, aquél no había alcanzado un nivel óptimo, por lo que en los primeros días y mientras las unidades se desplazaban para ocupar esas posiciones, para encontrarse en condiciones de cumplir la misión asignada, ejecutaban ejercitaciones de tiro, operaciones con aeronaves y antisubmarinas, simulacros de acciones de superficie, de comunicaciones, de guerra electrónica, lanzamiento de misiles, etc., incluyendo, por primera vez, ejercitaciones conjuntas con aviones de la Fuerza Aérea.

Cabe destacar el empeño, espíritu de sacrificio y deseos de superación evidenciados por las planas mayores y tripulaciones de las unidades de la Flota que permitió que la misma alcanzara en ese corto lapso, en forma acelerada, un nivel de adiestramiento aceptable.

Por otro lado, durante estas ejercitaciones comenzaron a notarse algunas falencias en el estado de funcionamiento de las unidades que luego influirían notoriamente en las acciones posteriores al 1° de mayo. Entre las más importantes se pueden nombrar:

1. Portaaviones *25 de Mayo*: el estado de su sistema de propulsión le permitía sólo alcanzar una velocidad máxima de 18 nudos, exigua para el lanzamiento de algunos aviones. Por otra parte, al tener sus ascensores como parte de la cubierta de vuelo, cuando éstos eran usados para izar o arriar aviones al hangar, quedaba inutilizada para el lanzamiento o recuperación de aviones. Las frecuentes averías en los motores de los Tracker obligaban a bajarlos al hangar para su reparación y luego izarlos a la cubierta de vuelo para su prueba (maniobra que estaba prohibido realizarla dentro del hangar), por lo que mantenía durante bastante tiempo inutilizada la cubierta de vuelo, en especial para el lanzamiento de los interceptores listos en cubierta A4Q, para el caso de un ataque aéreo del oponente.
2. Los destructores *Summer* y *Gearing*, remanentes de la Segunda Guerra, también tenían averías en sus plantas propulsoras, que obligaban a veces a quitarlos de una cortina y/o disminuir la velocidad de la formación. A altas velocidades su consumo de combustible obligaba a reabastecerlos aproximadamente cada 48 hs.
3. El reabastecimiento entonces, bastante frecuente de las unidades, debía hacerse con los tres petroleros, de los cuales sólo el *Punta Médanos*, también limitado en su velocidad por frecuentes averías en su planta propulsora, podía entregar combustible a más de un buque a la vez. Los otros dos pertenecientes a YPF, mercantes de poca velocidad, tenían sólo una estación de entrega por la popa. Resumiendo, el reabastecimiento de las unidades era frecuente y complicado lo que originaba que la Fuerza pasara mucho tiempo efectuando esta maniobra que vulneraba la seguridad antisubmarina y antiaérea

Esta limitación de orden logístico era particularmente determinante en forma negativa para la planificación de cualquier operación a realizar al este de las Malvinas. Si bien los destructores tipo *Hércules* y las corbetas tipo *Drummond* no necesitaban ser reabastecidos con tanta frecuencia, cualquier operación más allá del meridiano de las Malvinas, requeriría por lo menos un reabastecimiento al regreso, con lo que sería necesario destacar un petrolero a un punto muy peligroso para un buque de lento andar y sin armamento para su defensa, máxime si se trataba de un buque de YPF, con tripulación civil.

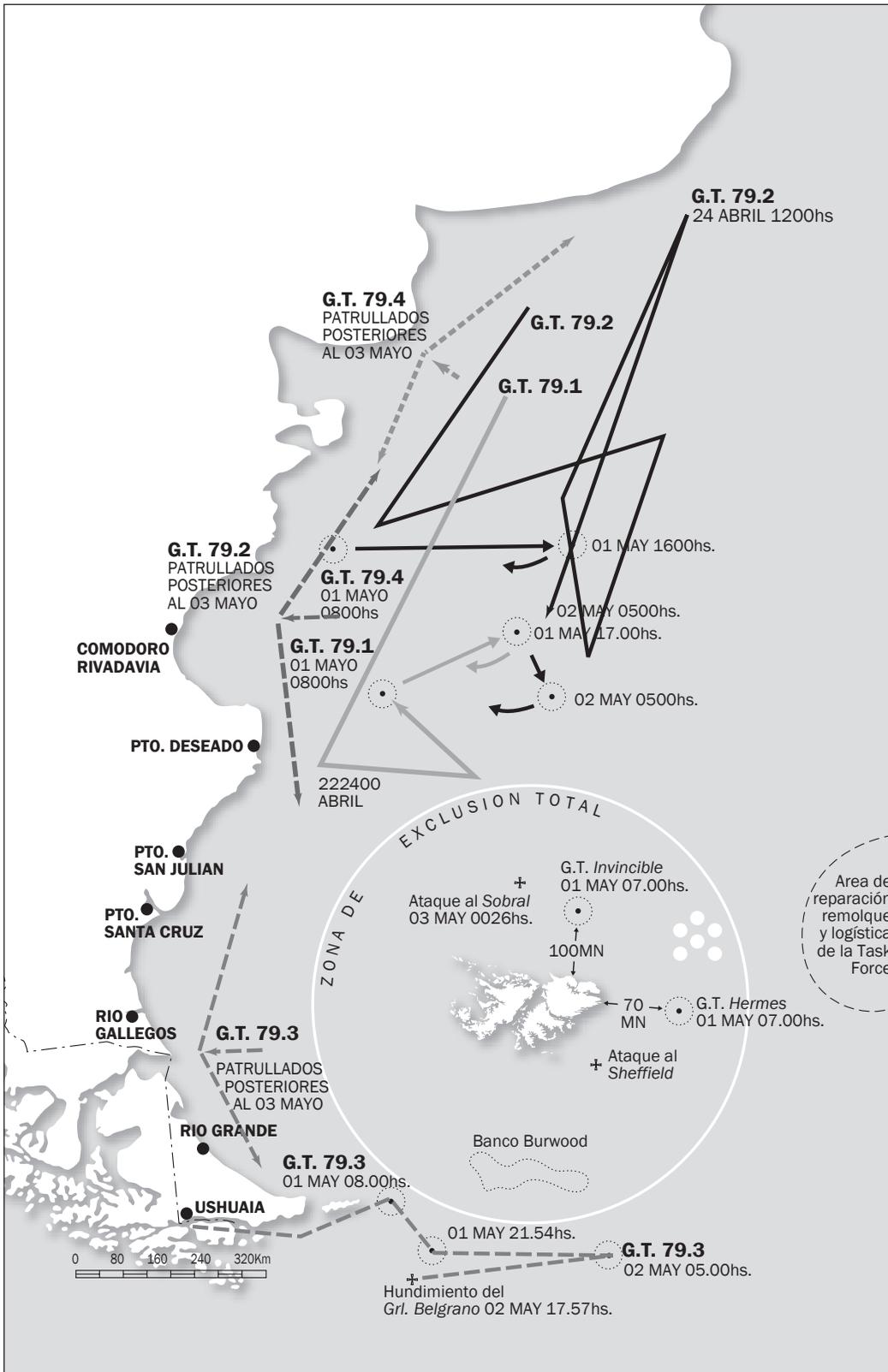
A medida que se conocía por inteligencia los movimientos de la flota inglesa, la Fuerza 79 se desplazaba, en actitud de espera, a nuevas áreas que permitieran ocupar posiciones relativas favorables para:

1. Materializar una amenaza para la fuerza oponente.
2. Permitir una oportuna proyección ante la decisión de emplear agresivamente los medios.
3. Dificultar el accionar del oponente induciéndolo a dividir su esfuerzo mediante la amenaza desde distintas direcciones.

Durante la permanencia en las áreas asignadas y en los desplazamientos se efectuaba exploración aérea antisubmarina y antisuperficie al norte y oeste de Malvinas, hasta una distancia de 300 millas de la Fuerza mientras los buques ejecutaban acciones de defensa antisubmarina, seleccionando las derrotas para navegar por zonas de profundidad tal que entorpeciera el accionar de los posibles submarinos ingleses y mezclándose con buques pesqueros de la zona, para producir confusión y dificultar el reconocimiento.

Acciones a partir del 1° de mayo

El primer día de mayo, a 0440 hs, la flota inglesa efectuó su primer ataque sobre las islas. Por la tarde se detectó un intento de desembarco en la zona norte de la isla Soledad con unidades de superficie ubicadas entre los 010° y 145° verdaderos divididos en



tres grupos entre las 10/40 y 90 millas. Considerando la posibilidad de efectuar un ataque combinado de aviones y buques, el Comandante ordenó constituir el G.T. 79.4 con las tres corbetas tipo *Drummond* y asignarle al *Punta Médanos*. De esta forma se dejó al G.T. 79.1 constituido con el portaaviones, su escolta de defensa aérea destructor *Santísima Trinidad* y el petrolero *Campo Durán*.



Al encontrarse la Flota Inglesa de superficie aferrada al ataque sobre Puerto Argentino, (ex Puerto Stanley), por la noche se detectó en el radar de un avión de exploración Tracker la posición de uno de esos grupos constituido por un buque grande y cinco medianos en una formación circular con el grande en el centro, ubicada en latitud 50° 21' S y longitud 56° 13' W. Se ordenó iniciar la interceptación, para la cual se adoptó el modo de acción de efectuar un ataque con aviación embarcada en el crepúsculo matutino del día 2 de mayo y se destacó al G.T

79.4 a un punto adecuado para realizar lanzamiento de misiles a unidades desgastadas por el ataque aéreo. También se destacó al G.T 79.3 (cruceiro, destructores y petrolero) por el sur del banco Burdwood, en un movimiento de pinzas, intentando contacto con blancos de oportunidad de unidades inglesas situadas al sur de las islas, que podrían arribar por el océano Pacífico, donde podrían tener su tránsito autorizado y apoyo logístico, especialmente de combustible en bases chilenas.

A esta altura de los acontecimientos se presumía que la flota inglesa disponía de información satelitaria que permitía determinar la posición de los G.T. argentinos y se estimaba, de acuerdo con las capacidades expresadas, la presencia en la zona de 2/3 submarinos nucleares.

Al aproximarse el grupo del portaaviones *25 de Mayo* a las fuerzas inglesas, el día 2 a 0030 hs su aviación de exploración lo detectó, manteniéndose orbitando en contacto, pero fuera del alcance de las armas antiaéreas propias. No obstante se continuó la aproximación para realizar el ataque, pero aquí se produjo un hecho realmente inédito en el Atlántico Sur, en las latitudes en que se operaba.

El viento era cero, y estado del mar completamente planchado como podrían estar las aguas del lago de Palermo en un día sin viento en Bs. As. Como testigo de la situación meteorológica, embarcado en el portaaviones, nunca había visto en mis 30 años de navegación por la zona, el mar argentino en los 50° de latitud en ese estado. Para el lanzamiento de los Skyhawk, en una configuración de armamento y combustible adecuada se necesitaban 22 nudos de viento relativo en la cubierta de vuelo, pero el portaaviones sólo tenía 18 nudos de velocidad, luego los nudos restantes de viento que debía proveer la meteorología no existieron. De esta manera la tarea se consideró no factible y el ataque se frustró, por no tener el portaaviones una velocidad un poco mayor para un lanzamiento adecuado.

A raíz de ese inédito estado meteorológico se ordenó contramarchar a los tres G.T. que se habían destacado hacia el este, a ocupar posiciones de espera favorables hasta que aumentara el viento y se pudiera efectuar el ataque aeronaval y el posterior ataque misilístico.

Ese mismo día a las 1630 hs, cuando se dirigía hacia el oeste, cumpliendo la orden de replegarse, el grupo del sur es atacado y hundido el crucero *General Belgrano*, por el submarino nuclear HMS *Conqueror*, cuando era cortinado por los dos destructores escolta, que no detectaron con sus sonares al mencionado submarino. Las circunstancias del hundimiento, la posterior búsqueda y salvamento de gran parte de los tripulantes (880 hombres) han sido también suficientemente relatados en otros artículos y libros.

A raíz de este hecho, las presunciones sobre la presencia de submarinos nucleares se confirmaron y, además, si bien es factible que la situación geográfica del crucero haya sido conocida por datos obtenidos por inteligencia al zarpar de Ushuaia, a fines de abril, y haya sido seguido por el *Conqueror* en su desplazamiento, también es posible asumir que los ingleses pudieron obtener información por satélite de la posición, más si se tiene en cuenta que el submarino se comunicó con Londres para pedir autorización para el ataque.



El 3 de mayo persistieron las condiciones meteorológicas desfavorables y se recibió la confirmación del Comandante de la Armada que la flota inglesa tenía información satelital diurna y nocturna de la posición de las naves argentinas y consideró que el blanco principal, luego del hundimiento del crucero, sería el portaaviones. A bordo del mismo, éramos conscientes de tal circunstancia, por lo que teníamos nuestros salvavidas permanentemente a mano, durante el día y la noche.

Al respecto existen ahora muchas declaraciones de importantes autoridades inglesas y norteamericanas relatando la amenaza que representaba para ellos la presencia del portaaviones argentino. La primer ministro Thatcher relata que, siendo su principal amenaza, lo estuvieron buscando con sus submarinos nucleares, pero no pudieron encontrarlo; sin embargo aparentemente el *Splendid* lo había detectado en aguas dentro de un golfo (se trataría del San Jorge), pero las recomendaciones del asesor jurídico general del gobierno fueron de no hundirlo dentro de las aguas territoriales, aunque no quedaba muy claro si el golfo estaba comprendido dentro de ella. Finalmente decidieron atacarlo igual, pero por el movimiento del buque éste ya no fue encontrado nuevamente. ⁽¹⁾

Por otro lado, en el libro *The Official History of The Falklands Campaign* se dedica el capítulo 19 al problema del portaaviones, que lo consideraban una gran amenaza y hacen el relato de la discusión en el gabinete de guerra en Londres, si podría ser usado con los aviones Super Etendard, recientemente entregados por Francia y que se hallaban en la Base Aeronaval de Espora en período de alistamiento.

Luego se cuenta que habiendo tenido información por inteligencia de la zarpada del 25 de Mayo con el destructor *Santísima Trinidad* desde Puerto Belgrano (¿cuánta información saldría desde Punta Alta?), el submarino *Splendid* recibió orden de buscarlo y vigilarlo, pero no tenía exactitud en la posición. Alrededor del 23 de abril dieron la orden de atacarlo en cualquier punto, aun fuera de la zona de exclusión, exceptuando una zona situada al norte de 35° S y al oeste de 48° W o dentro de las 12 millas de la costa argentina. ⁽²⁾



(1)
Margaret Thatcher:
The Downing Street Years,
págs. 228 y 229.

(2)
Sir Lawrence Freedman: *The
Official History of The Falklands
Campaign*, pág. 256.



La Flota de Mar después del 3 de mayo

Tomando en cuenta las capacidades del oponente y las propias y las pocas posibilidades de la flota argentina de actuar con éxito en lo sucesivo, el Comandante del Teatro de Operaciones, Vicealmirante Juan J. Lombardo, ordenó a la misma dirigirse a aguas poco profundas, para dificultar el accionar de los submarinos nucleares. En resumen, las condiciones operativas de ese teatro eran:

1. Las posiciones de las unidades propias eran conocidas por parte del oponente por información satelitaria.
2. La presencia de por lo menos tres submarinos nucleares.
3. La escasez de exploración aérea y antiperficie lejana propias.
4. La reducida eficacia de los medios de protección antisubmarinos, teniendo en cuenta las capacidades de los submarinos nucleares.
5. Las velocidades de las unidades propias eran en general menores que las del oponente, incluyendo la de los submarinos nucleares.

Debido a ello, en el Estado Mayor de la Flota, cada vez que se estudiaban las acciones concebidas originalmente para producir daños en la flota oponente, de acuerdo con nuestra doctrina de planificación, cuando se las sometía a la prueba de AFA (aptitud, factibilidad y aceptabilidad) resultaban aptas, generalmente **poco** factibles y **no** aceptables, bajo el punto de vista de la pérdida de unidades.

Consecuentemente se ordenó a la Fuerza dedicarse a la búsqueda aérea antisubmarina y contribuir a la protección del tránsito marítimo y de los objetivos del potencial nacional en el continente, navegando en aguas de menos de 100 m de profundidad, para evadir a los submarinos nucleares.

La presunción de que el portaaviones, con su grupo aéreo embarcado, o un destructor tipo Hércules eran buscados para hundirlos, especialmente luego que los aviones aeronavales habían echado a pique al destructor *Sheffield*, gemelo de aquél, se confirmó en los días siguientes por lo menos en dos oportunidades.

El 3 de mayo, cuando el portaaviones navegaba en la zona del golfo San Jorge y las aeronaves antisubmarinas efectuaban una barrera de sonoboyas, obtuvieron en sus hidrófonos la señal de un sonar y posterior rumor hidrofónico de posibles hélices de submarino, perdiéndose luego el contacto a unas 30 millas al este de la isla Rasa.

Posteriormente, el día 5, al decolar un Tracker desde el portaaviones, dirigiéndose a una misión de búsqueda y rescate del aviso *Alférez Sobral*, que había sido atacado cuando iba en rescate de pilotos de la Fuerza Aérea derribados, ⁽³⁾ obtuvo primero un contacto radar que luego desapareció y al reconocer visualmente la zona observó lo que apreció como la posible estela dejada por un sumergible, al ir a inmersión, probablemente después de navegar con snorkel. Mientras la aeronave se mantiene en zona, arroja torpedos antisubmarinos y decola un helicóptero, que inmediatamente inicia la explotación del contacto y obtiene nuevas evidencias que califican la acción como posible submarino, procediendo a atacarlo con torpedos y bombas de profundidad. La acción se mantuvo por más de 24 hs interviniendo 3 aviones Tracker y 2 helicópteros Sea King que realizaron más de tres misiones cada uno.

(3)
Ver BCN N° 748, pág. 157.
"La odisea del Alférez Sobral"
por María Esther Vásquez.

Si bien no pudieron obtenerse pruebas del resultado de los ataques, la posterior información periodística de Inglaterra indicó que varios submarinos habían regresado a sus bases, durante y después del conflicto, con averías. Una en particular, como la del *Onyx*, (convencional tipo Oberon), fue atribuida a "haber tomado contacto violentamente con un bajofondo que no figuraba en las cartas de navegación ni en los derroteros". Ése probablemente fue el submarino atacado en esa operación.

A esta altura del conflicto, se analizó que el portaaviones:

1. se había constituido en la unidad más buscada,
2. por la ubicación de sus ascensores su cubierta de vuelo no estaba siempre disponible para lanzar aviones,
3. su escasa velocidad lo hacía muy vulnerable al ataque de submarinos, y que por lo tanto al navegar en aguas más seguras, de poca profundidad, la distancia a los buques del oponente era muy grande y no podía emplear su aviación de ataque con configuraciones adecuadas y eficaces,
4. y por último, que su protección requería se le subordinara una gran cantidad de buques para su escolta, más si se tenía en cuenta que las cortinas antisubmarinas debían ser circulares, debido a la gran diferencia de velocidad con los submarinos nucleares, que con más de 10 nudos a su favor podían aparecer y atacar en un despliegue por los sectores popes de la formación.

Por todo ello se tomó la decisión de apartarlo de las operaciones, desembarcando a su aviación de ataque para que operaran desde bases en tierra en conjunto con las aeronaves de la Fuerza Aérea, ya que podrían realizar ataques a mayor distancia y con más armamento y a su vez liberar a las unidades de superficie.

De esta manera se cambió la misión de las operaciones y se formaron tres G.T.

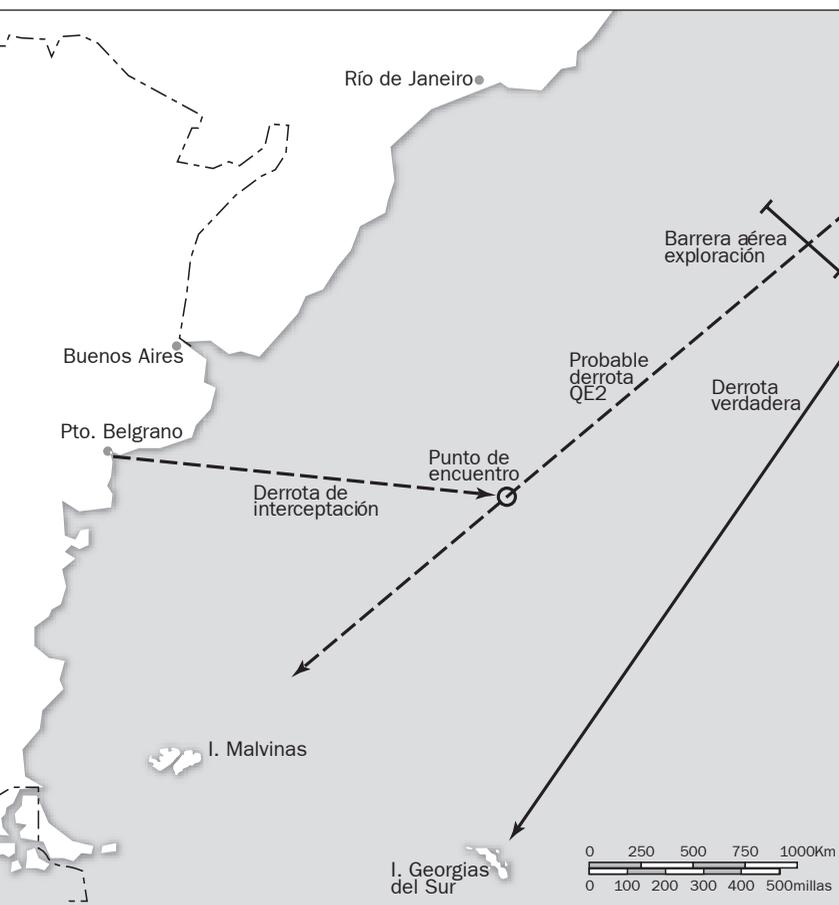
G.T. 79.4 constituido por las corbetas tipo Drummond, operando entre las latitudes de los faros Claromecó y Río Negro.

G.T. 79.2 formado por los dos destructores tipo Hércules y el *Py* actuando en la zona ubicada entre el faro Punta Delgada y Puerto Deseado.

G.T. 79.3 con los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena* entre Puerto Deseado y la Isla de los Estados.

Sus operaciones consistieron en protección del tránsito marítimo, especialmente de los buques petroleros que continuaron efectuando, durante el conflicto, sus habituales navegaciones desde Tierra del Fuego y Comodoro Rivadavia hacia las destilerías del norte. Además otro tipo de operaciones de defensa antisuperficie, antisubmarinas y antiaéreas de protección de objetivos vitales en tierra fundamentalmente evitando la aproximación de unidades inglesas que pudieran desembarcar grupos comandos con intenciones de atacar los aeródromos de la Patagonia, desde los que operaban las aeronaves propias. También se utilizaron los buques en el control de esas aeronaves, en especial cuando regresaban de sus misiones y en tareas de interceptación de comunicaciones, guerra electrónica, etc.

Una proyectada operación de ataque al *Queen Elizabeth II* (QE 2)



Dentro de las planificaciones que hacía el Estado Mayor de la Fuerza, para infligir daño al oponente, se estudió la posibilidad de atacar al mencionado trasatlántico, uno de los más grandes del mundo, que transportó a la reserva estratégica inglesa compuesta por más de 4.000 hombres y sus pertrechos, para la recuperación de las islas.

Por datos de inteligencia se supo que el buque había zarpado de Portsmouth el 12 de mayo y que haría escala en la isla Ascensión para cargar materiales cedidos por EE.UU. alrededor del 20, considerando que si bien su velocidad máxima era de 28 nudos, adoptaría una de desplazamiento de entre 20 y 24 nudos. Luego de permanecer alrededor de dos días volvería a zarpar (día Z) hacia Malvinas entre el 22 y 24 de mayo.

Se planificaba efectuar el ataque con dos destructores tipo Hércules y/o con el destructor *Py* y se hicieron las consideraciones pertinentes cinemáticas, de exploración y de armamento a utilizar.

El estudio del problema cinemático para la elección de puntos aptos para la interceptación permitió determinar un conjunto de posibles posiciones iniciales ubicadas dentro de las 200 millas de la costa desde aproximadamente el Río de la Plata hasta Río de Janeiro. Desde cualquiera de esos puntos era posible proyectar un avance hacia el este, para practicar la interceptación con el concepto de mínima distancia a recorrer, que era del orden de las 700 millas en todos los casos.

Analizados los puntos se descartaron todos los ubicados al norte del Río de la Plata por:

1. Necesidad de usar un petrolero para reabastecimiento de combustible, antes del ataque.
2. Gran incertidumbre con respecto a la posición del QE 2, debido a necesidad de la zarpada de unidades propias para realizar la operación, aun antes de la partida del mismo desde Ascensión.
3. Los puntos resultaban relativamente cercanos a Ascensión.
4. Mayor tiempo de permanencia en el mar, lo que facilitaba el despliegue de medios del oponente, e implicaba mayor probabilidad de averías propias.

Asimismo se descartaron los puntos más al sur de la latitud de Punta Médanos por la proximidad al área de Malvinas que implicaba la posibilidad de un rápido despliegue de un submarino nuclear para interceptar a las unidades propias.

Resultó pues elegido un punto de interceptación en una latitud intermedia, lo que:

1. Permitía la zarpada de unidades propias desde El Rincón con mínimo preaviso (un día después de la zarpada del QE 2 desde Ascensión).
2. Reducía el tiempo de tránsito y se consideró suficientemente alejado del área de Malvinas para evitar el redespliegue de un submarino nuclear.
3. El reabastecimiento de las unidades propias sólo era necesario al regreso en un punto situado a unas 60 millas al este de Cabo San Antonio y en aguas poco profundas, siempre que no existieran demoras o períodos de espera.

Con respecto a la exploración, para obtener información precisa se necesitaba establecer una barrera aérea de unas 250 millas de longitud a mantener entre los días Z+2 y Z+4, o sea un total de 48 hs entre los puntos latitud 26° 20' S, longitud 31° W y latitud 28° 40' y longitud 27° 20' W con el fin de asegurar la primera detección con el preaviso suficiente para iniciar la aproximación (alrededor de 36 hs) y luego mantener lo mejor posible el contacto con el propósito de disminuir la incertidumbre durante ese período.

Analizadas las características del QE 2 y su posible escolta, se apreció que:

1. Podría contar con hasta 3 helicópteros Sea King con capacidades antisuperficie y anti-submarinas y capacidad de exploración aérea propia hasta 180 millas de su posición.
2. Su armamento sería poco significativo por lo que su defensa se basaría en su escolta y/o los helicópteros.
3. La escolta estaría dada por hasta 2 fragatas y/o destructores fundamentalmente con capacidades antiaéreas y con helicópteros embarcados.
4. Eventualmente podría ser escoltado por un submarino nuclear

Cuando se analizaron los factores de fuerza y debilidad del QE 2 se concluyó:

1. La velocidad máxima disponible del blanco y sus escoltas facilitaban la evasión anti-submarina y antisuperficie.
2. Disponía de libertad de acción para elegir la derrota más conveniente.
3. Poseía exploración aérea táctica permanente con helicópteros dotados con misiles Sea Skua y exploración aérea estratégica provista por exploradores de largo alcance y posible información satelitaria.
4. La meteorología imperante al norte de la latitud de 40° no interferiría en su velocidad de avance.
5. Las dimensiones, velocidad y características del blanco y la necesidad de exploración aérea con helicópteros propios facilitarían su detección visual, radar e hidrofónica, haciendo más acentuada su vulnerabilidad ante ataques aéreos.
6. Poseía reducida capacidad antisubmarina dada la escasa cantidad de escoltas y helicópteros disponibles.

En base a estos factores se concluyó que la capacidad del trasatlántico sería seleccionar

una derrota de aproximación al área de Malvinas fuera del radio de acción de la aviación de ataque propia y que dificultara la operación de interceptación y ataque de fuerzas de superficie, efectuando exploración aérea con aviación basada en tierra y helicópteros embarcados atacando a incursores de superficie y submarinos mediante buques de escolta y helicópteros.

Considerando los modos de acción propios se descartó el uso de submarinos por no tener disponibilidad de unidades ni alcanzar el tiempo para llegar oportunamente al punto adecuado que se estableció en latitud 40° S y longitud 40° W, que podía ser alcanzado a una velocidad de 25 nudos por unidades de superficie.

Efectuada la prueba de AFA, se concluyó que era una operación apta pero con respecto a la factibilidad el juicio fue de comprometida ya que surgieron las siguientes consideraciones:

1. Por la importancia y trascendencia de la carga militar transportada el QE 2 transitaría escoltado con hasta dos fragatas y/o destructores, no descartándose la posibilidad de una escolta submarina, que por la velocidad de traslado debería ser nuclear (agregado o en lugar de las unidades de superficie) y dispondría además de exploración aérea con aviones basados en tierra (Nimrod).
2. La defensa antiaérea y antisubmarina de las unidades propias era reducida y prácticamente ineficaz frente a submarino nuclear.
3. Existía suficiente tiempo para que por inteligencia (satélite y exploración aérea), el oponente detectara el movimiento de unidades propias, lo que le permitiría no sólo alertar los medios de defensa, sino desviar su derrota, que con su velocidad máxima podía evitar el encuentro, existiendo la misma posibilidad si el /los escoltas lograran interponerse.
4. No pudiendo mantener la exploración propia en contacto, el poco frente de búsqueda radar, del orden de 50 millas, podría ocasionar que no se produjera el contacto táctico, aun sin una acción deliberada de evasión del QE 2.
5. La operación requería navegar a máxima velocidad sostenida, con probabilidad de averías, en especial el destructor Py.

En cuanto a la aceptabilidad se concluyó que:

1. Inaceptable si existiera escolta de submarino nuclear.
2. Si no existiera esa escolta y fuera dada sólo por los buques de superficie sería aceptable, sin dejar de tener en cuenta que podría haber antes del encuentro misilístico un ataque previo a los buques propios con helicópteros dotados con misiles antisuperficie.
3. Existiría siempre la amenaza submarina después del ataque, dada la desfavorable distancia a recorrer, hasta llegar a aguas seguras, considerando una posible represalia con submarinos nucleares en patrulla al este de Malvinas.

Se consideró por todo lo explicado que la operación era marginal especialmente por el esfuerzo que significaría, la necesidad imprescindible de tener conocimiento preciso de la posición del blanco, su posible inaceptabilidad y no siendo seguro el encuentro con el QE 2 ya sea por cinemática o medidas de evasión del mismo, pudiendo ser alto el costo, sin conseguir el objetivo. La misma quedó descartada por el Comando.

Después de la guerra se supo que para Londres no era aceptable arriesgar al QE 2 en la zona de guerra, por lo que se decidió que navegara directamente desde Ascensión a las islas Georgias del Sur, lejos de la posible exploración aérea argentina. ⁽⁴⁾

Al ser requisado en el Reino Unido el 3 de mayo, debió descargar el caviar y embarcar raciones para 60 días que consumirían 4.000 soldados, lo que incluyó 12 t de papas fritas, 100 t de carne, 80 t de harina, 150 de verduras, 75 de leche y sus derivados y 18.500

(4) Sir Lawrence Freedman: The Official History of the Falklands Campaign, vol. 2, pág. 591.

cajas de cerveza. En Ascensión se cargó una gran cantidad de aprovisionamientos para 60 buques y el correo para 81 que operaban en el Atlántico Sur. No obstante, durante los 30 días de navegación, se continuó sirviendo el té en vajilla de plata. ⁽⁵⁾

Al mismo se le instaló el siguiente armamento:

- a) Misiles antiaéreos Blowpipe en la base de la chimenea
- b) Ametralladoras Browning en los alerones del puente
- c) Dos helicópteros Sea King Mk2

Navegaban con el radar apagado. Llegó a Bahía Cumberland el 27 de mayo a las 1930 horas. Le demandó 48 horas desembarcar las 3.000 tropas que pertenecían a las siguientes unidades:

- Naval Party 1980
- Headquarters Land Forces Falkland Islands (Mayor Gral. Jeremy Moore)
- 5 Infantry Brigade
- Blowpipe Troop 43 Air defence Battery
- 32 Guided Weapons regiment Royal Artillery
- 9 Parachute Squadron Royal Engineers
- 5 Infantry Brigade
- 2nd Bn Scots Guards
- 2st Welsh Guards
- 1/7 Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles
- 656 Squadron Army Air Corps
- 407 Troop Royal Corps of Transport
- 16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps
- 81 Ordenance Company Royal Army Ordenance Corps
- 10 Field Workshops Royal Electrical and Mechanical Engineers
- 5 Infantry Brigade PLatoon of 160 Provost Company Royal Military Police
- 8 Field Cash Office Royal Army Pay Corps
- 81 Intelligence Section
- 601 Tactical Air Control Party
- 602 Tactical Air Control Party

A media tarde del 29 de mayo embarcó 629 sobrevivientes de los siguientes buques hundidos *Coventry*, *Ardent* y *Antelope*. Tras reabastecerse de combustible del RFA Bayleaf el 1º de junio empezó su solitario viaje a Southampton, adonde llegó el 11 de junio. El 14 de agosto zarpó en su primer viaje post Malvinas tras recuperar su aspecto habitual después de un breve período en dique seco. ⁽⁶⁾

La cuestión de los satélites espías

Desde hace 25 años la pregunta que uno se hace es: ¿realmente los ingleses tenían información satelitaria sobre la disposición de nuestros buques?

Dudo mucho que esta incógnita quede revelada antes que los protagonistas lo declaren fehacientemente, circunstancia que también se duda que algún día ocurra. Pero sí se pueden hacer conjeturas y basarse en hechos concretos que han ido apareciendo después de finalizado el conflicto. Para ello citaré algunas de las fuentes y estudios más importantes que se dedicaron a resolver el problema.

El primero al que quiero referirme es el excelente estudio realizado por un especialista en materia de satélites, reconocido en esos foros, el Capitán de Navío (R) D. Néstor Domínguez, quien en su libro titulado precisamente *Satélites I* hace un profundo

(5)

Lt. Cdr. Warlow: Five Star Wars del artículo publicado en Supply and Secretariat New Letters de abril de 1983, citado en John Winton "Signals from The Falklands" - Leo Cooper 1995.

(6)

The Falklands Military Machine, del Capitán Derek Oakley, MBE, RM. Ravelin Limited, 1989.

análisis de los artefactos espías que pasaron en la época del conflicto sobre la zona de operaciones. ⁽⁷⁾

(7)

Ver libro Satélites I, págs. 580 a 596 y figs. 7-2 y 7-3, por el CN (R) Néstor Domínguez.

También hubo debates posteriores en 1986, entre el Alte. Train, que había sido Comandante de la flota de EE.UU. en el Atlántico durante el conflicto de 1982, y un grupo de oficiales superiores de la Armada, que preguntaron sobre el uso de información satelitaria entregada por su país a los aliados ingleses, ⁽⁸⁾ donde no quedaron muy claras las respuestas dadas por el Sr. Alte.

(8)

Ver BCN N° 748, págs. 60 a 77, "Debates ulteriores" por los CN (R) Jorge Chihigaren, Hugo Colombotto y Siro de Martini y, de este último, en págs. 88 a 90 (ítem 8) "Notas y comentarios al debate".

El mismo Capitán Domínguez hizo un análisis exhaustivo de esas respuestas donde pone de manifiesto las dudas sobre la veracidad de las mismas y confirma una serie de errores que demuestran esa circunstancia. ⁽⁹⁾

(9)

Ver libro Satélites I, págs. 624 a 636, por el CN (R) Néstor Domínguez.

Incursionando en Internet en algunos de los más de 100.000 artículos en idioma inglés referidos a la Guerra de Malvinas, se pueden obtener algunos datos como por ejemplo en varios donde se hace un relato de todo el conflicto y hacen mención que entre las ayudas dadas por EE.UU. estuvo la información lograda a través de los satélites espías.

Otra fuente cita que los soviéticos obtenían con sus satélites la posición de la flota argentina y era pasada a los noruegos que la recibían en la estación denominada Fauske II y éstos se la retransmitían a los ingleses, inclusive el hecho es reconocido por los propios noruegos en un artículo escrito en ese idioma.

Por su parte el ex secretario de Defensa de los EE.UU. durante el conflicto, Caspar W. Weinberger, manifestó unos años después de finalizado el mismo, en un capítulo dedicado a la guerra del Atlántico Sur, que los norteamericanos eran capaces de producir y compartir inteligencia sobre los argentinos. Normalmente la vigilancia general no incluía a las Malvinas, sin embargo tenían, por necesidades vitales, un alto grado de flexibilidad en los satélites y rápidamente fueron capaces de enterar a los ojos británicos aquello que se veía en esa área. Esa capacidad agregada al esfuerzo conjunto de obtener inteligencia le dio a los ingleses un valioso conocimiento avanzado de los movimientos e intenciones argentinos. También fueron capaces de proveer alguna ayuda real, con sus líneas de comunicaciones mundiales. El resultado combinado, de la resolución británica y su destreza militar, sumado a la sustancial asistencia logística norteamericana, fue excelente. ⁽¹⁰⁾

(10)

Gaspar W. Weinberger: *Fighting for Peace*, pág. 216.

No obstante, en rigor de verdad, en general todas las fuentes extranjeras que tratan el asunto manifiestan que si bien existía la posibilidad de tener información y que los ingleses tenían acceso a ella, por problemas técnicos o meteorológicas, nunca pudieron tener una visión exacta de la posición de las naves argentinas, durante el conflicto.

También el mencionado Sir Lawrence Freedman, en el mismo libro de la historia oficial, en el capítulo dedicado a la ayuda americana, hace mención a los satélites, comenzando por el requerimiento hecho por la Argentina a la NASA, a mediados de abril, de fotografías del satélite LANDSAT, de la zona de Malvinas. Relata que los ingleses estaban muy preocupados por esa posible información, ya que por el convenio que existía y por tratarse de un satélite meteorológico de uso civil, la NASA no podía negarse a entregarla. Inclusive se pensó en no entregarla, aduciendo problemas técnicos, pero tranquilizaron a Londres, informando que ese satélite no tenía interés militar por ser muy pobre su resolución. ⁽¹¹⁾

(11)

Sir Lawrence Freedman: *The Official History of the Falklands Campaign*, vol 2, pág. 384.

Ésa es la única mención que hace del asunto, pero el historiador oficial nada dice de los satélites de inteligencia militar que sobrevolaron la región en esa época, como los Big Bird, KH 11 y Cosmos señalados en el SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute) Year Book 1983, a los cuales sí nombra el Capitán Domínguez, y que tenían la resolución suficiente para detectar las fuerzas navales. Probablemente por ser aún un asunto secreto, no se ha dado a conocer oficialmente.

Posiblemente algún día se sabrá la verdad absoluta, pero en las planificaciones no se podía dejar de computarla como una capacidad del enemigo. Si luego por el azar esa capacidad no fue usada es una circunstancia que no puede ser empleada en una planificación seria.

Análisis de las reales capacidades de la Flota de Mar, efectuado luego del conflicto

Una vez finalizado el conflicto se empezaron a analizar en el Estado Mayor de la Flota los procedimientos tácticos propios y del oponente, con el objeto de obtener conclusiones y tomar las medidas necesarias para cambiar aquello que pudiera hacerse para mejorar su desempeño.

Acciones antisubmarinas

La inteligencia previa disponible sobre los medios submarinos ingleses y sus procedimientos de utilización, complementada por otras informaciones y comprobaciones obtenidas a partir del comienzo de las hostilidades, permitió asegurar:

1. Podía disponer en el área de operaciones permanentes de hasta 3 submarinos nucleares (velocidad máxima en inmersión 30 nudos) y 1 o 2 submarinos convencionales (velocidad máxima en inmersión 17 nudos). Eso les permitió mantener un adecuado despliegue cubriendo amplias zonas marítimas distribuidas, debiendo sumarse la capacidad de redespliegue en función de las velocidades máximas y de la innecesaria obligación de reabastecimiento en el caso de los nucleares.
2. Utilizaron sus submarinos vinculados tácticamente a ciertos grupos de tareas de unidades de superficie, a distancias de 80/100 millas de los mismos con fines de defensa y protección cercana.
3. Combinando sus velocidades y la información satelitaria sobre la posición y movimientos de las unidades propias, obtenían una particular y eficaz capacidad de redespliegue.
4. Se pudo suponer con un alto grado de seguridad que por lo menos en tres oportunidades algunos de sus submarinos operaron en proximidades y en contacto con los grupos de tareas propios.
5. Disponían de torpedos antibuque Tiger Fish de 15.000 yardas de alcance y sensores de alta performance con los siguientes alcances hidrofónicos sobre una fuerza: 60 millas para el nuclear y 40 millas para el convencional.

Frente a las capacidades submarinas señaladas los medios defensivos propios resultaron insuficientes por:

1. Pobres alcances medios sonar activos: 2.000/2.500 yardas para los destructores y 3.500/4.000 yardas para los destructores tipo 42 y las corbetas. Estos alcances unidos al número de unidades antisubmarinas disponibles impedían formar una cortina eficaz que negara al oponente la distancia de lanzamiento de sus armas en los 360° (en el caso de los nucleares) sobre el núcleo.
2. Pobres alcances medios de escucha sonar pasivos: destructores 3.000 yardas y destructores tipo 42 y corbetas 1.000 yardas.
3. Alcance de armas antisubmarinas desde unidades de superficie propias: 1.500 yardas para el torpedo MK 44 y 4.500 yardas el torpedo A-244-S. Los destructores tenían 10 bombas de profundidad MK 9. No se disponía de armas antisubmarinas de mediano alcance proyectables.
4. Sólo los dos destructores tipo 42 disponían de helicópteros Sea Lynx con capacidad diurna y nocturna de transportar armas antisubmarinas.
5. El portaaviones disponía de dos helicópteros Sea Lynx, con capacidad de búsqueda sonar y transporte de armas sólo de día, por falta de adiestramiento nocturno. Esta disponibilidad sólo permitía su utilización para explotación de contactos. También dis-

ponía de aviones S2E, que por razones de mantenimiento sólo podían ser computados como operativos dos y eventualmente un tercero.

6. Las mencionadas aeronaves debían satisfacer requerimientos de exploración antisuperficie y antisubmarina, no necesariamente simultáneas, lo que no permitía mantener un esfuerzo persistente y sistemático de este tipo de búsqueda, mediante el uso de campos de sonoboyas pasivas. En oportunidades en que se usó este tipo de barreras, para proteger el tránsito de la fuerza, por áreas de fuerte amenaza submarina, sólo se pudo mantener el esfuerzo por 12 horas, valor que no aseguraba una protección adecuada.

Como resultado del análisis de las velocidades y profundidades a las cuales podían acceder los submarinos ingleses entre el 15 de abril y el 3 de mayo, se adoptó la decisión de mantener a la fuerza dentro de la isóbata de 120 m, aceptando la amenaza submarina remanente, mientras no existiera otro incentivo que aconsejara modificarla, como ocurrió con el ataque frustrado del 2 de mayo al iniciar acciones ofensivas sobre las unidades británicas. Luego del hundimiento del crucero *General Belgrano* y del ataque al aviso *Alférez Sobral*, el Comandante del Teatro argentino ordenó adoptar protección antisubmarina en zonas de baja profundidad, proveyendo en la práctica una aceptable defensa, pero alejó a la FT 79 de la zona de actividad de las unidades de superficie del oponente, impidiendo de esa manera la concreción de acciones ofensivas, aun de la aviación embarcada por limitaciones de alcance.

Teniendo en cuenta los reducidos alcances sonar activos se ordenó mantenerse normalmente en escucha hidrofónica a los fines de reducir la indiscreción acústica. No obstante se debe considerar que la calidad de los sensores de los submarinos nucleares era tal que su alcance de detección hidrofónica sobre una fuerza navegando a alta velocidad era superior a la que obtendría sobre emisiones sonar.

La utilización de altas velocidades en la fuerza propia, como defensa antisubmarina presentó limitaciones en el caso de los nucleares ya que la velocidad máxima de cualquiera de los G.T. propios no podía ser superior a los 18 nudos, sensiblemente inferior a los 30 nudos de esos submarinos.

Como conclusiones para mejorar el aspecto antisubmarino se obtuvieron las siguientes:

1. Los buques de superficie deben tener altas velocidades (30 nudos como mínimo).
2. Se deben dotar con helicópteros antisubmarinos todo tiempo.
3. Mejoramiento de las capacidades de detección de sonares (10.000 yardas como mínimo).
4. Disponibilidad de armas proyectables de mediano alcance.
5. Disponibilidad de aviones antisubmarinos basados en tierra y embarcados con reales capacidades de búsqueda y ataque que permitan mantener un esfuerzo persistente y sostenido en el tiempo.
6. Adecuar las tácticas y procedimientos a las características y capacidades de los medios submarinos modernos.

Operación de portaaviones

1. El buque operó con las limitaciones ya descriptas en cuanto a los ascensores, y no siendo posible mantener aviones de ataque o interceptores listos en cubierta (ILC) mientras se operaban aviones o helicópteros antisubmarinos o de exploración, obligando a permanentes movimientos de aeronaves en cubierta para habilitar una u otra operación.
2. La capacidad de interceptación estaba muy limitada porque la asignación de ILC disminuía la ya reducida capacidad de ataque (8 aviones A4Q). Normalmente se operó con dos ILC, sin capacidad nocturna y además con una sola catapulta, que obligaba al primero esperar en el aire el lanzamiento del segundo.
3. No se contaba con radar de determinación de cota. Si bien siempre navegó acompa-

ñado por un destructor tipo 42, su radar 909 debía ser usado para un eventual lanzamiento de misiles A/A y además su alcance era menor que el radio de acción de los aviones interceptores.

4. La capacidad de ataque se vio afectada porque el grupo de ataque podía estar constituido por seis aviones A4Q. El análisis de las posibilidades de éxito en un ataque, teniendo en cuenta los medios de defensa A/A, permitían que sólo dos aviones alcanzaran el blanco con pérdidas del 50 al 60 por ciento.
5. De acuerdo con la velocidad máxima del portaaviones y la necesidad de viento real para el lanzamiento de los aviones se disponía, para una configuración de 6 bombas de 500 libras, con un alcance de 70/100 millas, distancias que no resultaban aceptables frente a las capacidades de los ingleses.
6. Los aviones S2E, utilizados como exploradores disponían de un radio de acción de 300/350 millas. Las limitaciones de movimiento impuestas a la fuerza por la amenaza submarina obligaban a utilizar los exploradores a máxima distancia, lo que no permitió que el regreso de los aviones al buque fuera conducido de manera de negar la posición de la fuerza. Este problema se demostró en el frustrado ataque de la noche del 1° de mayo, en que la FT 79 fue detectada por exploradores ingleses, que siguieron seguramente a los S2E cuando regresaron al portaaviones.
7. El buque no brindó la infraestructura mínima necesaria para el mantenimiento de las aeronaves S2 E por no disponer de un equipo propio de apoyo electrónico y aeronáutico. Además las características del hangar ocasionaron las limitaciones ya comentadas sobre la imposibilidad de probar motores en su interior, afectando las operaciones de otras aeronaves en cubierta o de lo contrario, si se daba prioridad a éstas, se demoraban las pruebas, afectando la disponibilidad de los aviones antisubmarinos.

Por lo expuesto se consideró necesario:

1. De mantenerse la decisión estratégica de disponer de una fuerza naval con capacidad ofensiva, era necesario modernizar el portaaviones, en especial para embarcar a los aviones de ataque Super Etendard, que en el conflicto fueron utilizados desde tierra.
2. La mayor cantidad de fallas y averías de los aviones S2 E, fueron producidas en sus motores, por lo que se creyó indispensable encarar el cambio de dichas plantas de poder por turbohélices. Al mismo tiempo se debería encarar la actualización de su equipamiento electrónico.
3. Las limitaciones operativas del portaaviones (cubierta de vuelo, hangares, ascensores, velocidad, etc.) no eran solucionables, pero deberían ser tenidas en cuenta si se estudiara su reemplazo.

Defensa antiaérea

Si bien no se concretaron ataques aéreos, desde la fuerza y hacia ella, que permitieran evaluar los procedimientos tácticos y medios de defensa aérea se pudieron obtener las siguientes deducciones:

1. La defensa aérea puntual de unidades de la Flota de Mar, basada en artillería de diferentes calibres y sistemas de control tiro, fue evidentemente escasa y de dudosa efectividad. Esa característica se veía agravada en el caso de ataque de aviones a baja cota o misiles rozaolas.
2. No obstante no poder comprobar la efectividad del sistema de lanzamiento GWS 30 de misiles Sea Dart de los destructores tipo 42, se obtuvo, por información de los pilotos argentinos en los ataques a buques ingleses dotados del mismo sistema, la impresión de que se podían abrigar ciertas dudas sobre su eficacia, en caso de aviones a baja cota o misiles.
3. Se detectó que la fuerza inglesa pudo haber empleado helicópteros para la detección de aviones a baja cota o misiles rozaolas.
4. A pesar de la escasa disponibilidad de equipos de contramedidas electrónicas (CME),

en los aviones S2E, el uso de procedimientos adecuados permitió eludir la acción contraaérea de la flota oponente, por lo menos en los pocos casos en que se dio esa situación.

5. En la única oportunidad en que el G.T. 79.1 fue detectado y mantenido en contacto por exploradores ingleses, no se observó el uso medidas de apoyo electrónico (MAE), presumiblemente por tratarse de una acción nocturna y no disponer ese grupo de interceptores con capacidad nocturna, manteniéndose los exploradores mencionados a distancias mayores a las 70 millas.

Por lo expuesto se consideró:

1. El mejoramiento de la capacidad antiaérea puntual, ya sea contra aviones a cualquier altura o misiles rozaolas, se obtendrá disponiendo de sistemas de artillería de alta velocidad y gran volumen de fuego y de sistemas de misiles superficie-aire de corto y mediano alcance de alta performance. En el caso de aviones a baja cota y misiles rozaolas, por ser vital obtener el preaviso necesario sería adecuado disponer de sistemas de detección adecuados. Por ello debería analizarse la aptitud para esta tarea, el uso de helicópteros dotados de radares adecuados en reemplazo de los aviones DAT (detección aérea temprana), solución apta pero sumamente onerosa para su obtención y su posterior mantenimiento.
2. Se deberían implementar y verificar procedimientos tácticos, de los cuales durante el conflicto se carecía, para la utilización de equipos interferidores activos y lanzadores CHAFF, DAGAIE y otros especialmente como medidas para oponerse a dichos misiles.

Acciones de superficie

Como en el caso anterior, no se produjeron acciones que permitieran obtener conclusiones, pero durante las ejercitaciones previas realizadas hasta el 1° de mayo, con el objeto de ajustar tácticas y procedimientos se pudo considerar que resultaba vital y prioritaria la necesidad de reconocer e identificar el blanco, como única forma de conducir acciones de superficie eficaces sobre los correctos objetivos materiales. Para ello se debería profundizar los procedimientos de identificación electrónica (MAE). Conocida la frondosa y versátil utilización de los helicópteros por parte del oponente, se confirmó la necesidad que las unidades de superficie dispusieran de esas aeronaves todo tiempo, dotados de misiles antisuperficie, como un medio muy apto para contribuir a las tareas de reconocimiento e identificación. El caso del ataque al aviso *Alférez Sobral* fue un ejemplo de estas tácticas ya que fue reconocido e identificado por un helicóptero que le lanzó un misil Sea Skua con 15 millas de alcance, fuera de la distancia efectiva de las armas de rechazo antiaéreo del buque.

Apoyo logístico en el mar

Desde el comienzo de las operaciones se dispusieron, además del *Punta Médanos*, de dos petroleros de YPF, los que se desempeñaron satisfactoriamente. No obstante debido a sus características, dotación, adiestramiento y especialmente su velocidad, no fue posible incorporarlos a los G.T. y debieron operar desde posiciones de espera especialmente seleccionadas.

Esta deficiencia revitalizó la necesidad de disponer de por lo menos un buque logístico de adecuadas características y velocidad máxima sostenida, con posibilidades de operar con helicópteros, que permitiera acompañar a la F.T. y proveer además de combustible otros reaprovisionamientos, especialmente en operaciones prolongadas.

Otros aspectos

Todas las operaciones que se planificaron para interferir, con medios de superficie, las

líneas de abastecimiento del oponente en su tránsito desde la isla Ascensión, arrojaron como resultado la poca factibilidad y aceptabilidad de las acciones debido a:

1. Los ingleses tenían información permanente y sistemática de las unidades propias, lo que les permitía desviar a tiempo dicho tránsito.
2. No se disponía de exploración aérea lejana permanente que posibilitara la oportuna localización de las unidades logísticas británicas y el consiguiente conocimiento de sus movimientos, como para intentar una interceptación con alguna probabilidad de encuentro.
3. Para minimizar la amenaza submarina resultaba necesario lograr la interceptación lo más lejos posible de la zona de Malvinas, con la consiguiente servidumbre logística a las fuerzas propias, difícil de satisfacer con los medios disponibles.
4. Las unidades de superficie argentinas tenían algunas limitaciones que comprometían la factibilidad de estas operaciones: los destructores con velocidad máxima sostenida de 24 nudos no ofrecían confiabilidad para acciones prolongadas a gran distancia; de los destructores tipo 42, sólo uno poseía adecuada capacidad para una acción de superficie (misiles Exocet MM 38); las corbetas tipo Drummond con velocidad máxima sostenida no mayor de 20 nudos, con posibilidad de verse drásticamente reducida por el estado del mar; el portaaviones con su grupo aéreo embarcado con limitada velocidad máxima sostenida, no mayor de 18 nudos y elevada vulnerabilidad ante acciones de submarinos.

En el ámbito de las operaciones conjuntas propias, particularmente en el control de aeronaves (ARA-FAA), comprobadas principalmente por el destructor *Santísima Trinidad*, se pusieron de manifiesto carencias de procedimientos comunes para el empleo de las fuerzas, entre las que se detectaron:

1. Deficientes procedimientos de reconocimiento e identificación de aeronaves propias, que afectaron seriamente el control aéreo en el mar, y en muchos casos obligaron a estériles esfuerzos de la defensa antiaérea de la Flota.
2. Dificultades para el control aéreo por diferencias en los procedimientos de comunicaciones y disponibilidad de equipos compatibles entre ellos, el uso de diferentes idiomas operativos, falta de adiestramiento en procedimientos de control aéreo conjunto y carencia de un sistema conjunto seguro y eficaz para intercambio de información de inteligencia y contactos.

Sorpresas tácticas y técnicas

Las unidades de la F.T. 79 no tuvieron prácticamente contacto táctico con la Fuerza Expedicionaria Inglesa, salvo esporádicas situaciones los días 1º y 2 de mayo, no obstante no se apreciaron aspectos operativos que pudieran ser considerados como sorpresas tácticas o técnicas. Ello se debió a que se dispuso de información de inteligencia completa, especialmente en lo referente a medios y armas que disponía el oponente. Sin embargo conviene señalar algunos aspectos significativos del empleo operativo de los medios, que confirmaron presunciones existentes o merecieron ser destacados:

1. Utilizaron aviones Sea Harrier como exploradores aprovechando la capacidad de los radares Blue-Fox, habiéndose verificado su capacidad para mantener exploración en contacto.
2. Demostraron un uso intensivo de helicópteros para todo tipo de tareas con gran versatilidad y flexibilidad, los cuales se hallaban embarcados o tenían facilidades para operar en casi la totalidad de los buques que intervinieron en la campaña, incluyendo auxiliares y mercantes. Fueron utilizados en búsqueda antisubmarina, exploración aérea y detección aérea temprana, reconocimiento e identificación, enlace de comunicaciones, ataque a buques de superficie con misiles Sea Skua, apoyo logístico a unidades navales y terrestres, transporte de personal, spotter de artillería, apoyo cercano en operaciones terrestres, salvamento y rescate en caso de hundimiento y abandono de buques y transporte de heridos.

3. En el aspecto de las comunicaciones, utilizaron sin restricciones canales en MF y HF para su ligazón en un teatro que por su extensión no permitió el uso de bandas más discretas e indicativas de llamadas de gran variabilidad y lenguaje convencional que proveía adecuada seguridad.

Por último cabe señalar algunas consideraciones sobre la vulnerabilidad de las unidades británicas a los ataques aéreos con misiles, bombas y cohetes, teniendo en cuenta que la Flota de Mar contaba también con destructores tipo 42 gemelos del HMS *Sheffield*:

1. Poca eficaz defensa antiaérea contra ataque de aviones a baja cota o aparentemente nula contra el mismo tipo de aviones que lanzaron sus misiles a distancias mayores de 15 millas.
2. Escasa resistencia al castigo, tanto desde el punto de vista estructural como de sus equipos y sensores, especialmente los expuestos en cubierta.

Conclusión

Durante estos años, se han escuchado a veces voces, provenientes tanto de la misma Armada como de otras Fuerzas, enjuiciando a la Flota de Mar, por su pobre actuación, luego de la Operación Rosario.

Los párrafos precedentes posiblemente expliquen las causas que obligaron a esa actuación, pero se repite que de acuerdo con nuestra doctrina la aceptabilidad de las operaciones ofensivas era muy pobre. Alguien podrá aducir que no obstante se debería haber tomado la decisión de atacar. El Estado Mayor de la Flota planificó y de acuerdo con la doctrina asesoró al Comando sobre las pruebas AFA. Éste finalmente fue el que debió tomar la difícil decisión de contraponer las posibles pérdidas de vida y unidades propias con las que se podrían infligir a las numerosas inglesas, las que serían rápidamente repuestas por su industria naval o, más aún, por sus aliados estratégicos.

Al respecto el mismo secretario de Defensa, años más tarde de la finalización del conflicto, manifestó que le había ofrecido a la Sra. Thatcher el préstamo de un portaaviones, en caso de que fuera hundido alguno de los dos (HMS *Hermes* e *Invincible*) que operaron en el conflicto. ⁽¹²⁾

(12)
The Official History of Falklands Campaign, Sir Lawrence Freedman. Capítulo 26: American Support, pág. 381.

Pero también existen otros autores importantes que han justificado la actuación de la Flota. Un caso destacado es el del Capitán de Navío (R) Wayne Hughes Jr., de la Armada Norteamericana, profesor de la Academia Naval de Annapolis y del prestigioso Instituto Naval de Postgrado de Monterrey, considerado como uno de los mejores investigadores y escritores sobre táctica naval, analista de sistemas en tres Estados Mayores y autor del libro *Military Modeling*, sobre el uso de modelos en la investigación militar. Actualmente la última edición de su libro sobre Tácticas de Flota y del Combate Costero es de lectura obligatoria en las Escuelas de Guerra Navales, incluyendo la nuestra.

(13)
Tácticas de Flota y del Combate Costero. Capitán de Navío USN (R) Wayne Hughes, pág. 174, y BCN N° 806, pág. 96.

Justificó la actitud de la Flota de Mar al considerar que el hundimiento del crucero *General Belgrano*, construido antes de la Segunda Guerra Mundial, demostró que se requieren armas modernas para pelear guerras modernas y que en el caso de Malvinas la Armada Británica superaba ampliamente a la Argentina, particularmente en lo atinente a los submarinos nucleares. Según su concepto, habiendo apreciado su inferioridad la flota argentina obró correctamente al retirarse a sus aguas territoriales, sustrayéndose a las acciones. ⁽¹³⁾

(14)
BCN N° 814: "Otra visión del posible diseño de la Armada Argentina hasta el 2030", pág. 325. CL (R) Carlos E. Cal, CN (R) Juan A. Imperiale y CN (R) Alejandro J. Tierno.

Otro análisis interesante puede realizarse consultando las tablas publicadas en un reciente artículo del BCN, donde se aprecia que a medida que las unidades del oponente son más numerosas que las propias, en un combate entre fuerzas de superficie dotadas de misiles, si bien aquéllas sufrirían pérdidas, las nuestras podrían llegar a ser totales. ⁽¹⁴⁾

Por último, si analizamos la historia, durante la Segunda Guerra Mundial se puede encontrar un trágico ejemplo de cómo no se deben utilizar las unidades de una flota cuando la aceptabilidad no lo aconseja.

La acción ocurrió durante el ataque a la isla de Okinawa por parte de los norteamericanos el 1° de abril de 1945. Los desembarcos comenzaron ese día y como de costumbre el primer objetivo fueron los aeródromos, que cayeron ese día. Los japoneses de la isla le pidieron al Almirante Toyoda, a la sazón Comandante en Jefe, para que le enviara un acorazado que fuera una amenaza para la fuerza norteamericana y aliviara el intenso fuego naval que estaban recibiendo en la isla.

El almirante japonés, irritado, ordenó formar una fuerza naval denominada Fuerza Especial de Ataque Marítimo, constituida por el acorazado *Yamato*, el crucero ligero *Yahagi* y ocho destructores. La misión ordenada fue: ir a Okinawa, irrumpir entre los buques de guerra aliados que operaban frente a la isla y empezar a disparar indiscriminadamente con todas las bocas de fuego disponibles, para tratar de causar el mayor daño posible.

Considerando que la fuerza aliada que se encontraba operando en el lugar tenía mayor cantidad de buques incluyendo portaaviones y submarinos, la tarea resultaba inaceptable bajo el punto de vista de la pérdida de buques japoneses, por lo que se sabía que su destrucción sería inevitable; pero se pensó que esa Fuerza Especial suicida, al mando del Vicealmirante Seiichi Ito, haría bastante daño antes de su inexorable hundimiento. Como no habría regreso, el reabastecimiento de las unidades no sería necesario, y por ello la carencia de combustible que sufrían en esos días no tendría importancia.

La fuerza japonesa zarpó de Tokuyama en el Mar Interior del Japón el 6 de abril por la tarde. Inmediatamente después comenzaron a detectar submarinos aliados, cercanos a tierra, que vigilaban sus movimientos, por lo cual la fuerza aumentó su velocidad a 25 nudos y como medida antisubmarina la formación comenzó a zigzaguear. Por la noche la radio japonesa interceptó un mensaje aliado que informaba de la zarpada del *Yamato*. Al día siguiente a la salida del sol los destructores adoptaron una cortina antiaérea defensiva con los buques capitales en el núcleo.

Sobre las ocho de la mañana, la exploración aérea de los japoneses, con base en tierra, detectó un grupo de portaaviones aliados situados a 70 millas al este de Okinawa. Los primeros hidroaviones de exploración aliados aparecieron dos horas después, cuando la fuerza japonesa había caído al sur a 300 millas de la isla. Pasado el mediodía se aproximó la primera oleada de aviones atacantes y, para dificultar su accionar, aumentaron la velocidad a la máxima posible, pero por carecer totalmente de cobertura aérea, la fuerza japonesa fue bombardeada y torpedeada a mansalva por los pilotos atacantes, sin que los nuevos proyectiles antiaéreos San Shiki de 18 pulgadas que explotaban en el aire lanzando esquivas, les produjeran derribos.

El *Yamato* fue el blanco preferido al cual lo fueron saturando con bombas y torpedos, por lo que fue perdiendo velocidad paulatinamente y escorándose a medida que se inundaba; finalmente a las 14.30 horas, luego de recibir 10 impactos de torpedos y 6 de bombas se hundió, siguiendo la suerte del crucero *Yahagi*, que ya había sucumbido anteriormente. Así el poder aeronaval aliado había desbaratado la última misión de la fuerza japonesa, que quedó detenida a 200 millas de su destino, sin llegar a molestar en lo más mínimo a la fuerza que actuaba en el desembarco en Okinawa. ⁽¹⁵⁾

Éste es un vívido ejemplo de lo que le puede ocurrir a una fuerza cuando se halla en inferioridad de condiciones operativas, demostrando que el sacrificio de tantas vidas y unidades no sirvió absolutamente para nada ya que el 2 de septiembre el Japón se rindió, quedando a flote sólo un puñado de buques que habían constituido la tercera marina del mundo.

(15)
The end of the Imperial Japanese Navy. Masanori Ito. Cap. 10, Special Attack Operations.

Algo similar ocurrió con nuestro viejo crucero *Belgrano*, y sus 323 tripulantes muertos, que a raíz de su pobre defensa antisubmarina fue torpedeado por un moderno submarino nuclear que se dio el lujo de llegar a 8.000 yardas del blanco sin siquiera ser detectado. Que su sacrificio, al que rendimos homenaje todos los años, constituya una lección y un ejemplo para las jóvenes generaciones.

Actualmente, algunos de los buques de la Flota de Mar que participaron en el conflicto, en particular el portaaviones *25 de Mayo*, ya no existen más, pero otros aún continúan navegando y prestando sus buenos servicios. Otras unidades se han incorporado después de 1982, particularmente los destructores y corbetas Meko 360 y 140 y el buque de reabastecimiento logístico, que han solucionado muchos de los aspectos negativos de las capacidades de la Flota, señalados después del conflicto

Sólo quedaría pendiente completarlas con un portaaviones pero con características apropiadas (como se vio por lo manifestado por los ingleses, a pesar de las deficiencias relacionadas, con respecto al viejo *25 de Mayo*, que fue considerado una amenaza permanente y lo buscaron para hundirlo), constituiría una real amenaza para cualquier virtual oponente que por ahora parece lejano de aparecer, aunque no se debe olvidar que a través de la historia han surgido países con diversos intereses, como para intentar atacar militarmente a otros que por su debilidad son una invitación a tales acciones.

Quien tenga dudas sobre esta última necesidad debería leer el anexo A, del artículo "Otra visión del posible diseño operativo de la Armada Argentina hasta el 2030 (partes 6 y 7 y reflexiones finales)" publicado en el *Boletín del Centro Naval* N° 814. A mí no me quedó ninguna. ■

NOTAS DEL AUTOR

1. El análisis de las reales capacidades de la Flota de Mar efectuado en la segunda mitad de 1982 fue realizado con la importante colaboración del entonces Capitán de Fragata, hoy Vicealmirante (R) Alvar Rodríguez, brillante colaborador del suscripto durante el conflicto.
2. Las publicaciones inglesas utilizadas en la redacción del artículo fueron facilitadas por un estudioso de la Guerra de Malvinas, el Dr. Jorge Bóveda, a quien agradezco públicamente su deferencia.



COMANDO DE TRANSPORTES NAVALES

MÁS DE 126 AÑOS AL SERVICIO DEL SUR ARGENTINO

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS

Avda. Pedro de Mendoza 550 (1156) Buenos Aires, Argentina

Tel: 4307-1217 3562 Fax: 4307-0119

E-mail: comercial@cotn.com.ar comercialtnavales@ciudad.com.ar

Resumen de noticias de NUESTROMAR

Del 31 de diciembre de 2006 al 30 de marzo de 2007

Contraalmirante VGM (R) **Carlos E. Cal**, editor de www.nuestromar.org

ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

La Corte convocó a una audiencia por el tema de la contaminación del Riachuelo

El 20 de febrero, el Estado Nacional, la Provincia y la Ciudad deberán informar al máximo tribunal las medidas adoptadas hasta la fecha para solucionar el problema que afecta a la cuenca Matanza-Riachuelo. También fue convocada la Defensoría del Pueblo de la Nación. 06/02/07

Más de 500 litros de combustible derramados en un área protegida en la Antártida

Los 285 pasajeros del crucero *Nordkapp*, el buque de bandera noruega varado desde el martes último en las cercanías de Isla Decepción, al noroeste de la Antártida, llegaron anteanoche a Ushuaia, informó la Prefectura Naval Argentina. 06/02/07

Científicos daneses aseguran que la actividad humana no es la causa del calentamiento global

A partir de una investigación, concluyen que el cambio climático es causado, fundamentalmente, por las fluctuaciones en la actividad de los rayos cósmicos y la energía solar. Los resultados del experimento contradicen el informe presentado por la ONU días atrás. 06/02/07

PUERTOS

El puerto Mar del Plata tuvo que encarar obras sin ningún apoyo de la Provincia

A pesar de ser el máximo responsable, el gobierno de la provincia no aportó dinero para el dragado que hubo que hacer este año en el puerto. Tampoco entregó el millón de pesos que había prometido para retirar los buques de la escollera Sur. 30/12/06

El subsecretario de Puertos de la Nación apoyó los proyectos para mejorar la competitividad del puerto La Plata

El subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Luján, efectuó una visita al puerto La Plata, oportunidad en la que realizó una recorrida por las instalaciones de la estación portuaria a los efectos de tomar conocimiento de las obras en ejecución y los proyectos que el Consorcio de Gestión encarará próximamente para mejorar su infraestructura y competitividad, respecto de los cuales expresó un amplio apoyo. 05/01/07



Ushuaia se consolidó como el cuarto puerto (pesquero) más importante del país

De acuerdo con la información consolidada de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación las poco más de un millón de toneladas de pescados y mariscos desembarcados durante el 2006, un 43 por ciento se descargó en el puerto marplatense, seguido por el de Madryn, Deseado, Ushuaia y Comodoro Rivadavia. 25/01/07

Se firmó el convenio sobre el dragado del puerto de Buenos Aires

En las instalaciones de la Administración General de Puertos (AGP) se ha concretado finalmente esta semana la firma del convenio por la adjudicación de la obra para el dragado de adecuación de los canales norte y acceso al puerto de Buenos Aires. 15/02/07

Más de 90 millones de dólares en inversión durante 2007 para los puertos públicos de la provincia de Buenos Aires

La cifra surge de sumar los 33 millones de dólares que disponen la Provincia y los Consorcios para el 2007, y los 59 millones de dólares del crédito FONPLATA que comienzan a desembolsarse a mediados de año. 19/02/07

Un nuevo escáner portuario ubica a la Argentina en el selecto grupo de países con aduana segura

Fue puesto en funcionamiento ayer por el titular de la AFIP, Alberto Abad. El aparato realiza inspecciones no intrusivas en los contenedores, y se encuentra instalado en la Terminal 4 del puerto porteño. Se trata de uno de los doce adquiridos por el organismo para intensificar el control de mercadería y favorecer la seguridad comercial. 03/03/07

Firman la obra de ampliación del puerto de Comodoro

En ocasión de la firma del convenio para la conclusión del puerto de Comodoro Rivadavia en su III etapa, volverán a encontrarse hoy en Buenos Aires el gobernador Mario Das Neves y el presidente de la Nación, Néstor Kirchner. El mandatario provincial también tiene previsto un encuentro con la ministra de Economía, Felisa Miceli, y con la presidente del Banco Nación. 06/03/07

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

Hidrovia: terminarán dragado y balizamiento hasta Corrientes

Desde la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación

anunciaron la finalización, en el corto plazo, de la profundización del canal de navegación. Estos trabajos garantizarán la circulación de barcasas entre Santa Fe y esta provincia. 10/02/07



El bautismo de Colonia Express

Desde ayer, cuando se inauguró el servicio de Colonia Express, existe otra alternativa fluvial para viajar desde Buenos Aires hasta Colonia. 25/02/07

Argentina adoptará el Convenio por el Trabajo Marítimo

De este modo, forma parte de los primeros diez países que adherirán al acuerdo, aprobado por la OIT, que simplifica 67 normas vigentes para la actividad. 28/02/07

Acuerdo para dragar el paso Martín García a 36 pies

Delegaciones de Uruguay y la Argentina preparan conjuntamente los pliegos para la licitación. 28/02/07

Piden cambiar el esquema de transporte de cargas

Abandono del ferrocarril, la excesiva preponderancia del transporte en camiones que congestiona nuestras rutas y la escasa importancia asignada al transporte fluvial son parte del problema, por lo que habrá que encarar verdaderas políticas de transporte, con sentido integral", dijo José Antonio Artusi, candidato a diputado de Entre Ríos por la Unión Cívica Radical (UCR). 28/02/07

INDUSTRIA NAVAL



La industria naval vuelve a mostrar su potencial

Ayer se botó al Paraná un buque petrolero construido en la planta de Astilleros Corrientes. Tiene 130 metros de largo y puede almacenar 10 mil metros cúbicos de combustible. Dio trabajo a 300 obreros. Lo llaman "el mexicano". 04/01/07

Un doble casco flota en el Paraná

Como para empezar bien el año, el 3 de enero pasado Astilleros Corrientes efectuó la botadura del buque tanque doble casco "ACSA 158", un "Product Carrier" destinado al transporte de subproductos de petróleo de 130 metros de eslora, 20 de manga y 9 de puntal. 22/01/07



Sabb botó la barcaza "Kaitlin 05"

La empresa nacional SABB SA anunció la botadura de su primera barcaza del 2007, del tipo BOX, como parte de la serie de 12 unidades del contrato de

provisión que tiene con el Armador NEW HARBOUR CO. INC., y que serán destinadas al transporte de mineral de hierro para Ternium Siderar. Ya se están ensamblando en el astillero de Rosario dos barcasas más para ser botadas. 14/02/07

Astillero Río Santiago pasará a Nación

Primero surgió como una versión desde el Ejecutivo provincial pero después fue el propio presidente del astillero quien confirmó la versión a la prensa bonaerense al asegurar que "es conveniente que el Astillero pase a Nación en el marco de una política de Estado para reconstruir la industria naval". 19/02/07

PESCA Y ACUICULTURA



El Gobierno suspendió exportaciones de algunas especies comerciales del Río Paraná

Vía Ministerio de Economía. Así quedó explicitado en el Boletín Oficial este jueves. La medida apunta a preservar su conservación. El Palacio de Hacienda prohibió las ventas al exterior de sábalos, surubíes, tarariras y bogas durante ocho meses. 05/01/07

La temporada de calamar arrancó con buenas capturas

La flota potera que opera al sur del paralelo 44° sur obtuvo altos rendimientos en los primeros días de trabajo. "Hubo barcos de veinte toneladas diarias", confirmó una fuente del sector. Sin embargo, preocupa la situación del mercado. En Malvinas celebran la apropiación de recursos argentinos. 05/02/07

Panorama del langostino asombró a investigadores

En aguas de Chubut los técnicos del INIDEP habrían encontrado grandes concentraciones de langostino de gran tamaño con un alto porcentaje de hembras impregnadas y desovantes, mientras que en Santa Cruz también mostraron un panorama que dejó asombrados a los propios investigadores. 06/02/07



La temporada de merluza negra en peligro por el hielo

Quince palangreros que pescaban en la zona de 3.000 toneladas de cuota han abandonado las aguas antárticas. Muchos de los buques han experimentado una difícil temporada debido a las condiciones de excesivo hielo. 26/02/07



Vieira en el golfo San José

La Secretaría de Pesca de Chubut inició el relevamiento de vieira dentro del golfo San José, correspondiente al año 2007, la que será llevada a cabo por un grupo de pescadores artesanales con la presencia de los investigadores y técnicos del Centro Nacional Patagónico. 26/02/07

Domingo Novero: "El sur es tierra de nadie; hacen lo que quieren"

El diputado nacional bonaerense y líder del Sindicato Marítimo de Pescadores, Juan Domingo Novero, cuestionó en duros términos la permeabilidad que caracteriza al sistema de control en los puertos patagónicos. Criticó el débil sistema de control que domina esos puertos. 27/02/07

"Se está a las puertas de un nuevo colapso de la merluza"

El dirigente sindical Juan Novero habló sobre la merma en los desembarques de merluza registrados este año. Advirtió que el

recurso corre el riesgo de sufrir un nuevo colapso y reclamó medidas que impidan el descarte de juveniles. 03/03/07

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACIÓN

El INIDEP ya luce el perfil de Mizrahi

(Mar del Plata) Pasó poco más de un mes y en el Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) ya se notan los primeros cambios que intenta imprimirle a la gestión Enrique Mizrahi, el flamante director que puso en funciones el propio Gerardo Nieto para terminar con la transición que había comenzado con la partida de Barletta. 19/02/07

Pesca en profundidades amenaza a especies

Con las reservas pesqueras declinando cerca de la costa, la industria está acudiendo cada vez más a las profundidades oceánicas, amenazando especies que viven en el frío y la profundidad del mar, dicen investigadores. 03/03/07

Estudian áreas de suelo oceánico que carecen de corteza terrestre

Un grupo de científicos británicos inició una misión destinada a estudiar una vasta área del fondo del Atlántico, en donde –misteriosamente– el suelo no está formado por corteza terrestre, sino por rocas provenientes del manto más profundo. 08/03/07

POLÍTICA Y ECONOMÍA

Exportaciones por U\$S 1.223 millones en el 2006

De acuerdo con el último informe del Intercambio Comercial Argentino, emitido por el INDEC el pasado 22 de enero, las exportaciones argentinas de pescados y mariscos ascendieron a un valor de 1.223 millones de dólares durante todo el año 2006. 05/02/07

La Argentina busca más petróleo en la cuenca submarina

El ministro de Planificación anunció la transferencia de acciones de Enarsa a las provincias y los contratos por u\$s45 millones para buscar petróleo en el Mar Argentino. 08/02/07

Bolivia desconoce concesión del puerto de Arica

El ex vicescanciller boliviano, Mauricio Dorfler, dijo que, con la privatización del terminal marítimo ariqueño, Chile está violando tratados, convenciones y actas. Las autoridades locales le restaron importancia a las declaraciones... 26/02/07

DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Se hundió el Puente América

El pesquero *Puente América*, que se incendiara el pasado viernes mientras navegaba a unas 110 millas náuticas al este de Puerto Deseado, se hundió en la madrugada de hoy, miércoles, alrededor de las 2 horas, a la altura de los 47° 17.5'S y 61° 27.3'W, zona en que la profundidad alcanza los 135 metros. 31/01/07

Grave accidente en el puerto de Montevideo. Varios muertos y heridos

Por lo menos cuatro personas murieron y más de una decena resultaron intoxicadas a raíz de un escape de gas amoníaco en un barco pesquero de bandera coreana, atracado en uno de los muelles del puerto de Montevideo, según fuentes oficiales. 14/02/07

Mitropoulos urge la ratificación de los Protocolos al Convenio SUA (OMI)

Ya lo han ratificado 18 países. Es para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. 19/02/07



Patrullero de alta mar para Malvinas incorporado a la Royal Navy

Se trata del HMS *Clyde*, construido recientemente en los astilleros de Portsmouth, Inglaterra. 16/02/07

La seguridad en la pesca argentina en un minucioso trabajo del Centro Naval

La Comisión de Pesca de esa institución editó una monografía titulada “El problema de la seguridad en la pesca argentina”, que ponemos al alcance de los lectores de NUESTROMAR. 20/02/07

ANTÁRTIDA



Campaña Antártica: Comenzó a desarrollarse el “puente logístico” entre el rompehielos Irizar y otros dos buques

Tres buques de la Armada —el buque logístico ARA *Patagonia*, el rompehielos ARA *Almirante Irizar* y el buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado*— pusieron en marcha hoy el denominado “puente logístico” en el puerto de Ushuaia. 18/01/07

El Puerto Deseado debió suspender sus actividades por averías en el casco

El buque oceanográfico de la Armada debió recalar en Bahía Paraíso tras sufrir abolladuras y fisuras en su casco al rozar con el fondo marino. El incidente no ocasionó inconvenientes a la dotación y el buque regresará a Ushuaia por sus propios medios. 14/02/07

103 años de la ocupación del continente blanco

Hoy se conmemora un año más de la ocupación de la Antártida Argentina. Ocurrió el 22 de febrero de 1904 con el izamiento del pabellón nacional en la isla Laurie del grupo de islas Orcadas. 22/02/07

Detectan primeros cambios en la biología de la Antártida

Una expedición de científicos de 12 países comenzó a estudiar cómo el cambio climático ya afecta a especies del Polo Sur. Hay nuevos hallazgos. 27/02/07

Se puso en marcha el IV Año Polar Internacional

Con una ceremonia en el Museo Marítimo de Ushuaia a la hora cero del jueves 1° de marzo se puso en marcha el IV Año Polar Internacional. El acto estuvo encabezado por el gobernador Hugo Cocco y el director nacional del Antártico, Mariano Mévoli. 03/03/07

MAR CALMO. Noticias para leer sin estrés



Ponen en venta el "país" más pequeño del mundo

El "príncipe" Michael de Sealand ha decidido poner en venta su isla artificial frente a las costas inglesas, considerada como el más pequeño país del mundo. 08/01/07

Primer vuelo argentino sobre la Antártida

El 7 de febrero de 1942 el Teniente de Navío Eduardo Lanusse, piloteando un hidroavión Stearman, característica I-E-41, al que se le habían aplicado flotadores, y que fue desembarcado del transporte ARA 1° de Mayo al mar, vuela sobre la isla Decepción, en la Antártida Argentina. 07/02/07



El Fortuna III batió un nuevo récord

El yate *Fortuna III* de la Armada Argentina ganó la cinta azul en la 54° edición de la tradicional Regata Oceánica "Buenos Aires-Mar del Plata". El velero, comandado por el Capitán de Fragata Gabriel Malnati, rompió el récord vigente de tiempo real para cubrir esa distancia en 1 hora y 38 minutos. 16/02/07



Inicia el segundo año de "Naveguemos juntos"

La Armada Argentina informa que a partir del mes de abril se llevará a cabo el segundo año de actividad del Programa "Naveguemos juntos" con clases de navegación a vela adaptada para personas con discapacidad. 22/02/07

La Fundación NuestroMar publica diariamente las noticias del sector y ofrece un Boletín Semanal que se envía gratuitamente por medio de correo electrónico, mediante suscripción (info@nuestromar.org).

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.

Forma adecuada de presentación de artículos

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte del Boletín, compromiso de publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recepción, momento en que el autor que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo.

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4 (210 mm x 297 mm), con un máximo de 28 líneas por página, fuente Arial, cuerpo 10 y su extensión no deberá sobrepasar las 15 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste, grabado en diskette, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.

En caso de no poder cumplir con estos requerimientos, consúltenos acerca de otras posibilidades de presentación.

La Redacción efectuará las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias. Los artículos deberán estar encabezados por un resumen no mayor de 100 palabras (en un solo bloque) y el currículum vitae con un máximo de 200 palabras, ambos en otro tipo de letra. El título irá en mayúsculas, centrado y en negrita, bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría, título, jerarquía o pro-

fesión. Los títulos de los diferentes apartados o subtítulos irán en línea aparte, en minúsculas y en negrita. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, utilizando el tipo bastardilla cuando se estime conveniente, y especialmente para nombre de buques. Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: el Boletín no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo del Boletín y sólo se devolverán en casos excepcionales. Las mismas pueden también enviarse digitalizadas al tamaño original y con una definición no menor a 250 DPI (puntos por pulgada), guardadas bajo formato TIF o JPG. Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, redactándolas del modo más sintético posible y presentándolas en hoja aparte con numeración correlativa. Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, del autor, deberá figurar su firma.

UNO CONTRA TODOS

La historia secreta del ARA San Luis durante la Guerra del Atlántico Sur

JORGE R. BÓVEDA

El ARA *San Luis* fue una de las dos unidades submarinas que fueron desplegadas a principios de abril de 1982 y la única que -en los hechos- debió vérselas cara a cara con la poderosa fuerza de tareas enemiga. Su moderna tecnología y sofisticados sensores hacían preveer, en el corto plazo, terribles pérdidas para el enemigo. Inexplicablemente, tras 74 días de lucha ningún buque británico fue hundido por un torpedo argentino. Este artículo pretende, sobre la base del testimonio de los protagonistas directos de los hechos, echar luz sobre aquellos dramáticos 39 días de patrulla en que el S-32 disputó (sin éxito) la supremacía naval a la *Royal Navy* en el Atlántico Sur. Se trata pues, del inédito testimonio de un combate entre “David & Goliat” que se proyecta más allá del conflicto y permite extraer valiosas conclusiones de cara al futuro del arma submarina Argentina. El gallardo desempeño del S-32 en condiciones de extrema adversidad contra un enemigo varias veces superior en cantidad y calidad de medios antisubmarinos constituye una clara muestra de la alta calidad profesional de nuestras tripulaciones. La asombrosa capacidad del *San Luis* de sobreponerse a tan adversas circunstancias se enmarca en las más arraigadas tradiciones de nuestra Marina de Guerra y servirá, sin duda, de ejemplo para las nuevas generaciones de submarinistas.

1- Alistamiento para la guerra

Cuando el Capitán de Fragata D. Fernando María Azcueta (40), hijo de un distinguido submarinista, tomó el mando hacia finales de diciembre de 1981 del moderno submarino clase 209 ARA *San Luis* (S-32) de manos del Capitán de Fragata D. Miguel C. Relo no podía siquiera imaginar que en poco más de tres meses estaría librando una guerra contra la tercera potencia naval del mundo. Menos aún podía prever las serias limitaciones operativas de que adolecía su unidad y que comprometerían seriamente su eficacia como unidad de combate.

Jorge Rafael Bóveda nació en Buenos Aires en 1961. Se graduó de abogado en la Universidad de Buenos Aires. Su gran interés por el conflicto del Atlántico Sur, en general, y la actuación de la Fuerza de Submarinos, en particular, le ha permitido entrevistar a los principales protagonistas de la Armada Argentina que han tenido participación activa en la contienda bélica. Es colaborador de distintas publicaciones nacionales y extranjeras como Todo es Historia (Argentina), Warship World (Reino Unido) y Fuerza Naval (España). Fue distinguido con el Premio Creatividad 2003 en el género periodismo de investigación que confiere la Academia Nacional de Periodismo por uno de sus artículos de investigación aparecido en la revista Todo es Historia. Es miembro del Instituto Nacional Browniano y del Instituto de Historia Militar Argentina. Su primer libro, Malvinas: La Odissea del Submarino Santa Fe, fruto de siete años de investigación y un centenar de entrevistas a los protagonistas directos de los hechos ha sido recientemente editado por el Instituto de Publicaciones Navales.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 5.12.2006



Ceremonia de traspaso de Comando del submarino *San Luis* en la Base Naval de Mar del Plata a fines de diciembre de 1981. El Comandante saliente, CF Miguel C. Rela, entrega el mando del submarino al CF Fernando M. Azcueta. Preside la ceremonia el Comandante de Fuerza, Capitán de Navío Eulogio Moya Latrubesse. Como telón de fondo pueden apreciarse a los dos submarinos clase Guppy, ARA *Santiago del Estero* [S-22] y ARA *Santa Fe* [S-21] amarrados en andana.

(1)
Abreviatura del Comandante de la Fuerza de Submarinos.

(2)
El más cercano estaba en la Base Naval Puerto Belgrano a dos días de navegación.

(3)
Entrevista del 13.12.01 al Capitán de Navío (RE) Fernando María Azcueta.

A mediados de marzo de 1982, mientras Azcueta y sus hombres se ejercitaban con las corbetas tipo A-69 ARA *Drummond* (P-31) y ARA *Granville* (P-33) frente a las costas de Mar del Plata, recibió la orden de interrumpir el adiestramiento y regresar a puerto, sin que luego se le brindara ninguna explicación sobre este inusual proceder. Poco después observó en los muelles de la Base Naval el alistamiento del ARA *Santa Fe* (S-21), al mando del Capitán de Corbeta Horacio A. Bicain, sin poder sonsacarle a ese Jefe ningún dato que le permitiera salir de la enorme incertidumbre en la que se encontraba. Recién en la mañana del 2 de abril se develaron todas las incógnitas al hacerse público por los medios radiales y televisivos de todo el país el desembarco argentino en las Islas Malvinas. No obstante, Azcueta debió esperar otras 24 horas antes de que el COFUERSUB ⁽¹⁾ (Capitán de Navío Eulogio Moya Latrubesse) lo recibiera y le ordenase “alistarse en el menor tiempo posible para zarpar”. A partir de ese momento comenzó una frenética carrera contra reloj por parte de toda la dotación para dejar el buque en las mejores condiciones operativas posibles.

Ya durante las pruebas de mar realizadas en aguas próximas a la Base de Submarinos surgieron los primeros de una cadena de inconvenientes al comprobarse que el S-32 no podía desarrollar velocidades en inmersión superiores a los 14,5 nudos. Una inspección más detallada del buque reveló que no sólo el casco y la hélice estaban cubiertos de incrustaciones de unos pequeños crustáceos denominados “cirripedios” o “dientes de perro”, sino que el interior de las tuberías de refrigeración de los motores diesel de propulsión también habían sido alcanzadas. Ello generaba que los motores se detuvieran al recalentarse por falta de caudal de agua para refrigerarlos. Como no había tiempo para llevar el buque al dique de carena ⁽²⁾ —dada la urgencia en zarpar—, Azcueta debió recurrir a los alumnos de la vecina Escuela de Buceo, quienes provistos de respiradores para baja profundidad del tipo “narguil” rasquetearon el casco “a mano” en turnos rotativos de 8 horas de trabajo ininterrumpido para librar al casco de aquellas molestas alimañas ⁽³⁾.



Una de las causas del problema pudo haberse originado en 1974 con la construcción del rompeolas que separa la dársena de submarinos del puerto civil de Mar del Plata. Éste había sido construido para evitar que los nuevos submarinos clase 209 chocaran contra el muelle en períodos de mar gruesa mientras permanecían amarrados, una mala experiencia que ya habían sufrido en carne propia los viejos sumergibles tipo “flota” y los veteranos Guppy, pero que merced a su diseño habían podido ser “estaqueados” en puerto mediante el uso de dos estachas ⁽⁴⁾ que permitían inmovilizar el buque. No obstante este loable propósito, la construcción del rompeolas generó un cambio ecológico en la dársena ante la falta de circulación de agua de mar, que favorecía la formación de grandes colonias de “cirripedios”, los que a partir de entonces habrían quedado a la deriva incrustándose luego en los submarinos amarrados al muelle ⁽⁵⁾.

De su planta normal de cuatro motores diesel sólo disponía de tres, lo cual extendía notablemente los tiempos de carga a snorkel de las baterías, haciéndolo extremadamente vulnerable a las emisiones de los dispositivos de búsqueda del enemigo. La avería en el motor N° 1 se había producido a principios de 1974, poco después de su incorporación a la Fuerza de Submarinos. Para repararlo era necesario cortar el casco resistente, una tecnología que la Armada Argentina recién empezaba a dominar por aquella época. El TF Somonte, Jefe de Propulsión del buque, en conjunto con técnicos de la Dirección de Material de la Armada y de TANDANOR ⁽⁶⁾ habían logrado repararlo “a la criolla” utilizándolo hasta fines de 1978 en que se optó, por razones de seguridad, dejarlo fuera de servicio ⁽⁷⁾.

Para colmo de males, ni el Comandante ni su Jefe de Armamento habían tenido acceso a un informe realizado a mediados de diciembre de 1981 donde se detallaba el resultado de los lanzamientos efectuados por los submarinos clase Salta durante el período agosto/diciembre de ese año con especial énfasis en el comportamiento de los torpedos de ejercicio SST-4. Allí se denunciaba que de la totalidad de los lanzamientos efectuados durante el citado período

De izquierda a derecha el entonces Teniente de Navío Ricardo L. Alessandrini, Jefe de Armamento del *San Luis*, hoy Contraalmirante retirado, y el Teniente de Fragata Alejandro Maegli, Jefe de Comunicaciones.

⁽⁴⁾ Se trata de un ingenioso sistema compuesto de 2 cables unidos a una boya, la cual a su vez está afirmada al lecho del puerto mediante un peso muerto que impide su desplazamiento.

⁽⁵⁾ Entrevista del 22.11.02 al Capitán de Navío (RE) José A. Somonte.

⁽⁶⁾ Abreviatura de Talleres Navales Dársena Norte S.A.

⁽⁷⁾ *Ibid.* 4.



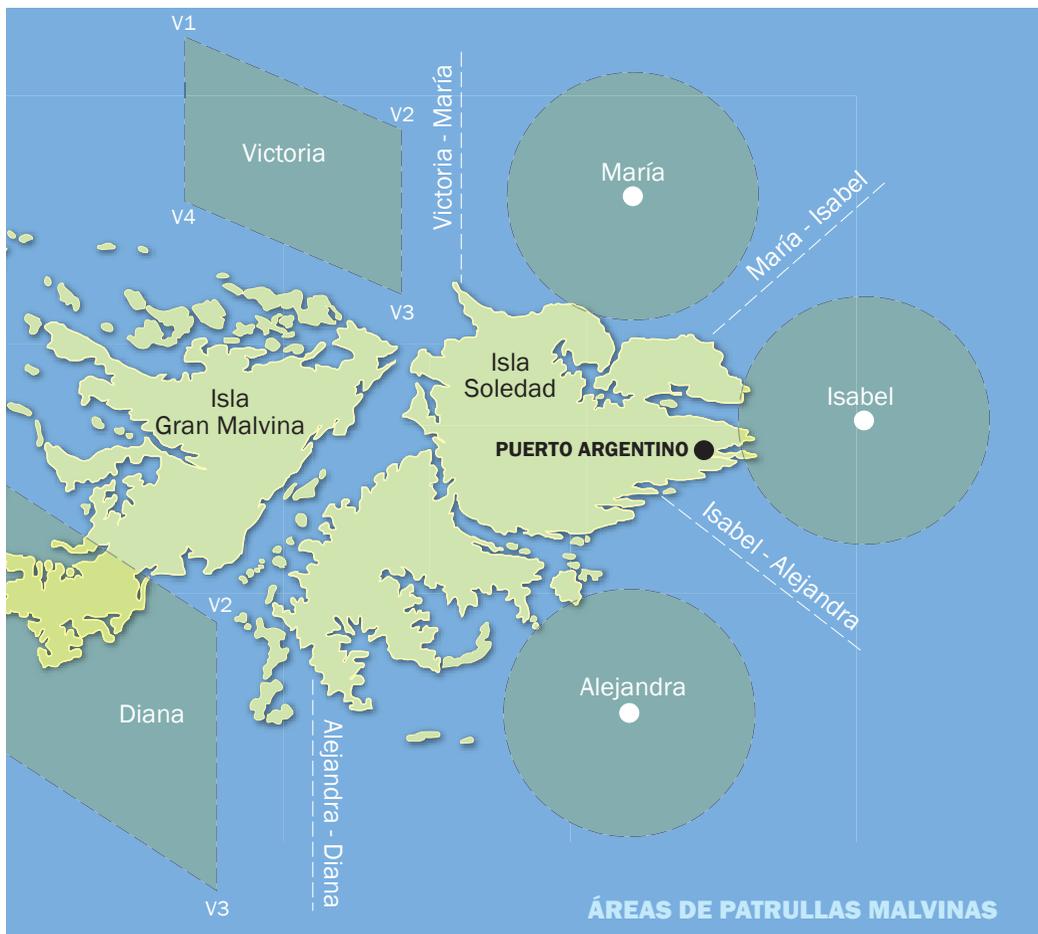
El Teniente Maegli (a la izquierda) aferrado al periscopio de ataque posa junto al Comandante del *San Luis*, Capitán de Fragata Fernando Azcueta.

solamente en una oportunidad el torpedo había completado la corrida prevista. Un escandalosamente alto porcentaje de los lanzamientos efectuados entonces resultaron erráticos como consecuencia de diversas causas (Ej. cortes en el cable de guiado, inundación del torpedo, ruptura de la faja, etc.) sin que se hubieran podido determinar las causas que habían originado el mal funcionamiento del arma⁽⁸⁾. El informe en cuestión había circulado por el despacho del Comandante de la Flota de Mar, escalón del que dependía entonces la Fuerza de Submarinos, sin que se hubiera logrado revertir la situación. Como veremos más adelante las verdaderas causas del problema solo saldrían a la luz después de concluido el conflicto.

(8)
Entrevista del 14.07.03 al Capitán de Navío (RE) Carlos Alberto Zavalla.

Pese a todas estas serias limitaciones, Azcueta informó estar en condiciones de hacerse a la mar el 11 de abril. El *San Luis* ese domingo, zarpó bien avanzada la tarde con sus minúsculos compartimientos atestados de víveres y agua para una prolongada patrulla de guerra. Se lo había amunicionado con 10 torpedos antisuperficie SST-4 de fabricación alemana y 14 antisubmarinos MK-37 modelo 3 de origen estadounidense. Sus reglas de empeñamiento vedaban, por el momento, cualquier confrontación con unidades enemigas por cuanto se consideraba que una acción ofensiva pondría en riesgo las negociaciones que se estaban llevando a cabo en las Naciones Unidas⁽⁹⁾.

(9)
Entrevista del 05.10.02 al Capitán de Navío (RE) Fernando María Azcueta.



El tránsito hacia la zona de operaciones en Malvinas fue aprovechado para completar algunas reparaciones menores y continuar el adiestramiento del personal en el uso del sonar pasivo del cual dependería, de ahora en más, la supervivencia del submarino, al tener éste que operar en una franja de mar enteramente controlada por el enemigo. El 17 de abril arribó sin novedad a su “santuario fijo” o zona de espera asignada, nombre en código Enriqueta ⁽¹⁰⁾.

2- Un mal augurio

Dos días más tarde, mientras el S-32 permanecía en estación, se produjo una avería en la computadora de control tiro VM8-24 que pese a los esfuerzos de la tripulación no pudo ser reparada con los elementos disponibles a bordo. La dotación del buque incluía dos cabos especializados en control tiro que además de operar el sistema de armas debían repararlo en caso de averías. Estos cargos eran cubiertos originalmente por suboficiales experimentados, pero en abril de 1982 sólo se disponía de personal subalterno muy bisoño que aún no había recibido la suficiente capacitación como para reparar el sistema más allá del recambio de alguna tarjeta de circuitos impresos ⁽¹¹⁾. La consecuencia inmediata de esta sería limitación en el uso del sistema de armas fue que, en adelante, deberían efectuar los lanzamientos sobre la base de cálculos manuales, pudiéndose controlar tan sólo un torpedo a la vez en lugar de los tres que habilitaba el sistema cuando funcionaba normalmente. Ello era la lógica secuela de tener que operar la computadora de control tiro en el modo de “emergencia” doctrinariamente prevista para la autodefensa, dada la baja probabilidad de generar impactos ⁽¹²⁾.

Paralelamente a los esfuerzos que se llevaron a cabo a bordo en pos de restablecer el sistema, las autoridades navales en el continente efectuaron una consulta al Jefe del Arsenal de

(10)
Se trataba de un área de 30 millas de diámetro ubicada unas 100 millas al norte de la Zona de Exclusión Marítima (ZEM) establecida por los británicos.

(11)
La construcción en Alemania Federal de los nuevos submarinos del tipo TR-1700 había provocado un éxodo masivo de oficiales y suboficiales muy calificados a ese país. No obstante ello el escaso personal que técnicamente estaba capacitado para reparar la computadora no embarcó por temor a dejar a toda la Fuerza de Submarinos sin el apoyo logístico necesario en el área de control tiro.

(12)
Entrevista del 30.10.02 al Contraalmirante R. L. Alessandrini, ex Jefe de Armamento del S-32.



El Capitán Azcueta arenga a la plana mayor y dotación del *San Luis* por el difusor de órdenes del buque tras emprender el regreso a la base. Destaca la eficiencia de la tripulación y el coraje demostrado durante la patrulla pese a que el destino les ha sido adverso.

(13)
El Alto Mando Naval consideró desde el inicio de las operaciones que tanto la Base Naval de Mar del Plata, sede de la Fuerza de Submarinos, como también la Base Naval de Puerto Belgrano, sede de la Flota de Mar, eran vulnerables a la inteligencia por satélite enemiga y, por esa causa, inseguras para el alistamiento de los submarinos. Esta apreciación fue cuestionada después del conflicto por el Almirante (4 estrellas) Harry Train Jr, de la USN, quien sostuvo sobre el particular que: "Desde un punto de vista táctico,

Mar del Plata (CF Edgardo P. Meric) con el fin de explorar la posibilidad de asesorar al buque sobre el posible origen de la falla, pero ello requería que el S-32 emitiera largos mensajes informando los síntomas que acusaba el sistema a fin de que los técnicos en tierra pudieran diagnosticar el inconveniente. La mera posibilidad de que el submarino pudiera delatar su presencia en el área de operaciones por intermedio de esos mensajes determinó que la idea fuera inmediatamente descartada.

Ante la imposibilidad de reparar la computadora, Azcueta envió un mensaje urgente al COFUERSUB poniéndolo al corriente de la situación y solicitando instrucciones. Contra todos los pronósticos previsibles se le ordenó permanecer donde se encontraba hasta nueva orden, pues se juzgó (erróneamente) que el enemigo podría advertir su ausencia del teatro de operaciones si el buque era replegado (13). Concluido el conflicto varios submarinistas consultados expresaron que la avería podría haberse reparado en Puerto Madryn mediante el sencillo expediente de trasladar allí al personal técnico y las valijas de repuestos necesarias. Retrospectivamente esta idea parece haber tenido buenas perspectivas de éxito considerando que en ese momento (19 de abril) tan sólo había unos pocos submarinos nucleares operando al oeste de las Malvinas y las unidades de superficie británicas aún no se encontra-

ban en la zona de operaciones (recién llegaron el 22 de abril) por lo que la capacidad anti-submarina del enemigo en el área focal de Puerto Madryn era inexistente.

Mientras el *San Luis* recibía la orden de destacarse hacia el sur en demanda de su zona de operaciones, los remolcadores *Tehuelche* y *Querandí* al mando del Teniente de Navío Araujo, a la sazón Segundo Comandante del aviso ARA *Irigoyen*, eran despachados desde Puerto Belgrano con el secreto objetivo de escoltar al submarino ARA *Santiago del Estero* (S-22), un Guppy IA que había sido desactivado en 1981, en su tránsito de regreso hacia ese puerto con el deliberado propósito de confundir al enemigo sobre su real estado operativo. Para velar toda la operación se dispuso que los remolcadores debían tomar el puerto marplatense después de las 19:00 del 22 de abril debiendo zarpar nuevamente en un plazo de 72 horas. No hubo necesidad de esperar tanto. Apenas cinco horas después, exactamente a la 00:20 partía el S-22 navegando en superficie rumbo a Puerto Belgrano propulsado por sus propios medios pero imposibilitado de sumergirse. La operación de traslado a la principal Base Naval Argentina se llevó a cabo sin contratiempos y con la mayor premura a fin de aprovechar la meteorología favorable. El sumergible llegó a destino sano y salvo al día siguiente en horas de la noche, donde se lo ocultó esmeradamente entre dos grandes buques mercantes que repostaban en el antepuerto de la Base Naval, camuflándolo convenientemente para que no pudiera ser visto desde el aire. El ardid dio buen resultado a juzgar por los interrogatorios efectuados por el enemigo al personal naval propio capturado en las Georgias del Sur. En efecto, sabemos por su intermedio que los británicos estaban muy preocupados por conocer el paradero del gemelo del ARA *Santa Fe* (S-21).



3- Lanzamientos fallidos

Faltando pocas millas para ingresar al área de patrulla se detectó un fuerte golpeteo en la denominada “zona de libre circulación”, es decir, el área comprendida entre la cubierta y el casco resistente del buque, que en inmersión se encuentra completamente inundada. Azcueta decidió entonces arriesgar salir a la superficie antes del crepúsculo vespertino para investigar el origen de los ruidos, pues éstos aumentaban la indiscreción del buque. A poco de emerger se develó el misterio. Se trataba de una pistola de soldar que algún distraído operario había dejado olvidada durante el rápido alistamiento del buque. El propio movimiento del submarino hacía que esta sencilla herramienta golpeará contra el casco continuamente dando la sensación a bordo de que se trataba de algo mucho más serio. También se detectó que se había soltado la tapa de acceso a una válvula en cubierta, la que fue prontamente asegurada. Toda la maniobra no llevó más de 15 minutos, reanudándose luego la navegación sin novedad ⁽¹⁴⁾.

El 28 de abril a las 08:00 de la mañana el S-32 ingresó en su área de patrulla, nombre en código “María”, al norte de la isla Soledad muy próxima a la costa, dispuesto a hacer sentir su presencia al enemigo. Al día siguiente, como consecuencia directa del sorpresivo ataque británico a Grytviken, en las Georgias del Sur, se le levantaron las restricciones en el uso de las armas.

Si Azcueta tenía alguna duda acerca de la existencia o no de actividad enemiga en el área la

Las tupidas barbas de los oficiales denotan que han transcurrido más de 30 días de patrulla bajo la superficie de las heladas aguas del Atlántico Sur. De izquierda a derecha: el TF Jorge Dacharry, Jefe de Electricidad, el TC Luis Seghezzi, Jefe de Navegación, y el TF Alejandro Maegli, Jefe de Comunicaciones.

el hecho de que los británicos utilizaran satélites (se refiere a los norteamericanos) como actividad de rutina, no les permitía determinar que las unidades navales argentinas se estaban desplazando de un sitio a otro y ni siquiera precisar dónde se encontraban las mismas” (ver BCN N° 748, págs. 63 y siguientes de marzo/87).

(14)
Entrevista del 30.10.02 al Contraalmirante Ricardo Luis Alessandrini.



El 19 de mayo de 1982 en horas de la noche el Capitán de Navío Moya pasa revista a la plana mayor y dotación del *San Luis* formada sobre la cubierta de proa del submarino ni bien éste amarra en la Base Naval de Puerto Belgrano.

(15)
De acuerdo con fuentes británicas las fragatas HMS Brilliant y HMS Yarmouth, en conjunto con 3 helicópteros Sea King del Escuadrón 826 realizaron el 1/2 de mayo una patrulla antisubmarina al nordeste de la isla Soledad lanzando en dicha oportunidad seis cargas de profundidad MK 11 y dos torpedos antisubmarinos MK 46, sin éxito. Esta misma fuente señala que ninguna de las dos fragatas detectó el ataque con torpedos del S-32 antes descrito (ver Rodney A. Burden, y otros, Falklands The Air War, Arms & Armour Press, 1987, págs. 247-248).

(16)
Entrevista del 05.10.02 al Capitán de Navío (RE) Fernando M. Azcueta.

(17)
Las bombas de achique, fundamentales para la maniobrabilidad del submarino en inmersión, fueron reparadas con vendas y poxipol ante la falta de otros medios más adecuados a bordo.

(18)
Ibid. 4.

(19)
The Economist, 26 de julio de 1991 (citado en B. Estival y J. Guillot, L'extraordinaire Aventure de l'exocet, Editions de la Cité, pág. 90.

misma se dispó hacia las 09:40 del 1º de mayo cuando sus sonaristas detectaron un rumor hidrofónico que enseguida clasificaron como perteneciente a un “destructor del tipo 21 o 22” en base al batido de sus hélices y a la emisión de su sonar del tipo 184. El blanco navegaba operando con helicópteros a una velocidad de 18 nudos. Azcueta ordenó entonces caer en la dirección del blanco y aumentar la velocidad al máximo para acortar las distancias. Se expuso el periscopio unos breves segundos pero una espesa niebla impidió ver nada. Cuando el blanco estuvo a una distancia inferior a las 9.500 yardas, Azcueta ordenó lanzar su primer torpedo SST-4, el primero que lanzaba la Armada Argentina en tiempo de guerra, deteniendo las máquinas a último momento para facilitar el guiado manual del torpedo. Eran las 10:15 horas. Dos minutos después del lanzamiento se recibió la señal de “cable cortado” y ninguna evidencia de haberse alcanzado el blanco. Casi enseguida iniciaron maniobras evasivas previendo un eventual contraataque enemigo, pero éste nunca llegó. Al parecer los británicos nunca supieron de su presencia (15). Para economizar combustible y evitar ser detectado por los helicópteros antisubmarinos que se sabía estaban operando en esa área, el submarino se posó en el lecho marino hacia las 16:25, donde permaneció las siguientes cinco horas (16).

Prácticamente a diario se vieron obligados a jugar al gato y al ratón con los buques de superficie y helicópteros antisubmarinos británicos que se desplazaban por la zona, debiendo en varias ocasiones interrumpir abruptamente la recarga de sus baterías por los constantes contactos hidrofónicos que mantuvieron con el enemigo.

El 4 de mayo otro serio revés operativo sacudió al *San Luis*, uno de sus dos preciados convertidores de 400 Hz quedó imprevistamente fuera de servicio. De no haber contado con un convertidor auxiliar el submarino habría quedado virtualmente indefenso al verse impedido de operar sus equipos más indispensables, tales como el sonar, el radar, los transreceptores, el girocompás y el propio sistema de armas. Lo expuesto sumado a otras averías (17) que la tripulación debió reparar precariamente, aguzando el ingenio, con los pocos elementos disponibles a bordo, tornaron al S-32 mucho más riesgoso para su operación (18), pese a ello la moral de la tripulación y la resolución del Comandante por continuar combatiendo no disminuyó un ápice.

Ese mismo día dos aviones Super Etendard pertenecientes a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque fueron vectoreados por un viejo bimotor SP-2H Neptune hacia un grupo de blancos que navegaban desprevenidos 100 millas al sur de Puerto Argentino en misión de piquete radar. Hacia las 11:05 a.m. los aviones argentinos lanzaron simultáneamente misiles Exocet AM39 logrando hacer blanco en el destructor tipo 42 HMS *Sheffield* (CN James Salt) de 3.660 t. En primera instancia el enemigo atribuyó aquel terrible golpe a un torpedo, pero un vuelo de reconocimiento efectuado diez minutos después del ataque reveló enseguida un tremendo orificio de 3 metros de diámetro por encima de la línea de flotación, sobre la banda de estribor del buque, que sólo podía provenir de un misil aire-superficie. Concluido el conflicto el ex Comandante enemigo reconoció a la prensa que el misil había hecho explosión dando muerte a una veintena de hombres tras declararse un violento incendio que se extendió por todo el buque (19). Este audaz ataque tuvo enormes consecuencias en el bando enemigo. No sólo demostró que el Grupo de Batalla Británico era vulnerable a la aviación argentina, sino que desató el pánico en el alto mando naval inglés al tornar de pronto verosímil la posibilidad de perder alguno de sus dos valiosos portaaviones, algo que hasta entonces era considerado impensable.

El *San Luis* fue informado a las 21:14 (hora argentina) de la trágica suerte del destructor HMS *Sheffield*, recibiendo órdenes de dirigirse a máxima velocidad a la última posición conocida del buque enemigo con el objeto de confirmar el hundimiento de la nave y obtener blancos de

oportunidad. Inexplicablemente esta orden fue revocada pocas horas después, permaneciendo el *San Luis* en su área de operaciones.

Cuatro días más tarde los sensores acústicos captaron otro rumor hidrofónico, esta vez en los sectores popes del buque, con todas las características de un contacto inteligente y por lo tanto hostil. Somente conserva aún fresca en su memoria aquella experiencia: “Sentimos algo muy cerca del casco por encima de la popa, aunque no podría asegurar que haya sido un torpedo” (20). Sea como fuere el Comandante ordenó enseguida maniobras evasivas con lanzamiento de falsos blancos o señuelos (21) para eludir la inminente amenaza. Posteriormente se apreció el blanco a corta distancia y en acercamiento, lo que terminó por decidir a Azcueta a lanzar un torpedo antisubmarino MK-37 a una distancia inferior a las 2.500 yardas. Eran las 21:42 del 8 de mayo. La detonación se produjo 16 minutos después del lanzamiento sin poderse precisar su resultado (22).



El Capitán Moya, intercambia algunas palabras en la cámara con el Capitán Azcueta tras su regreso a la Base Naval de Puerto Belgrano. Por detrás de ambos puede verse al entonces CF Carlos María Sala, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos, hoy Contraalmirante retirado.

Esta acción despertó después de la guerra críticas injustificadas de quienes tuvieron a su cargo evaluar las acciones de combate sin tener en cuenta la mínima experiencia de que disponía entonces la Fuerza de Submarinos en la clasificación de blancos submarinos como consecuencia de que, en la gran mayoría de los casos, sus modernos buques eran desaprovechados como blancos para el adiestramiento de sus unidades de superficie y aéreas relegando el combate submarino vs. submarino (23), que ya en la década del 80 era considerado fundamental en las principales marinas del mundo.

La tercera oportunidad de atacar se presentó en la madrugada del 11 de mayo cuando se obtuvo un nuevo contacto hidrofónico sobre dos blancos de superficie que navegaban en proximidades de la boca del Estrecho de San Carlos (24). El destino había colocado al *San Luis* entre ambos buques enemigos. Una posición inmejorable para un ataque con torpedos. En la superficie reinaba una total oscuridad que hizo imposible visualizar los buques vía periscopio. Azcueta se decidió a atacar primero el blanco ubicado más al sur, por cuanto éste presentaba menores probabilidades de incurrir en error en cuanto a la estimación del rumbo y distancia. A la 01:40 a una distancia de 8.000 yardas ordenó lanzar con el tubo N° 1, pero ante la falla de éste debió lanzarse con el tubo N° 8; para entonces la distancia al blanco se había reducido a 5.200 yardas. A los 3 minutos de corrida del torpedo se recibió la señal luminosa de “cable cortado” en la consola de control tiro. El S-32 se dispuso enseguida a atacar al segundo blanco ubicado un poco más al norte, pero dado que éste se alejó del lugar a alta velocidad Azcueta decidió abortar el lanzamiento. Poco después de la acción el Comandante despachó un mensaje a COFUERSUB dando cuenta de su frustrado ataque y del comportamiento errático de este último torpedo pese a contarse con excelente información del blanco y una posición inmejorable para efectuar el disparo, concluyendo que “el sistema de armas no era confiable” (25).

Este lacónico mensaje convenció finalmente a las autoridades navales argentinas de que el *San Luis* debía regresar a casa. Para evitar interferencias con otras unidades propias que estaban operando en aguas próximas a la costa argentina se eligió una derrota directa hasta el extremo sudeste de la zona de adiestramiento de sumergibles frente a Mar del Plata y desde allí una derrota costera hasta tomar el canal de acceso a la Base Naval de Puerto Belgrano. El 19 de mayo en horas de la noche el S-32 tomó puerto en esa base tras 39 días de patrulla y 864 horas de inmersión. Apenas unas horas después de amarrar se plantó su segundo y último convertidor de 400 Hz quedando la unidad totalmente fuera de servicio (26).

(20)
Ibíd. 4.

(21)
Dispositivo que lanza el submarino para generar burbujas en el agua para, de eso modo, seducir a un torpedo enemigo en su aproximación al buque propio. En la jerga submarina se los conoce como “alcazelzer”.

(22)
Ibíd. 8.

(23)
Vicealmirante (R) José Antonio Mozzarelli, “Nuestra Fuerza de Submarinos: Una vieja balencia de nuestro poder naval”, Revista Argentina de Estudios Estratégicos, N° 18, págs. 33/49. Este oficial que sirvió en las jerarquías más altas de la Fuerza de Submarinos Argentina confirma que “la concepción imperante (en los más altos niveles de conducción de la Armada) era meramente de adiestramiento y éste, particularmente centrado en las funciones de blanco para las prácticas de operaciones antisubmarinas” (sic).

(24)
De acuerdo con el Jefe de Depto. de Historia Naval de la Royal Navy,

El personal de máquinas aprovecha un momento de descanso para retratarse junto al Comandante, mientras el submarino permanece posado en el fondo en las Islas Malvinas. El Teniente Somonte (primero de la izquierda), el Capitán Macías (segundo de la izquierda) y el Capitán Azcueta (sentado).



estos buques habrían sido el HMS Alacrity y el HMS Arrow, que navegando próximos al cabo Delfín se habrían topado con el San Luis. De acuerdo con este autor, ninguno de los buques informó incidente alguno durante este período (ver David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, Leo Cooper, London, 1987, pág. 157).

(25)
Entrevista del 18.01.04 al Capitán de Navío (RE) Fernando M. Azcueta.

(26)
Ídem, *ibíd.*

(27)
Ver mi artículo: "El Secreto del ARA Salta", *Todo es Historia* N°417, abril/2002.

4- Torpedos defectuosos

Al día siguiente el personal de control tiro y de armas del Arsenal Naval de Mar del Plata se abocó a reparar el computador VM8-24 que estaba fuera de servicio. ¿Pero era éste realmente el responsable del comportamiento errático de los torpedos? Con el propósito de encontrar una respuesta a este interrogante ya el 15 de mayo de 1982, antes del arribo del *San Luis* a Puerto Belgrano se había constituido una comisión especial presidida por el Capitán de Fragata Roberto F. Salinas y otros cuatro oficiales —tres de ellos calificados ingenieros en armas y un submarinista— con el objeto de determinar las posibles causas de los cortes en el cable de guiado de los torpedos. No obstante, la falta de información sobre los lanzamientos fallidos y de medios técnicos adecuados para diagnosticar el problema condenaron al fracaso sus esfuerzos desde el principio (27). No fue sino hasta el resultado de una segunda investigación, realizada luego de concluido el conflicto, que

demandó alrededor de 60 días con el indispensable apoyo de los talleres correspondientes, que los verdaderos síntomas del problema salieron a la luz y pudieron ser debidamente corregidos. Los detalles de la investigación permanecen, hasta hoy, en el más absoluto secreto, aunque se sabe que fueron nuestros propios ingenieros en armas quienes resolvieron el enigma sin ningún tipo de ayuda externa.

Desde los tiempos de Robert Whitehead (1823-1905), inventor del torpedo automóvil allá por 1866, esta sofisticada arma autopropulsada, autodirigida, repleta de partes mecánicas y eléctricas móviles, que se desplaza en las profundidades del mar a alta velocidad y es sometida a todos los problemas de corrosión que plantea un medio líquido, densamente poblado y hostil, no ha dejado de dar fuertes dolores de cabeza a los submarinistas. Su desempeño en la guerra de Malvinas no fue la excepción. Tres frustrados lanzamientos son signos más que elocuentes acerca de que los torpedos y el sistema de control tiro del buque estaban seriamente comprometidos. Indudablemente la compleja cuestión del comportamiento de los torpedos de origen alemán SST-4 tuvo un impacto negativo en la proyección del poder naval argentino durante el conflicto Malvinas, pero estas fallas del material no eran, por cierto, patrimonio exclusivo de la Armada Argentina.

El primer antecedente latinoamericano de un torpedo defectuoso se remonta a la guerra del Pacífico entre Perú y Chile. La Marina de Guerra del Perú procuró entonces, mediante la adquisición de un torpedo diseñado por John I. Lay, un ex ingeniero adjunto de la US Navy, torcer la balanza del poder naval a su favor. Lay había sido durante varios años un pionero de la guerra con torpedos y era muy reconocido por la sencillez de sus diseños. El prototipo provisto a los peruanos pesaba 2.500 libras y medía 25 pies de largo por 18 pulgadas de diámetro. Disponía de un motor a gas (dióxido de carbono comprimido) diseñado para alcanzar en superficie una velocidad máxima de 10/11 nudos. El arma era controlada desde a bordo mediante un control remoto desde el cual partía un cable eléctrico que unía el torpedo con el operador. Este "cordón umbilical" era el encargado de encender o apagar el motor, detonar la carga explosiva de 200 libras, izar o arriar pequeñas banderas de señales para indicar su posición, y activar o desactivar la liberación de torpedos "esclavos" (sin propulsión) que eran remolcados por el arma principal. Lay había logrado hundir mediante el uso de uno de sus torpedos el monitor confederado *Albemarle* durante la guerra de secesión norteamericana.



La mera amenaza que constituía el torpedo Lay para las fuerzas navales chilenas permitió a los peruanos romper el bloqueo del puerto de Iquique. Iniciada la guerra del Pacífico el 5 de abril de 1879 el monitor *Huascar*, al mando del legendario Capitán de Navío Miguel Grau, enfrentó valerosamente a la flota chilena que bloqueaba ese puerto, logrando hundir mediante su afilado espolón a la corbeta chilena *Esmeralda* (Cap. Arturo Prat). El 23 de julio Grau dio otro magnífico golpe de mano al capturar al transporte *Rimac* con 300 hombres del escuadrón de carabineros de Yungay, además de valiosos pertrechos de guerra. Pero su suerte pareció agotarse el 25 de agosto, oportunidad en que maniobró para hundir a la corbeta chilena *Abtao* en las afueras de Antofagasta. Esta vez Grau ordenó lanzar un torpedo (Lay) desde la cubierta del *Huascar* bajo la atenta mirada de la tripulación que ya saboreaba la inminente victoria. Imprevistamente el torpedo comenzó a desviarse del blanco hasta completar un giro de 180 grados, iniciando así un curso de colisión con el *Huascar*. En un abrir y cerrar de ojos los marinos peruanos se vieron de pronto amenazados de muerte por su propio torpedo. El operador del arma, el americano Stephen Chester, procuró en vano desviar el maldito artefacto. Cuando la suerte del *Huascar* parecía echada el bravo Teniente 2º Fermín Diez Canseco, a riesgo de su vida, se arrojó al mar en un desesperado intento por torcer el destino, logrando desviar el torpedo momentos antes del impacto, sin consecuencias fatales para nadie. Grau ordenó posteriormente enterrar el arma en el cementerio de Iquique (28).

El mal desempeño de los torpedos, como es de suponer, no se circunscribió solamente a las armadas latinoamericanas, sino también al resto de las principales potencias marítimas del mundo. Los casos de la US Navy y de la Kriesgmarine (Armada Alemana durante el III Reich) durante la Segunda Guerra Mundial son un vivo ejemplo de la imprevisibilidad que impera en esta materia, aun en países altamente industrializados que cuentan con un largo historial en el desarrollo tecnológico de esta arma.

Cuatro de los seis oficiales del *San Luis* posan en el cuarto de control del *San Luis* en plena patrulla de guerra. De izquierda a derecha: TN Alessandrini (sentado), TC Seghezzi, CC Macías (centro) y el TF Maegli.

(28)
Sir William Laird Clowes, *Four Modern Naval Campaigns*, London, Hutchinson, 1906; ver también de Miguel Grau, *Diario a bordo del Huascar*, Editorial Francisco de Aguirre, 1977.



El Teniente de Navío Alessandrini enfundado en su traje de agua color anaranjado y con el arnés de seguridad debidamente colocado se dispone a investigar unos ruidos sospechosos que provienen de la llamada zona de libre circulación del submarino. Con asombro y alivio descubre poco después que el origen de los mismos proviene de una pistola de soldar que el personal del taller había dejado olvidada.

(29)
Edward L. Beach, *Submarino*, Editorial Juventud, edición 1957.

(30)
Richard H. O'Kane, *Clear the Bridge: The war patrols of the USS Tang*, Presidio Press, 1996.

(31)
Grand Admiral Karl Doenitz, *Memoirs: Ten years and twenty days*, Da Capo Press, 1997.

Desde el inicio de las operaciones norteamericanas en el Teatro del Pacífico el panorama resultó igual de sombrío que años más tarde en el Atlántico Sur. Una y otra vez, durante los primeros meses de la contienda, se recibieron en el alto mando naval comunicados de los comandantes de los submarinos informando que los torpedos no navegaban hacia el punto adonde habían sido orientados, que no estallaban al hacer impacto, que se detenían antes de llegar al blanco o describían imprevisibles trayectorias circulares, con el riesgo eminente para el buque que los lanzaba (29). Le demandó nada menos que dieciocho (18) meses a la US Navy resolver el problema antes de que sus torpedos pudieran librarse del maleficio. El alto mando naval norteamericano quedó estupefacto al enterarse de que su mejor sumergible, el USS Tang [CF R. O'Kane] había sido presa de uno de sus propios torpedos durante una patrulla en el estrecho de Formosa. Solo 4 de los 10 sobrevivientes de la tragedia regresaron a casa tras caer prisioneros de los japoneses. Uno de ellos fue el Comandante a quién posteriormente se le confirió la Medalla de Honor del Congreso (30).

La Armada Alemana tampoco fue ajena a este síndrome tal como nos lo cuenta en sus memorias el propio Almirante Karl Doenitz, Jefe del Comando de Submarinos durante la contienda europea. Su propia investigación interna reveló que no sólo los detonadores magnéticos de los torpedos G7a y G7b eran completamente defectuosos, sino que ello era también aplicable a las pistolas de contacto. Por si ello fuera poco los torpedos sufrían de un inexplicable problema vinculado a la incapacidad de mantener la profundidad establecida durante la corrida. No es de sorprender entonces que consignara a consecuencia de lo anterior: "La fe en los torpedos se había perdido totalmente". (31)

Promediando el mes de mayo de 1982 el Alto Mando Naval Argentino también perdió la fe en sus torpedos tras enterarse del pobre desempeño del lote de 10 torpedos SST-4 embarcado en el ARA *San Luis*. No obstante la Armada procuró por todos los medios imaginables revertir el problema

en el corto plazo mediante sus propios técnicos e ingenieros utilizando al ARA *Salta* como banco de pruebas ⁽³²⁾ ya que la Unión Europea, incluido Alemania Federal, principal proveedor de los torpedos argentinos, apoyaban al Reino Unido, lo que vedaba cualquier tipo de ayuda externa.

Los torpedos provistos al *San Luis* durante su única patrulla de guerra eran nada menos que los flamantes y modernos torpedos filoguiados SST-4 ⁽³³⁾ (versión "for export" del torpedo Seaschlang que utilizaba la Marina de Guerra Alemana) fabricados por AEG-Telefunken, una de las más prestigiosas firmas del mundo, pero ni bien éstos llegaron al país se constató que adolecían de diversas fallas de diseño que si bien fueron posteriormente subsanadas por sus fabricantes, en la práctica estas mejoras no llegaron a incorporarse a los torpedos locales por razones presupuestarias, todo lo cual trajo más tarde consecuencias disvaliosas durante el conflicto.

5- Un final innmercido

Los defectos del material antes referido impidieron lograr el ansiado bautismo de fuego del arma submarina y capitalizar a un experimentado comandante de submarinos, como lo era el Capitán de Fragata Azcueta. A sus buenas cualidades de carácter y personalidad se añadía un gran bagaje de conocimientos profesionales adquiridos en distintas unidades de la Armada, además de un brillante desempeño como profesor de Táctica y director de la Escuela de Submarinos. Su plana mayor ⁽³⁴⁾ y tripulación lo secundaron magníficamente en aquella hora suprema para la Nación.



Como consecuencia directa de la experiencia recogida con el *San Luis* la Fuerza de Submarinos Argentina logró en 1984 por disposición N° 612/84 "C" del Estado Mayor General Naval su tan postergada independencia del Comando de la Flota de Mar, pasando desde entonces a depender del Comando de Operaciones Navales ⁽³⁵⁾.

A partir del año 1989, aun con uno de sus motores diesel fuera de servicio, el ARA *San Luis* entró en reparaciones de media vida en el Astillero Ministro Manuel Domecq García S.A. de dársena norte a la espera de los fondos que permitieran restablecerlo al servicio activo. Pero ese ferviente deseo de la Armada nunca llegaría a materializarse en los hechos. El 11 de septiembre de 1995 el gobierno había indirectamente sellado la suerte del buque al dictar el decreto 460 por medio del cual se aprobó la liquidación del citado astillero y suspendía indefinidamente el programa submarinos del Plan Nacional de Construcciones Navales de la Armada Argentina.

Pero fue recién durante el segundo mandato de la administración Menem, siendo ministro de Defensa el Lic. Jorge Domínguez, cuando el Poder Ejecutivo le dio el golpe de gracia mediante la sanción del decreto 364 de fecha 28 de abril de 1997 por medio del cual se declaró en "desuso" a este noble guerrero, el único en romper el bloqueo británico en torno a las islas, debiendo para ello enfrentar solo y sin apoyo, a un formidable enemigo, experto en guerra antisubmarina, que además contaba con sensores y dispositivos antisubmarinos de última generación. Lo expuesto sumado al ingenio e iniciativa de su tripulación para sobrellevar las enormes limitaciones del material que lo jaquearon durante toda la patrulla constituyen méritos más que suficientes para que su bandera de guerra fuera acreedora a la condecoración Honor al Valor en Combate.

En los considerandos del fatídico decreto del PEN se destacaba que "el mantenimiento del

(32)
Ver Jorge R. Bóveda, "El Secreto del ARA *Salta*", en *Todo es Historia* N° 417, abril 2002, págs. 28/33.

(33)
Se trata de un torpedo con una carga explosiva de 270 kg, "filoguiado", de propulsión eléctrica que tiene más de 40.000 yardas de alcance a velocidad económica

ca dotado de una espoleta inteligente, capaz de ser programado con un patrón de rumbos eventuales para el caso de no acertar en la primera corrida. Posee características del tipo "swim out" lo que le permite abandonar el tubo sin necesidad de expulsarlo con aire comprimido, todo lo cual aumenta su discreción en el momento del lanzamiento.

(34)
La plana mayor del *San Luis* excluyendo al Comandante durante el conflicto fue la siguiente: CC Alfredo Macías (2do Comandante), TN Ricardo Alessandrini (Jefe de Armamento), TN José Somonte (Jefe de Máquinas e Inmersión), TF Alejandro Maegli (Jefe de Comunicaciones), TF Jorge Dacharry (Jefe de Electricidad) y TC Luis Seghezzi (Jefe de Navegación).

(35)
Ver Contraalmirante (RE) Horacio Rodríguez, *Buques de la Armada Argentina 1970-1996, Instituto Nacional Browniano, 1997, pág. 317.*

La plana mayor y dotación del *San Luis* posa con uniforme blanco de verano al finalizar el año naval. Quien fue el Segundo Comandante ha sido relevado por el Capitán de Corbeta Horacio Carlos Michelis, veterano oficial submarinista que sirvió con distinción a bordo del ARA *Santa Fe* [S-21] durante el conflicto del Atlántico Sur.



submarino en su actual condición de alistamiento genera una innecesaria erogación al presupuesto de la Armada, por lo que resulta conveniente radiarlo del servicio y disponer su venta, y de no ser esto posible su concesión como buque museo” (sic). Hasta ahora ninguno de los dos objetivos fue alcanzado, pues ningún país se mostró interesado en adquirirlo ni fue dado en concesión como buque museo. Recientemente han circulado versiones no confirmadas oficialmente de que la Armada se proponía modificar su actual status, pero el bajo presupuesto de que disponen actualmente las FF.AA. parece alejar esta hipótesis. De este modo lamentable se cerró el último capítulo de la única unidad naval argentina que, pese a no haber logrado hundimientos, mantuvo en vilo a toda la Fuerza de Tareas Británica durante los 74 días que duró el conflicto austral. ■

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

Instituto de Ayuda Financiera para Pago de Retiros y Pensiones Militares

Cerrito 572 - Ciudad de Buenos Aires (C1010AAL) - Líneas Especiales Informes sobre Préstamos: (011) 4381-9009
e-mail: creditos@iafprpm.gov.ar - www.iafprpm.gov.ar



Línea de Préstamos Personales del IAFPRPM

*Hoy más que nunca,
su mejor alternativa*

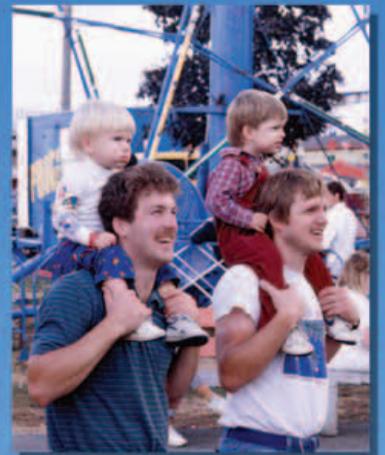
*En nuestro deseo de brindarle
más y mejores servicios hemos
ampliado las condiciones de acceso
a nuestra línea de Préstamos Personales*

14%*

Tasa Fija de Interés

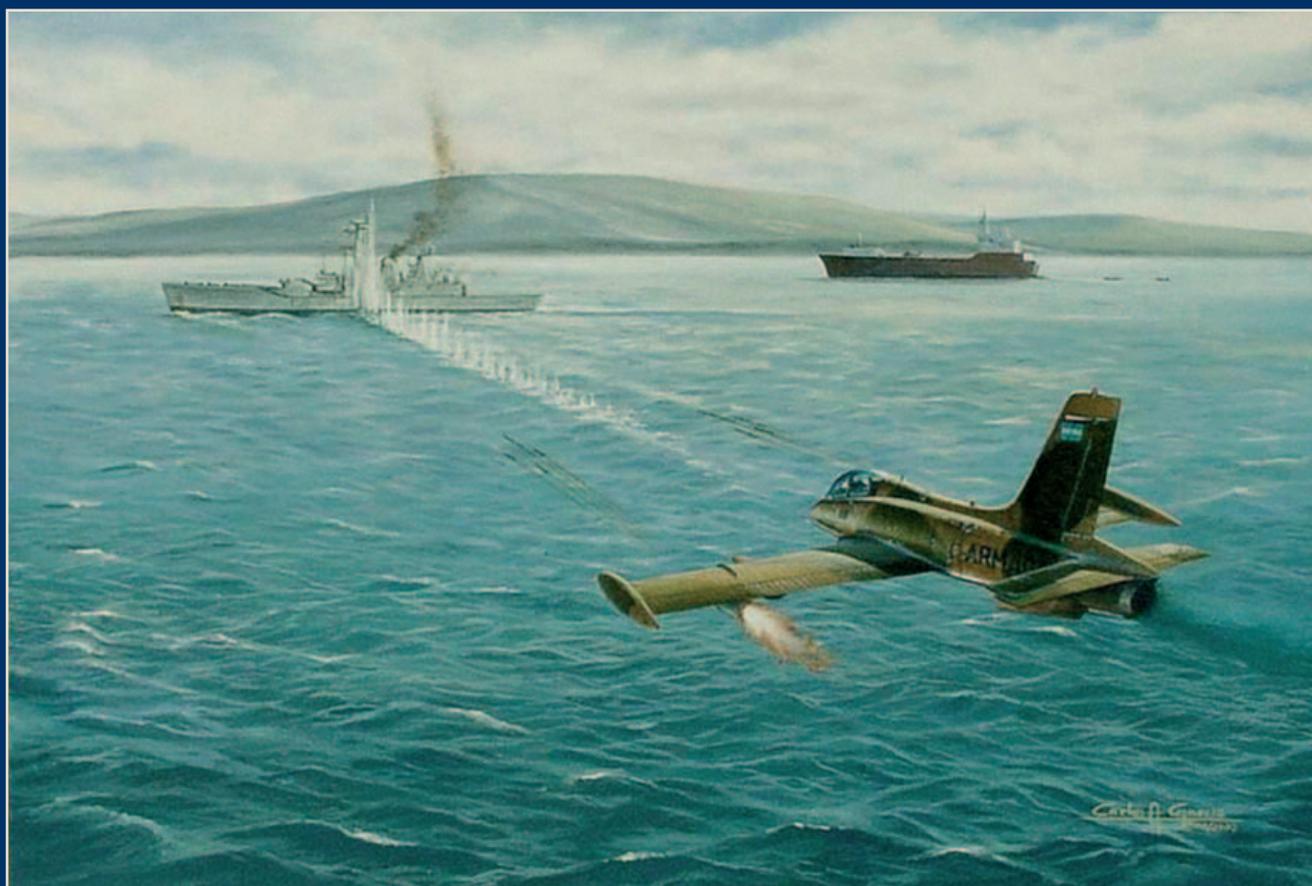
**Ahora hasta 20 Haberes
a pagar en 84 cuotas**

*Y el Costo Financiero Total Anual
más bajo del mercado: 17,60%*



También en Bahía Blanca, Córdoba, Mendoza y Paraná

* Interés Efectivo Anual



Un Macchi MB339A de la Aviación Naval Argentina comandado por el Teniente de Navío Owen Crippa descarga su armamento sobre el HMS *Argonaut* siendo el primer ataque aéreo a la flota acontecido el 21 de mayo de 1982.

Óleo de Carlos A. García, artista de reconocida trayectoria, a quien agradecemos que nos haya autorizado su reproducción.

Quienes quieran interiorizarse de su obra pueden visitar su página web: <http://www.aviationart.com.ar/>

A 25 AÑOS DE LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR

CARLOS A. GARCÍA BOLL

Cuando la Dirección del *Boletín del Centro Naval* me propuso que, como Comandante de la Aviación Naval durante la Guerra de Malvinas, presentara un escrito con motivo del 25° aniversario del conflicto, tuve dudas en cuanto a su contenido porque qué se puede decir que sea novedoso sobre un tema que ha sido tratado en más de cien libros y miles de artículos periodísticos de toda índole, contenidos, intenciones y niveles. Ya ha pasado esa fiebre publicitaria, y la cuestión ha quedado en manos de los especialistas y algunos estudiosos que siguen investigando, en tanto los Estados Mayores han asimilado las enseñanzas y las unidades operativas incorporaron sus experiencias: todo ha sido dicho, excepto lo que no se conoce y lo que no se quiere decir, por lo que tiene sus dificultades expresarse sin ser redundante o simplemente retórico.

En la certeza de que todo lector del *Boletín* está informado sobre las operaciones de la guerra, así como sus prolegómenos y consecuencias, haré algunas descripciones y comentarios aclaratorios no del todo conocidos sobre hechos parciales del conflicto, en el nivel táctico y estratégico operacional, en lo que a la Aviación Naval se refiere.

En lo posible no daré nombres, porque al tratarse de un relato parcial forzosamente quedarán fuera de él numerosos Jefes, Oficiales y Suboficiales que actuaron con extraordinaria habilidad y valor, y por ello serían dignos de ser mencionados también.

Preliminares de la operación del 2 de abril

Es ineludible hacer en primer lugar una referencia al planeamiento, para recordar cómo comenzó la preparación militar de la operación. El planeamiento de la recuperación de Malvinas se inició como una previsión; las situaciones evolucionaron de tal modo que condujeron a la ejecución de una operación anfibia y toma de posesión reales, seguidas de una guerra que duró setenta y cuatro días, una guerra no prevista, con medios, teatro de operaciones y enemigo absolutamente novedosos, y con menos de un mes para adecuar planes, hombres y medios para afrontarla.

El Contraalmirante VGM (R) Carlos Alberto García Boll ingresó a la Escuela Naval Militar en 1947. Egresó como guardiamarina en diciembre de 1951. Recibió sus alas de aviador naval en diciembre de 1952 y cursó la Escuela de Guerra Naval en 1966. Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración en 1967 y 1968, jefe de la Base Aeronaval Río Grande en 1969, 1970 y 1971, miembro de la Misión Naval Argentina al Paraguay en 1972 y 1973. Director de la Escuela de Aviación Naval y Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 1 en 1974. En 1975 realizó el Curso Superior de Estrategia en la Escuela de Guerra Naval y en 1977 fue Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 1. Subsecretario de Seguridad Nacional (Presidencia de la Nación - Secretaría de Planeamiento) en 1979. Ya como Contraalmirante en 1980 integró la Comisión de Asesoramiento Legislativo (CAL). Entre 1981 y 1982 fue Comandante de la Aviación Naval. Pasó a retiro en diciembre de 1982.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 30.11.2006

Página anterior: Portaviones ARA *25 de Mayo* en banco de niebla listo para operar en apoyo de las fuerzas de desembarco durante la toma de las Islas Malvinas.

El 15 de diciembre de 1981 se recibió la orden de hacer el Estudio Preliminar para una operación de reconquista de la soberanía argentina en Malvinas, como una prevención ante la mala evolución que mostraban las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña. Para absoluta discreción, en este trabajo sólo debía participar un grupo muy reducido de Oficiales Superiores. Del estudio presentado cinco días después, surgió la factibilidad, aptitud y aceptabilidad para la ejecución de la operación a desarrollarse utilizando únicamente medios de la Armada.

Pocos días después, a principios de 1982, se ordenó el planeamiento completo de la operación, pero a realizarse en forma conjunta por las tres Fuerzas, por lo que al grupo se agregaron sendos representantes de Ejército y Fuerza Aérea. Simultáneamente los Comandantes de Componentes adoptaron medidas para acelerar el alistamiento de sus fuerzas, obtener información del oponente y hacer las adaptaciones necesarias al Teatro de Operaciones.

El lugar asignado para la tarea era un cuarto minúsculo, sin luz natural ni aireación, con fuerte custodia externa, ubicado dentro de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA), en Puerto Belgrano. Allí se trabajó ininterrumpidamente durante dos meses con aceptable armonía salvo algunas rispideces con la Fuerza Aérea relacionadas con el control del aeropuerto de Malvinas, los planes de comunicaciones y el plan de Búsqueda y Rescate en el mar. Se procuró resguardar el secreto a ultranza, criterio que a muchos, con mayor o menor razón, resultó molesto al enterarse recién con el comienzo de las operaciones: resultó molesto, pero era necesario.

El planeamiento se hizo en base al Estudio Preliminar, elaborando en primer término la Directiva Estratégica Militar, con probable ejecución para el mes de julio, que más tarde se redujo al 15 de mayo; la DEMIL fue presentada y aprobada a fines de enero de 1982. Inmediatamente se comenzó el estudio y redacción del Plan Esquemático, terminado a fines de febrero.

El Plan preveía que la Fuerza Conjunta estaría en condiciones de operar a partir del 15 de mayo, con un preaviso no menor de 15 días. Los medios utilizados serían desafectados a partir del día D+5, permaneciendo en Malvinas una guarnición de Ejército de 500 hombres. Se designaría un Gobernador Militar. No se hacían apreciaciones en cuanto a política y relaciones internacionales, capacidades del enemigo ni probabilidad de evolución de la situación, pues esa tarea sería desarrollada por un organismo de mayor nivel que sería designado por separado.

Aprobado el Plan Esquemático, se confeccionaron los planes de detalle y los contribuyentes de cada Componente, determinándose también las ejercitaciones conjuntas que debían coordinarse y ejecutar.

El incidente acaecido en las Georgias con un grupo de operarios chatarreros argentinos acortó sustancialmente los plazos, lo que obligó a introducir modificaciones en las previsiones y acelerar la disponibilidad de algunos medios.

El 26 de marzo la Fuerza de Desembarco recibió la orden de embarcar y el 28 zarpó de Puerto Belgrano la Fuerza de Tareas Anfibias: llevaba a bordo helicópteros de la Primera y Segunda Escuadrillas, y era apoyada por la Flota de Mar, con su Grupo Aeronaval Embarcado, y por los aviones de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración que barrían todo el Mar Argentino. El mal tiempo durante la travesía obligó a demorar 24 horas el Día D, llevándolo al 2 de abril. La aproximación nocturna de la Fuerza de Tareas Anfibias y el posterior desplazamiento de la Fuerza de Desembarco, en aguas y terrenos desconocidos y con información que nunca llega a ser completa, actualizada ni confiable, fueron tan impecables como exitosos.

Puerto Argentino fue tomado el mismo 2 de abril. A continuación el objetivo fue transferido al Ejército Argentino. Ese mediodía, el Comandante de la Fuerza de Desembarco y el Comandante de la Aviación Naval, reunidos en Puerto Argentino y mientras compartían un rancho

Helicóptero Sea Linx, asignado al destructor ARA *Santísima Trinidad*. Fue la primera aeronave que aterrizó en suelo malvinense durante la operación Rosario.



volante, acordaron el inmediato repliegue de los efectivos por medio de las Escuadrillas Aeronavales de Sostén Logístico Móvil, lo que permitió que algunas unidades de la Fuerza de Desembarco durmieran esa misma noche en sus respectivas bases naturales. El repliegue quedó finalizado el día 4 a mediodía.

Personal y material

A comienzos de 1982 la Aviación Naval contaba con 97 aeronaves asignadas, de las cuales 85, es decir el 87%, estaban en servicio. Había algunas escuadrillas, por ejemplo las dos de Sostén Logístico Móvil, que tenían el 100% de aviones en servicio. La Aviación Naval volaba 28.000 horas al año. Los aviadores navales eran alrededor de 160.

El grado de adiestramiento, favorecido por la política de países de relevar un tercio de la Plana Mayor por año, variaba entre los niveles aceptable y bueno, y se afianzó durante las operaciones. Durante el conflicto se volaron 6.250 horas.

Se perdieron 14 aeronaves (12 aviones y 2 helicópteros); sólo una de ellas se fue al agua por fallas, un Sea Lynx de un destructor cuya tripulación fue rescatada, lo que de por sí habla de un buen nivel de mantenimiento, teniendo en cuenta que los aviones operaban alejados hasta 500 millas de su base en tierra y la mayoría lo hacía fuera de su lugar de asiento habitual.

¿Dónde estaban los hombres de la Aviación Naval?

- Estaban en las diez Escuadrillas que participaron en el conflicto.
- Estaban en los Estados Mayores de la FT80 y sus Grupos de Tareas.
- Estaban en las Bases Aeronavales del Sur y en la Estación Aeronaval Malvinas.
- Estaban integrados a las dotaciones de buques de la Flota de Mar y del Grupo Naval Antártico.
- Estaban como asesores en los aviones de largo alcance de la Fuerza Aérea que exploraban el Atlántico hasta más allá del Ecuador y de las Islas Georgias del Sur, y de aviones civiles movilizadas por esa fuerza para buscar al enemigo. En algunos de esos vuelos participaban también oficiales de superficie, según coordinaciones hechas por el Comando de Aviación Naval.
- Estaban en el Grupo Asesor asignado a la Fuerza Aérea en Comodoro Rivadavia.
- Estaban presentándose en el Comando de Aviación Naval como voluntarios para misiones especiales y particularmente riesgosas.
- Estaban abandonando sus oficinas en Buenos Aires para presentarse voluntariamente en las unidades operativas.
- Estaban en la Base Aeronaval Punta Indio, en número de 12, luego de ser convocados y dejar sus trabajos en aerolíneas comerciales, readaptándose a los aviones de combate.
- Estaban recorriendo distintos países buscando aviones A-4, misiles Exocet y elementos especiales.
- Estaban regresando al país desde sus destinos en el exterior para presentarse voluntariamente en las unidades operativas.
- Estaban en la guerra.

Errores y aprendizaje

Cuando se constituyó el Comando Conjunto en Malvinas, sus miembros fueron advertidos de la dificultad casi insalvable que representaba la lejanía del Teatro de Operaciones de las bases naturales de asiento de los aviones en el continente, lo que afectaría cualquier operación de apoyo.

Cuando llegó el 1° de mayo y comenzaron los ataques aéreos y navales ingleses, desde la Guarnición Malvinas, a pesar de los acuerdos preliminares establecidos al respecto, pero con toda lógica y razonabilidad, pidieron apoyo aéreo. En ese entonces todavía los A-4s no habían sido desplegados al sur, así que en Río Grande sólo estaban los Super Etendard (SUE). Era el primer

día de uso de las armas en la primera guerra misilística de la historia mundial. Puerto Argentino era cañoneado por dos fragatas inglesas que navegaban por un corredor a 15 millas y paralelo a la costa. Ante el clamor reiterado pidiendo que esos buques fueran batidos, autorizé la salida de dos SUE con misiles Exocet. Despegaron de Río Grande a 1638 y a 1710 se reunieron con el avión tanque, un KC-130 de la Fuerza Aérea. Estaban al 090 de Río Grande y a 240 millas. La maniobra comenzó sin inconvenientes, pero en uno de los aviones apareció una pérdida de combustible que obligó a cancelar la misión, regresando ambos aviones a Río Grande.

Hasta aquí el relato simple de una salida abortada. Pero lo más importante, deducido después de haberlo meditado serenamente, es que no debió ser autorizada, por tres razones: 1) porque los SUE habrían tenido que romper el silencio para comunicarse con Malvinas para el guiado hacia el blanco (el silencio de radio era uno de los factores esenciales para el éxito de los ataques), 2) porque a menos de 20 millas (los buques estaban a 15) los misiles podían ser seducidos por la costa y 3) porque contando con escasos misiles los mismos debían ser utilizados únicamente sobre blancos capitales.

A partir de ese día los Exocet fueron lanzados siempre sobre el Grupo de Portaaviones, y fue muy duro negar el apoyo cuando Malvinas lo requería. Así fuimos aprendiendo, hasta hundir 34.000 toneladas de buques enemigos. Es para destacar que este primer vuelo, luego abortado, era liderado por el Comandante de la Escuadrilla, de la que no surgió ninguna objeción, pese a los condicionantes mencionados y el riesgo que representaban.

Un dato adicional para acotar es que los Exocet se degradaban por diversos factores, y el mayor de ellos era cuando el avión partía y debía regresar con los misiles colgados. Cuando la degradación llegaba a su límite, en ocasiones los Exocet eran embarcados durante el crepúsculo vespertino en un F28 que los llevaba a la Base Aeronaval Comandante Espora, de allí al Taller de Misiles de Puerto Belgrano, donde eran recorridos durante la noche, y embarcados nuevamente en el F28 regresaban a Río Grande; antes de que amaneciera estaban listos para ser usados con su degradación anulada.

Confusiones

Durante el mes de abril y los primeros días de mayo, permanecían al norte de Malvinas aproximadamente 65 pesqueros, en su mayoría del bloque oriental, que continuaban desarrollando sus actividades. Esta circunstancia dificultaba en grado sumo por un lado la tarea de los exploradores y por el otro la de quienes tenían que interpretar sus informes separando los buques pesqueros de los ingleses.

A propósito de estas confusiones, en una oportunidad en horas de la tarde, mientras un avión logístico se dirigía de Río Grande a Ushuaia, un tripulante vio por entre las nubes una formación de cinco buques en fila, al parecer fragatas, al sudeste de Tierra del Fuego y con rumbo al continente. Al no contar en ese momento con aviones de exploración disponibles para verificar el contacto, se ordenó al mismo avión que obtuvo el avistaje que lo confirmara, cosa que hizo poco tiempo después. Ante la presunción de que se tratara de un grupo inglés que se aproximaba para bombardear Río Grande en horas nocturnas, ordené que se lo atacara, pero a todo esto la noche fueguina ya estaba cayendo y la meteorología se deterioraba de tal modo que impidió cualquier movimiento. En la base aeronaval se apeló entonces al penoso recurso de la dispersión terrestre, remolcando los aviones a una distancia considerable de la base y dejándolos a la intemperie, con temperaturas bajísimas, y una guardia permanente. Al día siguiente se localizaron nuevamente los barcos y se comprobó que eran pesqueros rusos. Ante persistentes avisos y comunicaciones con Embajadas, finalmente los pesqueros desaparecieron de la noche a la mañana.

(1)
Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, página 223.

Este tipo de equívocos han ocurrido en todas las guerras, como producto de situaciones que hay que resolver con equipos inadecuados y/o personal no calificado. Al respecto, sobre esta misma contienda hay un relato del Almirante Woodward sobre informes erróneos que proporcionaban los aviones de la RAF a la Fuerza de Tareas británica (1).

Básicamente, mi enojo con los de uniforme azul claro tenía que ver con sus expediciones hacia la zona de guerra en el enorme Nimrod de la RAF, un avión para patrullaje marítimo con el excelente radar Searchwater. La idea siempre había sido que ellos volarían sobre el área a altura conveniente y nos informarían cualquier cosa que encontraran. Cosa que hacían de buena gana, esforzadamente y con gran entusiasmo. El problema fue que se equivocaban una y otra vez, lo cual puede no ser demasiado importante en tiempos de paz, pero sí desastroso en una guerra.

Por ejemplo, a mediados de abril me enviaron un mensaje diciendo que habían ubicado un grupo de barcos pesqueros en el preciso lugar en que yo sabía que estaba navegando el grupo de avanzada del Brilliant. Ellos no podían asegurar nada pero les parecía que eran pesqueros. En este caso yo tenía mejor información que ellos, pero difícilmente pueda decirse que la que ellos proporcionaban inspirara alguna confianza. Dejé pasar ese error, pero los errores seguían sucediéndose.

Más adelante nos alertaron con urgencia acerca de la posición del portaaviones argentino, que ellos habían detectado en un lugar de alta mar. Afortunadamente nosotros sabíamos perfectamente que no podía tratarse del portaaviones. En efecto, resultó un grande e inofensivo barco de carga. Yo sólo pedía que cuando me pasaran una información, esa información viniera con cierta garantía de veracidad, de lo contrario era preferible que no me la pasaran. Cuando me quejé duramente a Londres por estos errores, recibí como contestación que mi queja había molestado a todo el Alto Comando de la Real Fuerza Aérea.

Los aviones basados en Malvinas

La selección del Batallón de Infantería de Marina N° 5 (BIM5) para su traslado a Malvinas fue tan lógica como acertada; se trataba de un batallón adiestrado y acostumbrado a una topografía y clima similar al de las islas, lo que confirmó después con su comportamiento disciplinado y heroico en combate. Desde hacía varios años sus ejercitaciones en Tierra del Fuego eran complementadas con tareas de Apoyo Aéreo Cercano brindadas por el Grupo Aeronaval Insular (GAI), con aviones Mentor y AerMacchi MC 33.

Cuando el BIM5 fue llevado a Malvinas pidió que fuera también el GAI, por lo que se destacaron cuatro Mentor a un campo auxiliar preseleccionado en la isla Gran Malvina. Tres de ellos despegaron el 1° de mayo por orden del Comando Naval en Malvinas, para efectuar un ataque a helicópteros enemigos. Durante el vuelo se encontraron con dos Harrier que los obligaron a abortar la misión; utilizando hábilmente las nubes pudieron eludir su ataque. Posteriormente los aviones Mentor fueron destruidos en tierra por una incursión de comandos ingleses.

A requerimiento del Comando Naval en Malvinas, también se enviaron cuatro aviones MC 33, que al no tener otra pista donde operar ni lugar donde estacionar quedaron sobre tabloncitos al lado de la cabecera de pista; allí sufrieron las infinitas penurias derivadas de los ataques aéreos y la intemperie. Desde allí partieron sus misiones de combate. Lamentablemente en ellas se produjeron las pérdidas de dos pilotos.

Hay un relato inglés sobre una de estas misiones, el 21 de mayo, ordenada para confirmar el desembarco que en ese momento se producía en San Carlos. Para ello se ordenó despegar una sección de MC 33. Por fallas en uno de los aviones sólo pudo salir el otro en solitario. Después del despegue las condiciones meteorológicas lo obligaron a desviarse, entrando a la bahía San Carlos por su costa norte, con arribamiento sur, a 500 pies de altura y 300 nudos de velocidad, cuando comenzó a ver barcos. Dice el inglés ⁽²⁾:

Un avión argentino Macchi 339, volando a la altura de la cresta de las olas a lo largo de la costa norte, giró súbitamente para dirigirse a la angosta entrada del estrecho de San Carlos, a la máxima velocidad que podía. La primera nave que vio fue la Argonaut (fragata clase Leander, del Grupo Exocet), a la que disparó una salva de cohetes de cinco pulgadas, para luego descender un poco y lanzar sobre las cubiertas

(2)
Los Cien Días (One Hundred Days),
Almirante Sandy Woodward
con Patrick Robinson,
Editorial Sudamericana,
Buenos Aires, página 265.



El Teniente de Navío Owen G. Crippa (der.), la aeronave 4-A-115 y mecánicos después del ataque solitario a la nave HMS *Argonaut*.

Las necesidades apremiantes de la guerra, las exigencias del teatro de operaciones y la evolución de los acontecimientos condujeron a que nunca, ni los Mentor ni los MC 33, fueran utilizados por el BIM5. Se perdieron 5 MC 33.

los proyectiles de sus cañones de 30 mm. Un cohete alcanzó el área del *Seacat* e hirió a tres hombres, uno de los cuales perdió un ojo y otro, un sargento, recibió un trozo de esquirla 3 cm por arriba del corazón. El ataque había sido tan rápido y súbito que el atacante escapaba ya en dirección sudeste antes de que ninguna clase de arma le fuera apuntada. Finalmente, le dispararon un misil *Blowpipe* desde la cubierta del *Canberra*, el *Intrepid* lanzó un misil *Seacat* y el *Plymouth* abrió fuego con los cañones de 4,5 pulgadas. Pero el *Macchi* pudo alejarse para informar a su Comando sobre los 14 barcos que acababa de avistar en la bahía de San Carlos.

Aviones arrendados

Cuando comenzaron las operaciones tendientes a la recuperación de Malvinas, a fines de marzo de 1982, todas ellas estaban amparadas en la protección que les brindaban las exploraciones de los aviones *Neptune*, tanto antisubmarina como antisuperficie a larga distancia, y que continuaron luego del 2 de abril. Paralelamente al cumplimiento de esta imprescindible capacidad, era evidente el creciente deterioro de los dos únicos y viejos aviones que la estaban prestando. Es por eso que el Estado Mayor General de la Armada analizó alternativas urgentemente, y resolvió arrendar dos aviones brasileños *Embraer 111*.

Se destacaron dos tripulaciones a Brasil el 27 de abril. Quince días después estaban los dos *Bandeirantes* en nuestro país, y el 22 de mayo comenzaron a explorar desde la Estación Aeronaval Río Gallegos. Allí se reunieron con los cinco aviones *Tracker S2E* de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, que habían sido desembarcados del portaaviones para desarrollar también tareas de exploración desde tierra; de acuerdo con los sectores que todas las noches les fijaba el Comando de la Aviación Naval, estos dos elementos de tareas mantuvieron durante todo el conflicto la exploración alrededor de Malvinas, hasta San Carlos los esforzados *S2E* en el límite de su autonomía, y más allá los *Embraer 111*, que pocos días después sumaron dos tripulaciones más. El *Embraer 111*, de vigilancia marítima en tiempo de paz, con seis horas de autonomía y un radar que le aseguraba 65 millas de alcance sobre un blanco mediano, no poseía equipos de contramedidas ni alarmas electrónicas (en la Base Aeronaval Comandante Espora se le instalaron analizadores de espectro), y además carecía de equipos antihielo, lo que para una situación de guerra y un teatro de malas condiciones meteorológicas, lo hacía bastante débil y vulnerable. Y así volaron 39 misiones operativas.

(3) Malvinas. Orgullo de un recuerdo por el Capitán de Fragata Julio E. Kalauz, editado por *Mach 1*, Año V, N° 24, pág. 4, correspondiente a enero/marzo de 1989.



Único *Tracker S2E* camuflado de azul a partir del 15 de mayo.

Era para mí una incógnita. No me imaginaba cómo hacían estas tripulaciones para volar sin antihielos con mal tiempo, nubes y temperaturas bajas, hasta que años después llegó a mis manos un escrito elaborado por el Comandante de ese elemento de tareas; allí decía (3):

Cada vez que debíamos despegar para un vuelo de exploración con mal tiempo pensaba en los problemas que podríamos tener, me encomendaba a Dios y le rogaba que no tuviéramos una plantada de motor o una pérdida de sustentación por el hielo acumulado.

Y Dios los ayudó. Gente valiente los hombres de la Aviación Naval, que operaron en ese teatro hostil y complicado, en total desventaja contra un enemigo que domi-

naba el mar y el aire, con unos pocos medios actualizados y una gran mayoría de materiales anticuados y obsoletos, y que para colmo hasta debieron ser usados en tareas ajenas a su concepción original. No otra cosa puede decirse de las 672 misiones que cumplieron en el área de batalla las distintas tripulaciones de la diez Escuadrillas Aeronavales, en una formidable demostración de temple y profesionalismo.

Los dos Embraer 111 fueron reintegrados a la empresa brasileña, indemnes, el 24 de julio de 1982.

Otras consideraciones sobre el hundimiento del Sheffield

Manifestado en publicaciones inglesas. Dice el Almirante Woodward (4):

Las acciones del 4 de mayo comenzaron con otro ataque de un Vulcan de la RAF sobre el aeropuerto. Al igual que el día 1º, el bombardeo logró la sorpresa, pero el racimo de 21 bombas cayó a 600 yardas al oeste de la pista sin causar daño en las instalaciones. El Vulcan y sus once aviones tanque Víctor regresaron a la isla Ascensión sin novedad.

El Almirante Woodward esperaba repetir el éxito del día 1º, dando prioridad a la reducción del poder aéreo argentino. El Grupo de Batalla de Portaaviones navegó hacia el oeste durante la noche, y hacia media mañana el Hermes y el Invencible se situaban a 100 millas al sur de Puerto Argentino, con los tres destructores Tipo 42 a 20 millas en dirección a la amenaza, formando la línea de piquetes.

Las PACs de Sea Harrier estaban volando desde antes de las primeras luces. Un avión Neptune de la Aviación Naval detectó e informó la posición de los buques ingleses a 1215 hs. Un par de Super Etendard despegó de Río Grande, y luego de reunirse con el avión tanque a 130 millas al este descendieron y enfilaron hacia los buques, distantes 250 millas.

El Neptune, con serios problemas en su radar, pudo actualizar a los SUE la posición de los ecos (que eran los Tipo 42), a 60 millas al sur de Puerto Argentino y 115 millas al este de los aviones atacantes. Los SUE enfrentaban mal tiempo, con lloviznas y zonas de niebla, visibilidad menor de media milla y base de las nubes a 500 pies.

Mientras tanto la línea de piquetes y los portaaviones 20 millas al este tenían mejor tiempo, con 10 millas de visibilidad, techo a 1.000 pies y una suave brisa. Los Tipo 42 estaban distanciados 15 millas entre sí, con el Coventry a 40 millas de Puerto Argentino, el Glasgow en el centro y el Sheffield en el extremo sur. Cuatro Sea Harrier se mantenían en PAC. Entre las naves de avanzada y los portaaviones había una segunda línea de defensa formada por las fragatas Arrow, Yarmouth y Alacrity más el grande y viejo destructor Glamorgan. Detrás de ellos venían tres barcos auxiliares, colocados supuestamente para confundir a los radares argentinos, y luego los portaaviones cada uno con su fragata antisubmarina Tipo 22, dotadas también de modernos sistemas antimisiles Sea Wolf. En definitiva, era una clásica formación de defensa antiaérea.

En varias ocasiones durante los días precedentes, los buques del Grupo de Batalla de Portaaviones habían asumido condición de máxima alerta por detecciones radar y MAE que resultaron falsas alarmas. Los aviadores navales argentinos usaban adecuadamente sus emisiones para no ser detectados.

El primer aviso del ataque que se aproximaba el 4 de mayo lo dio el Glasgow, que había detectado con su equipo MAE las emisiones de los SUE cuando estaban a 40 millas al oeste y ascendieron levemente para obtener su blanco, haciendo tres barridos radar. La PAC fue enviada a investigar pero manteniéndose entre las nubes, mientras los Tipo 42 trataban de adquirir los dificultosos blancos con sus sistemas Sea Dart. El Sheffield estaba utilizando su equipo de comunicaciones satelitales, que apagó al recibir la alarma del Glasgow, y tenía su radar en uso cuando los SUE fueron detectados. En pocos instantes el Glasgow envió informes sucesivos de azimut y distancia de los atacantes, dirigidos al Invencible. En éste se encontraba el Comandante de Guerra Antiaérea, el cual no terminaba de convencerse de que el ataque era real, y en consecuencia no adoptó ninguna medida. Esta falta de reacción se explica porque en los últimos días había recibido tres o cuatro alarmas cada mañana, y al resultar falsas había dejado de creer en ellas: necesitaba y pedía más certezas.

(4)
Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, páginas varias del Capítulo 1.

Los aviones, continuando su vuelo rasante, lanzaron sendos Exocet cuando estaban aproximadamente a 25 millas del blanco y regresaron a su base: no habían hecho ningún intento para identificar el blanco ni para seleccionar un blanco más importante.

Disparados a esa distancia, los Exocet tenían algo más de un minuto de vuelo para alcanzar el blanco: el único preaviso lo dio una estela de humo y un misil avistados a menos de una milla del Sheffield, aún cuando el Glasgow había continuado dando la alarma. El Sheffield no tuvo tiempo para disparar el chaff, aunque sí lo había hecho el Glasgow. Un misil impactó en el Sheffield; el otro fue visto pasar por la Yarmouth, un minuto después y a 20 millas al este, y tan cerca que pudieron verle el color de las aletas.

Los incendios en el Sheffield se propagaron rápidamente. Los sistemas de comunicaciones colapsaron, y el primero que se percató fue un Sea King que volaba una patrulla antisubmarina a 7 millas de distancia, que al constatar el silencio del Tipo 42 creyó que había sido torpedeado; se acercó, descendió un hombre en la cubierta, lo izó nuevamente, y enterado así de la causa y naturaleza del daño, lo comunicó al Hermes: habían transcurrido 10 minutos desde el impacto. La asistencia llegó de inmediato: la Arrow por babor y la Yarmouth por estribor intentaron vanamente controlar los incendios con sus mangueras. Para mayor complicación aún, la Yarmouth se vio obligada poco después a abrirse cuando se informó una alarma de ataque con torpedos. El buque efectuó una corrida lanzando cargas de profundidad sobre un contacto de posible submarino y luego retornó junto a la Sheffield, dejando la explotación del contacto a su helicóptero Wasp y a los Sea King. La caza del supuesto submarino prosiguió por dos horas, durante las cuales la Yarmouth debió abrirse una vez más para colaborar en el ataque antisubmarino con la precisión de sus armas.

Poco después de las 1800 el Sheffield fue abandonado por su tripulación, la cual había sufrido 20 muertos y 24 heridos.

Al analizar este episodio, los ingleses resolvieron dictar normas para el uso del chaff por todos los buques en todas las alarmas (para lo que se debió montar una nueva fábrica de chaff en Inglaterra que multiplicó por ocho la producción), se diseñaron maniobras de los buques para distraer la cabeza detectora del misil, así como reflectores radar y "jammers" para seducir al misil desde helicópteros, y se modificaron los radares de búsqueda de los Nimrod para ser instalados en los Sea King, los cuales serían estacionados como piquetes.

Dentro de la fuerza inglesa fue motivo de investigación el comportamiento del *Sheffield* antes del impacto. Aparentemente nunca detectó las emisiones radar de los aviones argentinos ni jamás vio a los atacantes en sus propios radares y, además, o bien no recibió las advertencias del *Glasgow* o decidió, al igual que el Comandante de Guerra Antiaérea del *Invincible*, que se trataba de otra falsa alarma. Resulta obvio que no había sensación de peligro en ese cuarto de operaciones en el momento fundamental. Sea cual fuere la razón, no dispararon el chaff ni le avisaron a su Comandante, que estaba descansando en el camarote. La cuestión es que el *Sheffield* no tuvo ningún tipo de reacción ante los informes del *Glasgow*. También debió haber una imagen de enlace entrando, medio por el cual se transmitía la representación táctica del *Glasgow* a todos los demás buques, pero tampoco hubo una reacción ante ella. En ese momento no era posible determinar si las fallas habían estado en el personal o en el material, o en ambos.

En cuanto a la aseveración de que los SUE no intentaron identificar el blanco ni buscar un blanco más importante, pierde consistencia si se conoce que el avión naval con misiles aire-superficie no tiene capacidad de búsqueda sino que necesita que alguien le provea el punto dato, y su principal característica y amenaza es el lanzamiento letal a larga distancia (20 a 30 millas).

Con respecto a las maniobras antisubmarinas que ocuparon a numerosas fuerzas aéreas y navales inglesas durante más de dos horas, mientras asistían al malherido *Sheffield*, es sabido que no había ningún submarino argentino en las cercanías, por lo que debe inscribirse como un trauma de batalla.

Nunca más, después del ataque al *Sheffield*, volvería el grueso de la Fuerza de Tareas británica a actuar tan cerca de tierra.

Vigías de la Armada. La Fuerza Aérea hunde al *Coventry*

El 25 de mayo de 1982 se produjo una operación singular por su inicio y desarrollo, en la cual no intervinieron aviones navales pero sí personal de la Armada, cuyo papel pasó casi inadvertido a pesar de haber sido muy importante.

Después de analizar el desastre del *Sheffield* el Almirante Woodward había iniciado una nueva táctica a partir del 9 de mayo. Fuera de los Harrier, las armas de mayor alcance en su fuerza eran los destructores Tipo 42 (*Coventry* y *Glasgow*) con sus Sea Dart. Si se les anexaba una fragata Tipo 22 (*Brilliant* o *Broadsword*) con sus Sea Wolf para compensar la ceguera crítica de los Sea Dart a baja altura, constituirían un equipo de gran poder ofensivo y defensivo. Sin embargo, con las primeras operaciones comprobarían las dificultades que presentaban los Sea Wolf; el sistema se trababa, su computadora estaba concebida para un solo objetivo y se desequilibraba con varios aviones atacando a la vez, y su radar carecía de cubiertas protectoras por lo que los efectos de la sal y del mar fueron severos. Pero era la mejor combinación que teóricamente podía obtener, y el tándem destructor-fragata comenzó a operar.

El día 15 de mayo un grupo de hombres del SAS, en una incursión nocturna, habían inutilizado los aviones navales Mentor T-34C, Pucará de Fuerza Aérea y un Skyvan de Prefectura que estaban estacionados en la Estación Aeronaval Calderón, en la isla Borbón. La dotación de personal aeronáutico y de Infantería de Marina invirtió los días siguientes en tratar de recuperar algún avión y reparar la pista. Mientras una patrulla recorría la costa el día 25, avistaron dos buques ingleses (eran el *Coventry* y la *Broadsword*) al 330° y 7 millas. La información fue transmitida a Río Grande y de allí a Comodoro Rivadavia (donde se encontraba transitoriamente el Comandante de Teatro, además del Comando de la Fuerza Aérea Sur) y al Comando de la Aviación Naval (que tenía en progreso el ataque al *Atlantic Conveyor*). La patrulla subió a un morro y mantuvo actualizada la posición de los buques, que casi no variaba.

La Fuerza Aérea Sur (FAS) dispuso un ataque con 4 A4s, acompañados por un Lear Jet que actuaba como retransmisor de las comunicaciones. Los aviones se reabastecieron del avión tanque y enfilaron hacia el este. En su aproximación fueron detectados a unas 100 millas al sudoeste de la boca del Estrecho de San Carlos. Inmediatamente se destacaron los Harrier para interceptarlos, pero se perdió el contacto porque los A4s bajaron a vuelo rasante sobre la costa sur de la isla Gran Malvina.

A todo esto, los observadores navales en tierra seguían informando la posición de los buques, que variaba entre el 330° y 350° del morro y 8/10 millas, es decir que los atacantes obtenían un punto dato muy exacto y actualizado en el mar.

Los ingleses sabían que los aviones aparecerían desde tierra, pero los radares no los podían ubicar. A 1520 surgieron los dos primeros A4s desde detrás del promontorio de la isla Borbón. El radar del Sea Dart del *Coventry* no los registraba. Abrieron fuego antiaéreo con el cañón de 4,5 pulgadas. Los aviones enfilaron hacia la *Broadsword*. El radar del Sea Wolf no se decidía por ninguno de los dos aviones y volvía a neutro. Se lanzaron cuatro bombas de 500 kilos: tres erraron y la cuarta rebotó en el mar y se abrió paso por estribor de la fragata, a un metro y medio sobre la línea de flotación, impactando en forma ascendente para atravesar la cubierta de vuelo y destrozarse el helicóptero Lynx, pero sin explotar.

Los otros dos A4s también salieron por detrás de la isla Borbón y se dirigieron hacia el *Coventry*, del cual los separaban 50 segundos de vuelo. El Sea Dart estaba impotente pues su radar no los podía fijar. En cambio el Sea Wolf del *Broadsword* sí respondió, pero en el instante en que tenía su blanco en pantalla el Comandante del *Coventry* ordenó una caída a babor, cruzando la proa de la fragata e impidiéndole accionar su Sea Wolf.

De las cuatro bombas de 500 kilos arrojadas por la segunda sección de A4s sobre el *Coventry*, tres hicieron impacto y explotaron. Diecinueve hombres murieron instantánea-

(5)
El Sheffield hundido
y el Glasgow muy averiado.

mente. El *Coventry* se hundió en 100 metros de agua, a los veinte minutos de ser alcanzado, y después de haberse dado vuelta. Era el tercer ⁽⁵⁾ destructor Tipo 42 que perdían en veinte días, y aún no sabían que, hacia el norte, en pocos minutos más los Super Etendard hundirían el *Atlantic Conveyor*.

Después de la acción del *Coventry* el Almirante Woodward reconsideró su opinión de que la combinación 22/42 funcionaba eficientemente y decidió que, por lo menos cerca de la costa, no era así.

Hundimiento del *Atlantic Conveyor*. Desastre logístico inglés

En la operación que culminó con el ataque y hundimiento del destructor *Sheffield*, el 4 de mayo, la labor desarrollada por el avión explorador *Neptune* había sido un factor vital para el éxito, al detectar previamente el blanco y guiar después a los SUE hacia el punto de lanzamiento. Pero a partir de ese día la vetustez y obsolescencia de los *Neptune* entraron en crisis, sus equipos se negaron a seguir funcionando, y la Aviación Naval quedó sin aviones capaces de explorar al este de Malvinas, zona adonde se habían replegado los portaaviones ingleses. Es entonces cuando los Jefes navales destacados en Puerto Argentino comienzan a realizar una tarea de detalle, tesonera y paciente; se trataba de tomar nota, a través del radar, de cada uno de los puntos en el mar donde aparecían y desaparecían los aviones y helicópteros ingleses que despegaban y aterrizaban en los portaaviones.

Esos datos, transmitidos al Comando de la Aviación Naval hora tras hora, día tras día, convenientemente graficados, fueron señalando no sólo la zona desde donde operaba el enemigo, sino también cuáles eran sus movimientos y cómo variaban éstos a lo largo de cada jornada. Surgió además del análisis que esos movimientos eran más o menos uniformes y, en consecuencia, nos sugerían que se podría hacer una apreciación anticipada de ellos. En definitiva, el Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval dedujo que se podían ordenar ataques con los SUE porque estábamos en condiciones de predecir la posición de los portaaviones ingleses para una determinada hora (esa posición no debía diferir en más de 10 millas de la real, porque de lo contrario los aviones atacantes no encontrarían el blanco). Y con estos datos y condiciones, no del todo exactos pero los únicos disponibles, y posibles, decidimos lanzar el ataque.

Se hizo una tentativa el 23 de mayo y... falló, porque mientras los SUE volaban hacia un portaaviones enemigo, imprevistamente éste adoptó un rumbo que lo alejaba de la zona, y como una vez en vuelo se anulaba toda comunicación con los aviones atacantes por su seguridad, cuando llegaron al punto de lanzamiento, al no encontrar su blanco debieron regresar, frustrados y molestos.

Y llegó el 25 de mayo. Así como después del hundimiento del *Belgrano* numerosos anuncios en publicaciones y periódicos predecían la próxima revancha de los argentinos, para el 25 de mayo vaticinaban importantes operaciones en conmemoración de la fecha patria. Es curioso, pero además absurdo. En la guerra todos los días son iguales, con la obsesión de causar el mayor daño posible al menor costo. No se pueden anticipar los acontecimientos sino elaborarlos concienzudamente esperando el momento adecuado, y al mismo tiempo estar preparados para reaccionar ante lo inesperado. Cuando se produce alguna acción favorable o adversa, uno lo celebra o lamenta pero sólo por breves instantes; de inmediato se vuelve a lo mismo, pues en general nada ha cambiado y la guerra continúa. Por eso lo de las revanchas o los vaticinios no tiene asidero; es pura casualidad que el hundimiento del *Sheffield* se produjera dos días después del *Belgrano*, y que justamente el 25 de mayo fuera tan exitoso. Ese día, desde Puerto Argentino informaban que los portaaviones estaban a unas 110 millas al nordeste. Ordené lanzar un ataque.

Después de asegurarse el apoyo del imprescindible avión tanque de la Fuerza Aérea, dos SUE con sendos misiles Exocet AM-39 despegaron de la Base Aeronaval Río Grande a las 1433 horas y se encaminaron al punto de encuentro, a 160 millas al este de Puerto Deseado. Siempre tratando de introducir modificaciones sorpresivas, esta vez la Fuerza de Tareas recibiría

el ataque desde el sector norte. Luego de reaprovisionarse en vuelo sin inconvenientes, los dos aviones iniciaron la faz final del ataque. Aproximadamente a 150 millas del blanco los SUE descendieron a vuelo rasante y prepararon sus sistemas para el lanzamiento. Cuando llegaron a la distancia apropiada hicieron su primera emisión radar y, asombrosamente, los buques enemigos aparecieron en sus pantallas: estaban exactamente en la posición calculada por el Comando de Aviación Naval horas antes. Los radares se engancharon rápidamente (eran dos ecos grandes y uno chico) y cuando se encontraban a unas 25 millas del blanco, a una señal del líder, fueron lanzados los misiles.

Inmediatamente los atacantes giraron iniciando el regreso y, luego de reaprovisionarse nuevamente con el avión tanque que los estaba esperando en la misma posición anterior, se dirigieron a Río Grande en donde aterrizaron sin novedad: habían estado en el aire tres horas y cincuenta minutos.

La disposición inglesa contaba con un solo piquete, el Tipo 42 Exeter, a 25 millas al oeste, más atrás estaban el Clase County *Glamorgan* y la Tipo 21 *Ambuscade* protegiendo la línea de barcos auxiliares, y por último la Tipo 22 *Brilliant* y la tipo 21 *Alacrity* apoyando a los dos portaaviones. Dice el Almirante Woodward (6):

El aspecto que me resultaba un tanto preocupante era la posición del Atlantic Conveyor, colocado por mí en el extremo norte de la línea de los auxiliares, en un área inalcanzable desde Río Grande, base de los Eten-dard. Este carguero de 18.000 toneladas de Cunard era de incalculable valor para nosotros, ya que transportaba tres enormes helicópteros Chinook para transporte de tropas y cinco Wessex. También traía 14 Harrier que ya habían sido transferidos a los portaaviones. Su larga cubierta nos permitía usarlo como un tercer portaaviones por los helicópteros. Todavía estaba cargado hasta la borda con abastecimientos y municiones, entre ellas seiscientas bombas para los Harrier y todo el equipamiento para construir una pista de aterrizaje para ellos en San Carlos.

Deliberadamente habíamos retenido al Conveyor en la retaguardia, en el área de espera, hasta el último momento, hasta el instante preciso en que tuviera que partir a gran velocidad hacia el Estrecho, para allí descargar con gran rapidez durante la noche, y regresar de inmediato a la relativa seguridad del Grupo de Batalla. El primer indicio de que se avecinaba un ataque lo tuvieron los buques ingleses cuando interceptaron un mensaje de "Buena suerte" que, rompiendo el silencio de radio, partía del avión tanque al terminar el reabastecimiento. El segundo, cuando el Exeter interceptó las emisiones radar de los SUE, y el tercero cuando los aviones aparecieron en los radares de la Ambuscade y el Brilliant a 24 millas, cuando estaban lanzando. Los gritos de "chaff" sonaban en todos los cuartos de operaciones. Los misiles encontraron el chaff de la Ambuscade y lo atravesaron buscando nuevo blanco, al que de inmediato encontraron. Ambos ajustaron de manera automática su curso para seguir sobre el agua otras cuatro millas en línea recta hacia el Atlantic Conveyor, estrellándose por el lado de babor, dos metros por encima de la línea de flotación, con una enorme explosión. Murieron 11 hombres. Las fuerzas terrestres iban a tener que caminar para atravesar la isla Soledad.

Mientras tanto el Invencible descubrió otro par más de sólidos contactos a sólo veinte millas, en dirección al Hermes, y lanzó en rápida sucesión seis misiles Sea Dart, lo cual agregó más confusión a las pantallas radar de toda la Fuerza; los primeros dos fueron dirigidos a los Sea King de la cortina antisubmarina, el segundo par sobre el sistema Sea Wolf del Brilliant que se había disparado automáticamente sobre los Exocet pero sin acertarles, y los dos últimos Sea Dart sobre el chaff arrojado por el Hermes, al que le pasaron peligrosamente cerca. En resumen, fue una total y preocupante falsa alarma.

Llama la atención que con tantos preavisos no se hayan enviado las PACs sobre los SUE, pero estaban todas asignadas a la zona donde estaba hundiéndose el Tipo 42 *Coventry*, después de haber sido atacado por aviones de la Fuerza Aérea. Las consecuencias del hundimiento del *Atlantic Conveyor* fueron inmediatas y desastrosas. Los ingleses estaban esperando sus helicópteros para ser aerotransportados desde San Carlos hasta proximidades de Puerto Argentino; al perder sus medios de transporte debieron rectificar totalmente sus previsiones y apelar a alternativas de mucho mayor esfuerzo para cumplir sus propósitos. Una de esas

(6)
Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, página 305.

alternativas los llevó al sangriento desembarco en bahía Agradable, días más tarde, donde nuestra Fuerza Aérea les causó ingentes daños y pérdidas.

Luego del ataque al *Atlantic Conveyor*, los portaaviones no incursionaron más ni al norte ni al sur de Malvinas; se mantuvieron siempre al este, a más de 100 millas, y trataron de reforzar sus cortinas de defensa. Consecuentemente, los períodos de patrullaje de los Harrier se redujeron otra vez.

Repliegue de los Super Etendard

Después de haberse agotado los misiles Exocet, dispuse que los Super Etendard se repliegaran a la Base Aeronaval Comandante Espora; sus pilotos no tenían otro adiestramiento en armas que el lanzamiento diurno de misiles, pero el motivo principal del repliegue era otro. El blanco prioritario para los SUE eran los portaaviones ingleses. Persiguiendo ese objetivo se habían consumido los únicos cinco misiles que poseíamos. Pero la guerra continuaba. Los organismos pertinentes del Estado Mayor General de la Armada (Jefatura de Aviación Naval y Dirección de Armas Navales) realizaban gestiones para obtener más Exocet, apelando para ello a todos los medios y caminos posibles.

Es sabido que los SUE siempre buscaron y obtuvieron la sorpresa en sus acciones: sorpresa técnica y sorpresa táctica, y las lograron con la misma puesta en servicio del sistema y el misil, con sus perfiles de vuelo, con sus aproximaciones al enemigo desde distintos azimutes, con su correcta técnica de vuelo y de lanzamiento. Por el otro lado, los ingleses trataban de contrarrestar estos procedimientos, fatales para ellos, con medidas que iban instrumentando progresivamente: vigilar la pista de Puerto Argentino para evitar aterrizajes posteriores a los ataques, ubicación de helicópteros piquetes y de alarma antimisil, refuerzo de las cortinas antiaéreas, alejamiento de las unidades principales hacia el este, obtención de la hora de despegue de los SUE por medio de informantes o espías, etc. Pero en las horas nocturnas, una vez que comprobaron que no recibían ataques aéreos después de la puesta del sol, había una cierta distensión en las actitudes navales inglesas: sus buques se aproximaban a Puerto Argentino, y los que estaban en San Carlos se alejaban de la boca del Estrecho.

La próxima sorpresa táctica iba a consistir en el ataque nocturno con misiles. Por eso, mientras llegaban los Exocet, que supuestamente estaban en proceso de adquisición, envié a los SUE a Espora para reparar sus computadoras y sistemas y, fundamentalmente, para adiestrarse en lanzamiento nocturno de misiles. Les di tres semanas de plazo para alcanzar el nivel deseado, y cumplieron eficientemente, pues el 23 de junio me informaron que la Escuadrilla estaba lista para ejecutar: pero los misiles no habían llegado, y la guerra había concluido.

La acción conjunta con la Fuerza Aérea

De antiguo son conocidas las discrepancias, en cuanto a políticas y procedimientos operativos, entre la Fuerza Aérea y la Armada, que por otra parte no es una exclusividad de nuestro país. El caso de Malvinas no fue una excepción, aunque se hicieron esfuerzos por ambas partes para evitarlo, como lo demuestran las siguientes acciones:

- Durante el planeamiento de la operación primó un ambiente de armonía que intentó aclarar cualquier duda de entendimiento.
- Se organizó un Grupo de Exploración Conjunto; la Fuerza Aérea llevaba a bordo de sus aviones de exploración aviadores navales agregados a la tripulación, tanto en los vuelos de máxima distancia hacia el norte del Atlántico como en otros que operaban desde Comodoro Rivadavia y la Base Aeronaval Comandante Espora.
- La Fuerza Aérea asignó un Oficial Superior como asesor en el Estado Mayor de COATLANSUR.
- El Comando de la Aviación Naval designó un grupo de Oficiales Superiores y Jefes, experimentados en operaciones de ataque y de exploración y guerra antisubmarina, para ase-

sorar al Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) en todas las técnicas y tácticas de la guerra en el mar, y para cumplir tareas de coordinación.

- Se hicieron ejercitaciones conjuntas de aeroabastecimiento de combustible con aviones SUE y A4s, a requerimiento del Comando de la Aviación Naval. Durante el conflicto la Fuerza Aérea proveyó sus imprescindibles aviones tanque KC-130 para reaprovisionamiento de los aviones navales, prácticamente sin restricciones para los SUE y con algunas limitaciones para los A4s.
- Se hicieron ejercitaciones conjuntas de comunicaciones, de búsqueda antisuperficie y guiado de aviones atacantes, a requerimiento de la Fuerza Aérea.
- La Armada facilitó a la Fuerza Aérea elementos de supervivencia en el mar (trajes antiexposición, chalecos salvavidas, botes de goma) para sus tripulaciones.
- La Armada proveyó napalm a la Fuerza Aérea.
- La Armada proveyó a la Fuerza Aérea bombas MK-82, de 500 libras y cola retardada que fueron desembarcadas del portaaviones, y personal instructor para su empleo.
- La Armada proveyó a la Fuerza Aérea las siluetas e instrucciones para el reconocimiento de todos los buques ingleses.
- No se logró organizar un Sistema de Búsqueda y Rescate Conjunto, pero en la realidad la Armada rescató pilotos de la Fuerza Aérea, el Ejército rescató pilotos de la Armada, y la Fuerza Aérea efectuó una maniobra de diversión que posibilitó el escape de un avión naval “enganchado” por la defensa antiaérea de un buque inglés.
- No se logró apoyo aerofotográfico de Malvinas con aviones de la Fuerza Aérea.
- Es de destacar la excelente relación que existía entre los pilotos navales y de la Fuerza Aérea destacados en la Base Aeronaval Río Grande, tanto en el intercambio de información como en el trato personal y la camaradería en general.
- La Fuerza Aérea ofreció siempre escoltas para los SUE, no así para los A4s. Parte del éxito en los ataques de SUE radicaba en la sorpresa y para obtenerla iban sólo dos aviones en absoluto silencio, por eso se rehusó el ofrecimiento de escolta.
- La FAS intentó obtener el control de los SUE.
- El 30 de mayo, a pedido del Comando FAS, se agregaron cuatro A4s de Fuerza Aérea a dos SUE que iban a lanzar un Exocet sobre el portaaviones *Invincible* (hasta la fecha los ingleses no han admitido el impacto). Sobre la estela del misil penetraron los A4s: dos fueron derribados y los otros dos lanzaron sin poder confirmar impactos.



Avión Super Etendard reabasteciéndose en vuelo el día 30 de mayo para atacar objetivo portaaviones HMS *Invincible*.

Es decir, fueron numerosos los intentos de cooperación y coordinación, que se lograron en grados diversos, así como las iniciativas tendientes a lograr mayor efectividad en las operaciones. La Fuerza Aérea, confirmando la experiencia de otras naciones, impuso su voluntad de ejecutar operaciones independientes en total coincidencia con las teorías de la guerra que son propias de casi todas las fuerzas aéreas, basadas en una apreciación de preeminencia y gran poder de destrucción de la aviación, a la vez que subestima a las fuerzas navales y terrestres y a la aviación embarcada. Con esa concepción, la acción conjunta es muy difícil de ejecutar, aunque en nuestro país estarían actualmente solucionados a nivel conjunto los aspectos negativos que aquí he mencionado.

Intercambio epistolar

Durante el año 1993 y principios de 1994 mantuve un intercambio de cartas personales con el Almirante Sir John Woodward. Se inició con la intercesión del Agregado Naval a la Embajada de Gran Bretaña en la Argentina. Si bien el Almirante se excusó por no poder tratar temas

sensibles, por lo que no satisfizo la mayoría de las preguntas que le formulé sobre los hechos pasados, sí se avino a dialogar sobre algunos principios y aspectos generales de la guerra en el mar aunque haciendo frecuentes apelaciones a “las brumas de la guerra”. Naturalmente, coincidimos en la importancia vital de los portaaviones, pero no concordamos en el modo que resultaría más eficaz para atacarlos en el Atlántico Sur. El Almirante Woodward sostenía que los argentinos tendríamos que haber hecho un ataque masivo, con 8 A4s y 4 SUE, para intentar neutralizarlos, aun a costa de soportar probables grandes pérdidas.

Para nosotros ese criterio era impracticable, por lo siguiente:

- Se carecía de medios para lograr un punto dato cierto.
- Se carecía de aviones tanque para reabastecer tantos aviones lanzados sobre un blanco situado a 600 millas de distancia.
- Se comprometía el mantenimiento de la discreción y la sorpresa.
- No había protección contraaérea.
- Los atacantes tenían que buscar su blanco mientras atravesaban el fuego de las cortinas, lo que contradice la técnica de lanzamiento del misil.
- Había que neutralizar ambos portaaviones: muy improbable.
- La probabilidad de los A4s para impactar una bomba atravesando las cortinas era muy baja, según se había calculado el 1° de mayo.
- Se perdía la amenaza de los Exocet, que mantenían a la Fuerza de Tareas 150 millas al este de las Malvinas.

En este intercambio de opiniones no hubo acuerdo, y el contacto se fue diluyendo. Una lástima porque podría haber sido más fructífero.

Psicosis y desgaste

Fue una guerra de misiles. La primera. Nadie la conocía. Por eso impactaron tanto a ambos bandos las primeras bajas. Era una nueva escala. Dice el Almirante Woodward (7):

El ataque al Sheffield había sido, sin la menor duda, un fuerte impacto para todos nosotros, incluyéndome a mí. Por suerte siguieron unos días de mal tiempo que me dieron oportunidad para tranquilizarme. Trataba de convencerme de que lo del Sheffield no era más que un dato estadístico. Pero no lo hice muy bien. Una nave estaba rota. Algunos hombres habían muerto. Otros con serias quemaduras. En la enfermería del Hermes los médicos se enfrentaban a una realidad en escala no conocida hasta ese momento. Y yo debía obligarme a dejar todo eso de lado, a dominar mis acciones. Tres días más tarde, me pareció que ya estaba en condiciones de seguir el juego, más velozmente repuesto que otros. Sin embargo a mi alrededor no cesaban los nerviosos gritos de ¡Misil! La gente del cuarto de Operaciones reaccionaba desmedidamente ante una simple bandada de gaviotas. Y era totalmente comprensible. Nos recuperaremos, me dije. Mejoraremos nuestro desempeño ante próximas amenazas, aprendiendo de los desafortunados pero inevitables errores que implica toda empresa humana.

El aspecto psicológico era un punto importantísimo a ser tenido en cuenta. Son conocidas las terribles secuelas de esta guerra con cientos de suicidios en ambos bandos. Pero en medio del conflicto sólo podían detectarse casos puntuales por actitudes que salían de lo normal en uno u otro sentido. Los ingleses perdieron un aviador, para quien el trauma de los vuelos de alto riesgo resultó excesivo pero nadie se percató de ello. También un médico se desmoronó, así como dos oficiales mecánicos. Se abocaron entonces con mayor dedicación a ubicar los casos de estrés.

Los casos verdaderos, aquéllos en los que un hombre claramente no puede hacer su trabajo, se resolvían rápidamente con la repatriación inmediata. Pero había otros para quienes el trauma no era repentino ni obvio. Se trata de hombres que siguen haciendo aquello para lo cual su cerebro ha sido programado y pueden, como una especie de autodefensa, esconder durante mucho tiempo la auténtica verdad de que, en una emergencia, no reaccionan como corresponde, no porque ellos no sepan que deben hacerlo, o porque no quieran hacerlo, sino

(7) Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, página 196.

sencillamente porque su mente se cerró en un momento dado. Lo que no es sencillo es la detección de estos casos, que requieren personal calificado y muy especializado. Todo esto constituye un aspecto que los comandantes deben tener en consideración particular. Y a ello había que sumar el mero desgaste del uso y el tiempo. Llevaban más de dos meses en el mar, que los castigaba casi tanto como la sensación de peligro en que vivían y los ataques que recibían. Todo esto los llevó a decir ⁽⁸⁾:

Estamos ya en el límite de nuestras posibilidades, con sólo tres naves sin mayores problemas operativos (Hermes, Yarmouth y Exeter). De la fuerza de destructores y fragatas, el 45% está reducido a capacidad cero para operar. En cuanto a los sistemas de defensa automática del buque, el Sea Wolf del Andrómeda está inutilizado, todos los sistemas del Brilliant padecen una gran cantidad de fallas, el Broadsword tiene inutilizado medio sistema de armas y un eje de propulsión. Ninguno de las Tipo 21 está en condiciones: el Avenger está descompuesto, el Arrow está roto y tiene una turbina Olympus inutilizada, y muchas cosas más. Las Tipo County Glamorgan y Antrim están seriamente averiadas. Todo se está cayendo a pedazos.

(8)
Los Cien Días (One Hundred Days),
Almirante Sandy Woodward con
Patrick Robinson, Editorial Sudame-
ricana, Buenos Aires, página 339.

Y así siguieron. Cayéndose a pedazos. Pero resistieron, y ganaron la guerra.

Consideraciones finales

Este trabajo, como no podía ser de otra manera, sólo cubre una parte menor de los infinitos acontecimientos y circunstancias de 1982. El propósito es recordarlos en general, y en particular algunos hechos que a la Aviación Naval competen, con motivo de conmemorar los 25 años de su ocurrencia.

Sería necesario escribir mucho más para salvar la injusticia que estoy cometiendo al no mencionar hechos y personas que tanto enaltecieron a la Armada. No podría olvidarme, porque los conozco íntimamente, de ellos, de sus trabajos y sacrificios, de su dedicación e idoneidad, de su valentía en las operaciones, de sus angustias, de sus familias, de nuestros muertos y heridos, oficiales y suboficiales.

Porque aunque aquí no pueda darles cabida a todos, no deja de ser injusto no describir lo que hicieron otras Escuadrillas Aeronavales de Ataque, de Helicópteros, de Exploración, Antisubmarina, de Sostén Logístico Móvil, de Reconocimiento, de Propósitos Generales y la Escuela de Aviación Naval, las Bases Aeronavales (en especial Río Grande, y Río Gallegos, y Malvinas), los arsenales Aeronavales y el Taller Aeronaval Central, las operaciones de Inteligencia y de Comunicaciones, la Logística, los Estados Mayores, y muchos más.

Afortunadamente existe el Tomo III de la Historia de la Aviación Naval Argentina, donde están documentados todos los hechos y mencionadas todas las personas que los protagonizaron, constituyéndose en la publicación más completa y fidedigna que existe sobre la Aviación Naval en la guerra. Allí están todos los actores y sus vivencias extraordinarias, los aviadores Navales y sus experiencias irrepetibles. Yo los comandé durante dos años y, dentro de ellos, los 74 días de guerra; es un orgullo imborrable, es un honor incomparable. ■



CONCURSO ANUAL SOBRE TEMAS PROFESIONALES DEL CENTRO NAVAL



1. Tema:

Será fijado por la HCD y deberá corresponder a cuestiones profesionales específicas que abarquen el campo de la:

- Defensa Nacional
- Estrategia Militar
- Estrategia Operacional
- Táctica Naval
- Organización de la Armada
- Conducción del Personal Naval

2. Fecha del llamado a concurso:

Mes de septiembre de cada año.

3. Fecha de adjudicación:

En la ceremonia anual recordatoria del Aniversario del Presidente D. Domingo F. Sarmiento.

4. Comité de evaluación:

Serán invitados a integrarlo al:

- Director del Centro de Estudios Estudios Estratégicos de la Armada
- Director de la Escuela Naval Militar
- Director de la Escuela de Guerra Naval
- Director del Boletín del Centro Naval
- Presidente del Instituto de Publicaciones Navales
- Presidente del Comité Académico del Centro Naval
- Representante del COIM
- Representante del COAN
- Presidente del Centro Naval (Presidente del Comité)

5. Otros detalles:

5.1. Fecha de entrega: El 30 de julio de cada año. En el caso de las obras enviadas por correo, se considerará como válida la fecha que indique el matasellos.

5.2. Presentación:

Las obras serán escritas en castellano y su extensión no debe ser superior a las cien (100) páginas, en papel sin membrete, formato A4 (según Norma DIN-A4, 210 X 297 mm), con un interlineado de espacio y medio e impreso en una sola de sus caras, en computadora o máquina de escribir, dividido en Títulos, Capítulos y Artículos, cuando ello

sea necesario. Para participar del Concurso, se deberá entregar tres copias de la obra, sencillamente encuadernadas. El trabajo será firmado con un seudónimo y en sobre aparte, que será entregado por un tercero en el despacho de la Presidencia, se indicará el nombre real del autor o de los autores.

5.3. Autoría: Exclusiva para socios Activos, Activos Vitalicios y Adherentes del Centro Naval. Estos pueden recibir la colaboración de terceros no socios, en cuyo caso quedará expresamente indicado quienes fueron, en el sobre con el nombre real del autor o los autores.

5.4. Difusión: El trabajo seleccionado se imprimirá como una separata del Boletín del Centro Naval y será distribuido con el mismo.

5.5. Premio: Consistirá en una medalla de oro del Centro Naval, con la correspondiente inscripción en su reverso y en un premio en efectivo de 200 cuotas sociales de un socio Activo. En el caso que ningún trabajo satisfaga, el concurso podrá declararse desierto.

Tema

- Bases y puntos de apoyo que requiere la República Argentina, en sus litorales marítimo y fluvial, para el sostén de una Armada capaz de brindarle seguridad a los intereses vitales del Estado y trascendencia al país en el Atlántico Sur, escenario irrenunciable de su accionar político y diplomático internacional.
- Los medios operativos a sostener serán similares a los previstos en el trabajo "Diseño Operativo de una Armada posible para la República Argentina, en el lapso 2005-2030", premiado en el año 2005.
- El despliegue a proponer debe aprovechar, toda vez que ello sea posible, las facilidades existentes (economía de los medios) y su dimensionamiento indicarse en forma general y en función de los medios a apoyar.
- Otros detalles según normas vigentes.

ARGENTINA: UN DESAFÍO AL MUNDO PARA SALIR DEL CAOS

LUIS PADIN

El mundo del siglo XXI se encamina hacia la regionalización o bloques. Los suramericanos nos encontramos divididos en repúblicas que no tendrán viabilidad para enfrentar al mundo del presente siglo.

Son múltiples los imperios de la historia de la civilización que han crecido gracias a la unión de sus pueblos e ininidad los ejemplos de los que han caído o desaparecido como consecuencia de sus divisiones internas. Las rápidas y profundas transformaciones que se producen en el mundo actual señalan graves obligaciones a los sectores dirigentes de los países de América del Sur.

La formación de espacios económicos comunes de dimensiones continentales son realidades geopolíticas que conforman los centros de poder que regirán a la humanidad del presente siglo XXI y las individualidades nacionales tendrán escasas posibilidades no sólo de sobrevivir sino también de desarrollarse adecuadamente.

Se vive en un mundo con cambios profundos, extremadamente veloces, con realidades geográficas, económicas, científicas y tecnológicas, las que frecuentemente superan los objetivos geopolíticos seculares que planteaban estrategias enfrentadas en los países del Cono Sur.

Durante esos últimos años se va dando un cambio acelerado desde una política de confrontación hacia otra de complementación que reconoce distintos motivos tales como:

- La realidad de un mundo enfocado hacia la regionalización, a fin de adaptarse con éxito a la globalización.
- Desarrollo del interior mediterráneo para facilitar una amplia integración física.
- Garantizar la seguridad común regional para enfrentar los riesgos de un nuevo orden internacional.

LOS NUEVOS TIEMPOS DE UN MUNDO QUE CAMBIA REQUIEREN TAMBIÉN NUEVAS SOLUCIONES. NOS ENCONTRAMOS EN LA ERA DE LOS ESTADOS-REGIÓN Y EL SIGLO XXI CORRESPONDE A LA CONSOLIDACIÓN DE LOS MISMOS. LOS QUE NO COMPRENDAN LO MENCIONADO DESAPARECERÁN O SERÁN SOJUZGADOS COMO AQUELLOS PUEBLOS QUE NO SUPIERON ADECUARSE A LA REALIDAD DE SUS TIEMPOS.

El hombre no sólo vive en los espacios económicos sino que le da forma a los mismos, emplazando en él sus ciudades, caminos e implantando su cultura y civilización.

El Mercosur, de reciente aparición, significa un proceso de rearticulación regional que apareja grandes cambios en la dinámica geoeconómica y cultural del Cono Sur Americano.

*Egresado de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano en 1955.
Graduado de Ingeniero Mecánico en 1974.
Navegó en la Flota de YPF.
Fue Inspector de Reparaciones, jefe de la División Talleres de Reparaciones Navales, jefe del Departamento Construcciones navales.
Fue gerente comercial de Astilleros ASTARSA, jefe del Departamento Comercialización de Astillero M.M.M. Domecq García, Marketing Manager del Lloyd's Register of Shipping para Argentina, Uruguay y Paraguay.
Consultor independiente, vicepresidente 2° de Mega Puerto La Plata S.A.
Profesor en la Universidad Tecnológica Nacional La Plata, y en la Universidad Católica La Plata.
Presidente de la Asociación Argentina para el Uso Racional de la Energía.
Presidente de la Fundación Universidad Católica La Plata.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 13.6.2006

Observando un mapa territorial de la región, puede advertirse la conformación de un gran eje geoeconómico que se extiende desde Río de Janeiro hasta Santiago de Chile, pasando por Montevideo y las áreas metropolitanas del Gran Buenos Aires y Gran La Plata que uniendo Atlántico y Pacífico, representa el 75% del PBN sudamericano y el 67% de su población.

Surge así la alternativa futura de profundizar el Mercosur, asegurando la distribución equitativa de los beneficios económicos entre los países miembro, atendiendo los impactos regionales para evitar detrimentos a otros, desarrollar nuevos sectores productivos coordinando políticas que prevean los cambios en el orden internacional y articulando posiciones en dicho campo. Éstos serían los temas sustantivos que juntamente con los de la educación y la cultura se deben tener en cuenta y considerar para el crecimiento y desarrollo de los pueblos del Mercosur.

Dice Peter Drucker: “La cultura es el medio que utilizan las naciones para inscribirse definitivamente en la historia.” Jean Monnet, el inspirador y artífice de la integración europea, ha absuelto posiciones al expresar: “Si tuviera que empezar de nuevo, comenzaría por la educación y la cultura”.

LA CULTURA ES LIBERTAD, ES AUTOGESTIÓN. POR ELLO SE DEBE TENER EN CUENTA QUE “NO ES EL ESTADO EL QUE CREA LA CULTURA SINO QUE SON LAS CULTURAS LAS QUE CONFIGURAN LOS ESTADOS. LA SOCIEDAD CIVIL ES A LA VEZ EL MARCO Y EL CORAZÓN DE LA CULTURA.

Debe dejarse debidamente aclarado que integración no significa abandonar ni renegar de la idea de Nación y que, por el contrario, se apoya en ella al estimar que la misma se fundamenta en un “ethos” que refleja la conciencia colectiva respecto de un pasado y su proyección en el futuro. Los pueblos son hijos de su historia la que es la visión retrospectiva del futuro.

Dentro del escenario internacional actual se van formando bloques o espacios económicos, que constituyen los grandes centros de poder. La integración económica debiera ser complementada por la integración cultural. René Maheu dijo: “Todo crecimiento que apunta a una calidad de vida depende fundamentalmente de la cultura, entendida la misma como calidad de vida, como expresión de existencia de un pueblo y de sus razones de vivir”.

Hasta hoy, en general, se ha puesto énfasis en la integración económica, pero no debe olvidarse que el Mercosur comprende distintos aspectos de igual importancia como los aspectos sociales, legislativos, cultural, científico, etc. Sin embargo la integración sólo será posible si no se la fragmenta, si se considera a la persona no como objeto sino como sujeto de este proceso en su amplia dimensión.

Cabe señalar que las provincias argentinas Formosa, Chaco, Corrientes, Misiones, Entre Ríos y Santa Fe, integrantes de la Comisión Regional de Comercio Exterior del Nordeste Argentino y Litoral, conforman juntamente con los estados brasileños de Matto Grosso do Sul, Río Grande Do Sul, Santa Catarina y Paraná la Comisión del Sur y llevan a cabo un proceso de integración regional cuyo marco jurídico internacional es el “Protocolo N° 23 Regional Fronterizo” firmado entre la Argentina y Brasil el 29 de noviembre de 1988. Los alcances de este proceso comprenden aspectos comerciales, empresariales, energéticos, transporte, culturales, etc.

Con referencia a los aspectos culturales, en oportunidad del encuentro de los presidentes de la Argentina y de Brasil en Uruguayana el 22 de agosto de 1989, y en coincidencia con la reunión de los gobernadores de las provincias mencionadas integrantes de la Comisión del Sur, se decidió constituir una Comisión de Cultura Regional. Sus acciones comprenden entre otras:

- Declarar de interés común de la región a la cultura guaraní.
- Recomendar la institucionalización del intercambio académico de profesores y estudiantes entre las universidades argentinas y brasileñas de la región.

- Recomendar la realización y difusión de un programa mensual de televisión por las emisoras estatales de Brasil y la Argentina.
- Realizar un trabajo conjunto de reivindicación y apoyo a las ruinas jesuíticas.
- Celebrar reuniones periódicas entre los directores de cultura de las provincias integrantes de la CRECENEA y de los estados de CODESUL.

Una de las iniciativas más importantes fue la creación de la Asociación de Integración Regional Universitaria (ADIRU). Este hecho tuvo lugar en ocasión del Primer Encuentro Universitario Argentino-Brasileño de Integración Regional, que se llevó a cabo en Resistencia (Chaco) el 1° de junio de 1990, con la participación de la Universidad Nacional del Nordeste, Universidad Nacional de Formosa, Universidad Tecnológica Nacional, Universidad Federal de Santa María, Universidad Federal de Río Grande del Sur, Universidad Católica de Pelotas, la Pontificia Universidad Católica de Río Grande del Sur y Universidad Estadual de Maringa.

La ADIRU es una sociedad civil no gubernamental, sin fines de lucro, que tiene por finalidad “promover y desarrollar acciones que tiendan a consolidar la región en sus aspectos económicos, sociales, culturales y políticos, en el ejercicio de sus funciones específicas de docencia, investigación, extensión y crítica cultural”.

La estructura orgánica de esta asociación se conforma con un Consejo de Rectores, integrado por los rectores de todas las universidades signatarias, y entre sus variadas funciones merece destacarse el establecer las acciones necesarias para el desarrollo e intercambio de tecnologías requeridas por la región.

Un hito en la historia de ADIRU lo constituye la vinculación asociativa con la Asociación de Integración Universitaria Argentino-Paraguaya, que se documentó en la Declaración de Asunción del 15 de octubre de 1991 en la que se manifestaba: “entendemos que esta integración no será completa en el contexto del Mercosur hasta que tengamos incorporadas las universidades hermanas de la República Oriental del Uruguay”. No se incluían en la Declaración referencias a las universidades de Chile, Bolivia o del resto del territorio de la República Argentina.

El 30 de junio de 1995 los gobernadores de las provincias integrantes del CRECENEA – LITORAL y de los estados que conforman el CODESUL, en Paso de los Libres (Corrientes), resolvieron crear el FORO PERMANENTE de GOBERNADORES de CRECENEA y CODESUL, el que análogamente al Mercosur debía mantener un mínimo de una reunión anual.

Estas situaciones son causa de luchas de valores e intereses en donde el hombre, desvalorizado, sufre las consecuencias del capricho de un líder cuyos errores se justifican como consecuencia de disposiciones de sus antecesores.

Luis Alberto Moniz Bandeira en su obra *Argentina, Brasil, Estados Unidos - De la Triple Alianza al Mercosur*, refiriéndose a Brasil, expresa que la importancia para la política externa brasileña de Asia, África e inclusive Europa ha sido desde 1945 (y seguirá siéndolo) relativamente marginal respecto de la importancia central de los Estados Unidos sobre su política interna y sobre la sudamericana, quedando la Argentina en segundo lugar por su relación esencial en cualquier estrategia relativa al subcontinente.

EN LA POLÍTICA INTERNA DE BRASIL, LOS ESTADOS UNIDOS TIENEN UNA IMPORTANCIA CENTRAL QUE SE EXTIENDE A LA POLÍTICA SUDAMERICANA Y EN SEGUNDO LUGAR SE ENCUENTRA LA ARGENTINA POR SU RELACIÓN ESENCIAL EN CUALQUIER ESTRATEGIA RELATIVA AL SUBCONTINENTE.

Las relaciones entre la Argentina y Brasil estuvieron caracterizadas por la rivalidad, con momentos de aproximación, en general frustrados por la acción de las grandes potencias.

Estas rivalidades se iniciaron con la expansión territorial brasileña y la disputa por el Río de la Plata, vía de acceso esencial al interior del continente y a las importantes riquezas mineras.

El destino de la sociedad brasileña jamás podrá ser limitado teniendo en cuenta las dimensiones de su territorio, de su población, de su PBI, su localización geográfica y los desafíos de sus disparidades sociales y vulnerabilidades externas. Brasil, Estados Unidos y China están dentro de los países con mayor PBI del mundo.

El territorio brasileño no sufre desastres naturales de significación y cuenta con condiciones climáticas moderadas, existiendo en el mismo el mayor volumen de biodiversidad y agua potable, tierras cultivables con una capacidad de producción para alimentar a 600 millones de seres humanos, recursos minerales variados de gran potencial y calidad. La población brasileña utiliza una sola lengua, no presenta conflictos étnicos o religiosos, crece 1,7% anualmente y se estima que sobrepasará los 200 millones de habitantes en el año 2020, lo que le permitirá articular un mercado de dimensiones continentales, de menor vulnerabilidad a factores externos, con capacidad de desarrollar casi todas las actividades productivas, cualquiera que sea su escala mínima.

EN LOS ÚLTIMOS CIENTO AÑOS EL PBI BRASILEÑO FUE EL QUE PRESENTÓ EL MAYOR CRECIMIENTO DEL MUNDO, LO QUE MUESTRA UNA SIGNIFICATIVA ACUMULACIÓN DE CAPITAL, CAPACIDAD TECNOLÓGICA DE SUS EMPRESARIOS, INGENIEROS Y OPERARIOS, SEÑALANDO ASÍ SU APTITUD DE EXPANSIÓN Y DIVERSIFICACIÓN.

Desde 1822 hasta el presente existen en Brasil dos corrientes de pensamiento y acción política. La PRIMERA representada por el barón de Mauá, Alves Branco, Getulio Vargas, Juscelino Kubitschek y otros que comprendieron la necesidad de promover la industrialización del país, de construir, expandir e integrar su mercado interno, de desarrollar su capacidad tecnológica, de diversificar sus relaciones con el exterior y de reducir su vulnerabilidad y dependencia respecto de las grandes potencias.

La SEGUNDA corriente de pensamiento y acción tienen entre otros como exponentes al vizconde Cairú, Tavares Bastos, Castelo Branco y Fernando Collor que consideran que la inserción de Brasil debería hacerse a través de las ventajas comparativas de su suelo y clima, del privilegio al capital, la empresa y la tecnología de los extranjeros, de una supervalorización de la estabilidad monetaria y de la libertad cambiaria.

Para la política mundial, Brasil es la América portuguesa que no se desintegró y que mantuvo su unidad económica, social y política a la inversa de lo que ocurrió en la América española, fragmentada en más de diez Estados. El Reino de Brasil, ya apartado de Portugal y como Estado organizado desde 1822 dispuso de un aparato burocrático-militar que, con una gran experiencia diplomática, ejerció durante el siglo XIX su primacía en la Cuenca del Plata, donde los Estados todavía no estaban consolidados tanto en la Argentina, Uruguay, Paraguay y Bolivia como en el resto de América del Sur.

Frente a la creciente internacionalización, la tendencia para la integración de Brasil y la Argentina impulsó la formación del Mercosur con el objetivo de la creación de un Estado Multinacional a imagen de la Unión Europea, mediante la integración de todos los países de América del Sur y en base al Eje Río de Janeiro-San Pablo-Mendoza Rosario-Buenos Aires que corresponde a la región de mayor desarrollo de subcontinente y que se extiende por casi toda la Cuenca del Plata.

LA VOCACIÓN DE AMÉRICA DEL SUR ES LA DE CONSTITUIR UN ESPACIO ECONÓMICO INTEGRADO, UN MERCADO AMPLIADO POR LA REDUCCIÓN O ELIMINACIÓN DE TRABAS Y OBSTÁCULOS AL COMERCIO Y POR LA MEJORA DE LAS CONEXIONES FÍSICAS DEL TRANSPORTE Y COMUNICACIONES.

La realidad del siglo XXI nos indica que los grandes conflictos recién se están perfilando. El panhispanismo posee una realidad cultural pero carece del fundamento económico mientras que el panamericanismo tiene una base económica pero carece de una realidad cultural.

La primera mitad del siglo XX asiste a la progresiva expansión económica norteamericana en América latina con una pausa en los años 30 por motivos de la Gran Depresión y sus secuelas que alentaron las políticas de sustitución de importaciones en América latina y el arranque de un proceso de industrialización ya ponderable en México, Brasil y la Argentina. Esa primera mitad del siglo genera el intento del ABC (Argentina, Brasil y Chile), concebido en 1910 por el barón de Río Branco y Roque Sáenz Peña. En 1940 tuvo lugar el primer Tratado de la Cuenca del Plata entre la Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, que quedó rápidamente en letra muerta por el gran oleaje panamericanista de la Segunda Guerra Mundial. Este Tratado de la Cuenca del Plata fue la primera semilla ignota del Mercosur.

Puede hablarse de una civilización atlántica sudamericana integrada por las culturas y subculturas correspondientes a las distintas etnias y pueblos existentes en Brasil, la Argentina, Uruguay y Paraguay, países vinculados desde los tiempos prehistóricos, cuando aún ellos no existían ni política ni jurídicamente como tales, por relaciones de todo tipo en el orden natural y en el orden humano.

Si se contemplan las realidades continentales desde el punto de vista geográfico, que a la postre convoca al concurso del análisis sociológico y a la síntesis etnológica, puede considerarse la existencia de una América Atlántica y otra Pacífica. Cada una de ellas posee individualidades geológicas, orográficas, climáticas y ecológicas peculiares con entonaciones propias, una declinación telúrica y antrópica que las distingue al par que las complementa.

La zona oriental de Sudamérica es el vertedero de grandes ríos que con extensos recorridos descargan hacia el Atlántico, entre los que se destacan el grandioso Amazonas, el Orinoco y, desde las mesetas y sierras interiores de Brasil, el río San Francisco, padre de la unidad brasileña y el majestuoso Paraná que recibe desde el Mato Grosso al Paraguay por margen izquierda y con el Uruguay descarga en el amplio Río de la Plata, cuya configuración constituye una estratégica escotadura.

Cinco países (la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) están vinculados por la red fluvial que indirecta o directamente desemboca en la escotadura platense. La historia y la geografía de Sudamérica han puesto de relieve, vívidamente, la importancia estratégica, política y cultural que posee esta cuenca. Desde más de un enfoque el centro de gravedad del Mercosur se encuentra en ella, lo cual no excluye de sus beneficios a las zonas meridionales de la Argentina y del norte y nordeste de Brasil.

ESTA MAJESTUOSA CUENCA DEL PLATA VIERTI AL OCÉANO ATLÁNTICO UN CAUDAL MEDIO DE 22.000 M³/SEG, QUE REPRESENTA EL 4,5% DE LA DISPONIBILIDAD DEL AGUA DULCE DEL MUNDO.

Todos conocemos el signo geopolítico de este río, disputado ayer por los imperios coloniales de Portugal y España, cuyas tierras constituyeron el engramillado escenario de la Jesuítica Vaquería del Mar y que luego fundaron el complejo cultural de la vaca y el caballo.

Se sucederían en la América del Sur las luchas entre la "civilización" urbana y la "barbarie" rural, entre la gente del puerto y la del interior, enfrentamiento que se prolongará adquiriendo matices nacionales y locales, con el choque de realistas y patriotas, unitarios y federales, industriales y estancieros, centralistas y regionalistas, cuyos episodios pretéritos alumbran nuevas modalidades de enfrentamientos entre el "progreso" y la "tradición", entre el cosmopolitismo maquinista e industrial y el aldeanismo artesanal y latifundista.

Sobre la base de todo lo anteriormente mencionado, cabe preguntarnos: **¿Cómo hacer de la Argentina un país serio y confiable al mundo? ¿Cuál es su destino?**

Surge indudablemente que su destino está orientado hacia el Atlántico y por lo tanto es marítimo.

Existen muchos aspectos y factores a analizar y resolver pero comenzaremos por uno de los más importantes como es el "transporte terrestre". Las diferencias de costo del transporte en llanura respecto al de altura, ya sea en camión o en ferrocarril, no admiten discusión alguna. El que pretende cruzar con cargas la Cordillera de los Andes por los pasos fronterizos (sin entrar a considerar las condiciones climatológicas) implica elevar la carga a 4.000 msnm (metros sobre el nivel del mar), o sea que se deben recorrer 100 m por cada 4 m que nos elevamos; es decir elevarnos 4.000 m en la montaña equivale a recorrer una distancia de 100 km en llanura.

VALE DECIR QUE QUIEN PIENSA TRANSPORTAR SUS CARGAS POR PUERTOS DEL PACÍFICO CON DESTINO A EXTREMO ORIENTE DEBERÁ ESTIMAR MUY BIEN SUS COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PUES EL CRUCE DE LOS ANDES OBLIGA A RECORRER 200KM EQUIVALENTES DE CAMINO DE MONTAÑA LO QUE DA UN HANDICAP A FAVOR PARA LA CUENCA DEL PLATA.

No hemos considerado la carencia de infraestructura en la Costa del Pacífico para almacenaje de granos y la congestión de vehículos de transporte en los pasos fronterizos. Transportar por vía terrestre a un puerto del Pacífico, por ejemplo 60.000 t de granos, implica utilizar 2.000 camiones, ¡120 km de ruta ocupada! Este ejemplo sólo se refiere a una carga hipotética de un buque de 60.000 DWT (o TPB), pero el transporte oceánico competitivo se logra actualmente con los colosos del mar de 125.000 DWT. No se discute la carga de contenedores que tengan por destino la costa del Pacífico de Canadá o Estados Unidos.

Transportar por ferrocarril esa misma carga implicaría utilizar treinta formaciones ferroviarias, dato a título ilustrativo, pues actualmente no se cuenta con ese medio de transporte. Reconstruir el viejo túnel o en su defecto realizar el nuevo de media altura significa una fuerte inversión cuya factibilidad técnica, económica y estratégica deberá ser estudiada.

Con respecto al transporte marítimo y fluvial se puede ver que nuestra costa Atlántica con su dilatado litoral marítimo no presenta características favorables para la construcción de un puerto de aguas profundas, moderno, seguro y eficaz con la salvedad de Bahía Blanca que se encuentra en el extremo de la pampa húmeda y comienzo del desierto; este puerto cuenta con un hinterland propio.

El Río de la Plata es la única entrada al continente desde el Cabo San Roque hasta el Cabo de Hornos y constituye la salida natural de toda la Hidrovía Paraná – Paraguay. Su cuenca de aporte tiene 3.200.000 km que se distribuyen según el siguiente detalle:

Río Paraná	1.607.000 km ²	Argentina	1.034.000 km ²
Río Paraguay	1.097.000 km ²	Brasil	1.414.000 km ²
Río Uruguay	361.000 km ²	Bolivia	204.000 km ²
Río de la Plata	135.000 km ²	Paraguay	407.000 km ²
		Uruguay	141.000 km

No existe región alguna en el mundo que ofrezca las ventajas que la simple geografía le otorga a la Cuenca del Plata, que sólo pueden perderse por un cataclismo universal o una política exterior (como en parte ha ocurrido) que no entienda cabalmente el inmenso valor de la economía de las exportaciones en todo tipo de productos. Nuestro territorio por su fertilidad presenta tres:

- La primera es que durante el invierno, la masa de la población del Hemisferio Norte dispone de la producción del Hemisferio Sur.
- La segunda, tiene escasa población y si se considera que si se descuentan los 14.000.000 habitantes del Gran Buenos Aires la zona productiva en todo el país cuenta con 7,1 hab/km², Demográficamente corresponde a un desierto. “Un desierto en la región más importante del mundo en la producción de alimentos que debieran ser industrializados al máximo”.
- La tercera es que somos la única región del mundo (Cuenca del Plata) que puede producir **Los cuarenta productos esenciales con los que se alimenta el ser humano.**

Por no haber comprendido lo anterior, la Argentina perdió los grandes mercados de carnes, cereales, frutas, etc. Una de las causas de dicho disenso fue precisamente no tener un sistema de acceso ferroviario y caminero, veloz, potente y moderno a nuestros puertos; además de no poseer un moderno Puerto de Aguas Profundas.

Desde 1950 existen las mismas 1.500 millones de hectáreas fértiles en el mundo para la obtención de alimentos, mientras que la población mundial creció al doble y avanza con un crecimiento anual de 100 millones de habitantes. Para el presente siglo se requieren más de 2.500 millones de hectáreas para cubrir el déficit de alimentos. Nuestra pampa húmeda tiene gran importancia para paliar esa desgarradora hambruna que se acerca.

Hoy en el mundo 15 millones de personas mueren de hambre anualmente y 800 millones padecen de desnutrición. La Argentina necesita y debe producir más y exportar más. Considerando la globalización, que incide negativamente en la distribución de la riqueza, las fronteras nacionales no se corresponden con el producto de cada región y las necesidades de cada habitante.

Cuando se habla de la Argentina como país rico se debería preguntar: ¿para qué espacio temporal? La riqueza de ésta se basó siempre en *commodities* y no en el valor agregado que la era industrial convalidó; para nosotros siempre fue más fácil vender *commodities* y comprar valor agregado. Desde 1860 a la fecha, los *commodities* se depreciaron fuertemente mientras que la población de nuestro país creció en forma notable, haciendo bajar drásticamente el PBI. per capita, al mismo tiempo que también se fue reduciendo su capacidad de compra.

El comercio internacional, es decir importaciones más exportaciones, creció desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta principios de este siglo XXI desde 500 billones de U\$S a más de 8.000 billones. Durante mucho tiempo la Argentina no incrementó su comercio exterior a un ritmo similar.

**LA EXTREMA POBREZA ES HOY CULPA DE TODOS Y PROVIENE DE NO
HABER SABIDO DESARROLLAR EL PRODUCTO INDUSTRIAL QUE SUPLIERA
EL DÉFICIT DE FALTA DE VALOR AGREGADO.**

El destino marítimo de la Argentina es inexorable y no ha sido entendido en el pasado por lo que cabe despertar de ese letargo. Nuestro país desarrolló una agresiva política de penetración hacia el interior hasta fines de la década del 30, se navegaban los ríos con relativa frecuencia, se disponía de eficientes puertos fluviales y marítimos para el tamaño de buques de aquellos tiempos en los que Rosario de Santa Fe le discutía el liderazgo mundial a Chicago como puerto cerealero.

Se construían ferrocarriles que atravesaban las fronteras y llegaban a todas las capitales de los países vecinos, pero surgió y se fueron acentuando las graves dicotomías económicas y sociales de la Argentina opulenta y desarrollada a la Argentina postergada, aislada y miserable con índices de pobreza, desnutrición, mortalidad infantil, desocupación y otros males inaceptables que imperiosamente debemos erradicar sin dilación.

El Paraná y sus afluentes deben convertirse en la gran hidrovía del transporte fluvial, ya que dentro del concepto de “transporte multimodal” deberá complementarse con las rutas y los ferrocarriles para lograr una eficiente capacidad de movilización de cargas y atender la demanda de un futuro no muy lejano de estas regiones centrales de la Cuenca del Plata. A los productos agrícolas, ganaderos, forestales se deben agregar las importantísimas reservas potenciales de minerales (hierro y manganesos de elevada ley) de los yacimientos del Mutum en Bolivia y el Urucum en Brasil. La explotación intensiva de ambos yacimientos permitiría extraer 100 millones de toneladas anuales durante 400 años según estimaciones realizadas.

Se vuelve así al caso del transporte de 60.000 t las que por vía terrestre requieren 2.000 camiones o 30 formaciones ferroviarias, mientras que usando la hidrovía necesitaríamos sólo dos trenes de 10 barcasas con remolcador de empuje. El costo por tonelada/km según datos de los puertos de Rosafé es de:

Camión	0,05 U\$S
Ferrocarril	0,03 U\$S
Barcaza	0,01 U\$S
Buque marítimo	0,0012 U\$S

Se evidencia así que para cierto tipo y volumen de cargas, el transporte por agua ofrece ventajas que a su vez se potenciarían mediante mejoras en la hidrovía. Por medio de ella se le devolvería al río el protagonismo histórico, impulsando las producciones agropecuarias e industriales de la región, posibilitando mayor empleo. Además se elevarían las condiciones de vida de los pueblos ribereños, incentivando la participación privada al optimizarse la localización de polos de desarrollo.

EL CONO SUR DE AMÉRICA TIENE UN DESTINO MARÍTIMO: “LOS PAÍSES RIBEREÑOS NO LIMITAN CON EL MAR, SE EXTIENDEN EN EL MAR”.

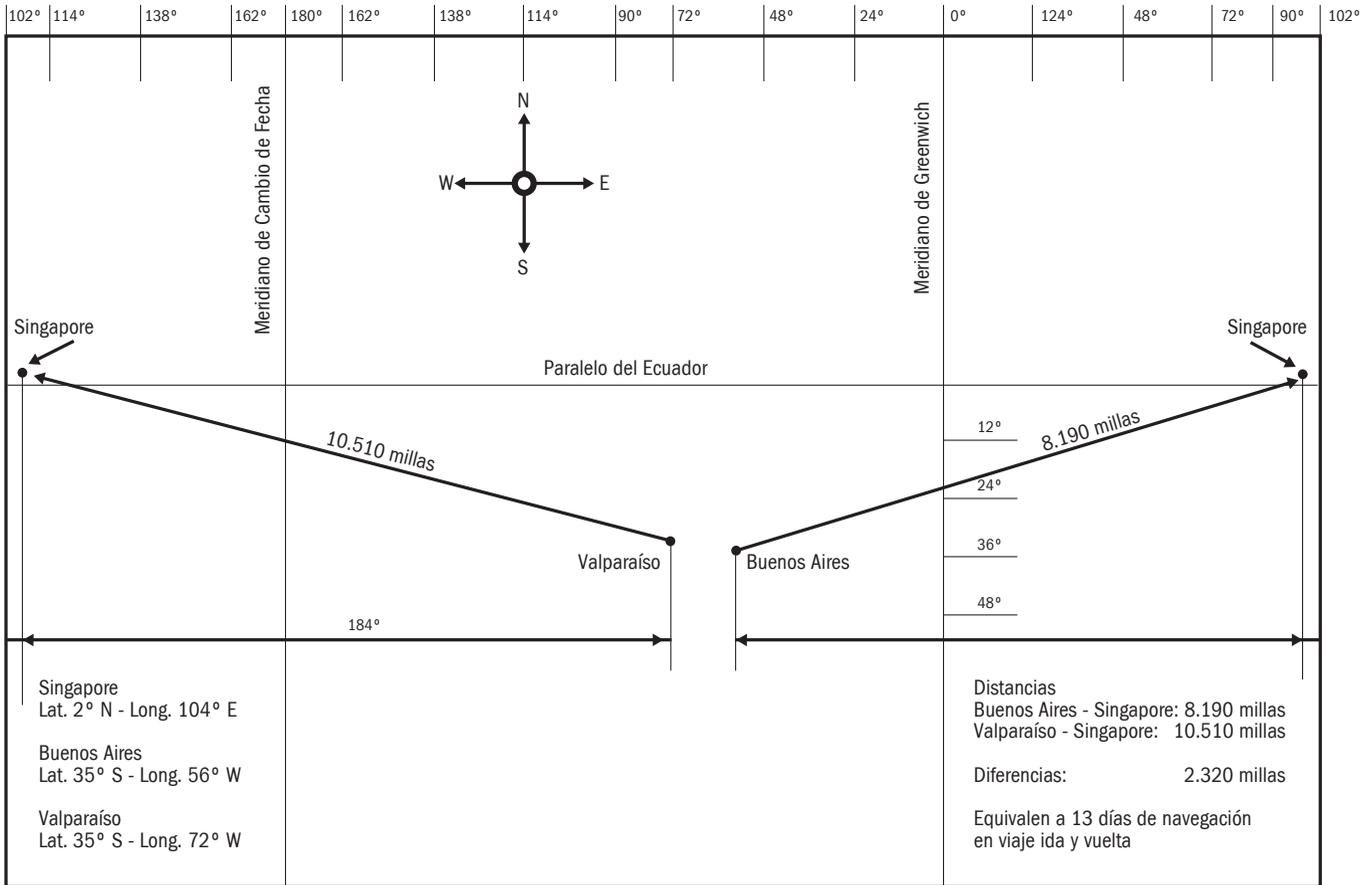
Debemos conectarnos y comerciar de ser posible con todo el mundo, tal como lo hacen los países desarrollados, o al menos intentarlo; la tarea no es sencilla, pero debemos realizarla. La solución de nuestros problemas no están escritas en ningún libro, he aquí el desafío. No se ha avanzado lo suficiente en incrementar nuestras exportaciones de mayor valor agregado fuera del Mercosur. Las tasas de crecimiento de estas exportaciones son totalmente insuficientes. Nos encontramos en una zona de extrema importancia donde es necesario reforzar la inversión en sectores de productos comercializables internacionalmente.

EL INCREMENTO DE LA PRODUCTIVIDAD ES EL FACTOR DE RIQUEZA MÁS IMPORTANTE PARA UNA NACIÓN.

Sin dejar de mirar al Norte deberíamos intensificar nuestras relaciones comerciales con aquellos países que se encuentran al este de la boca del Río de la Plata, o sea **buscar terceros mercados**. Si nos detenemos a observar la geografía, veremos que la boca del Río de la Plata se encuentra a 16.000 km de Nueva York y del Canal de la Mancha; a 12.000 km de la entrada al Mediterráneo; pero sólo a 8.000 km de Ciudad del Cabo, África, un continente con más de 412 millones de seres humanos asentados en los países ribereños subsaharianos.

Si continuamos observando más al este nos encontramos con Malasia, Asia y Oceanía, con una población de 3.170 millones de seres humanos, países con riquezas naturales, oro, diamantes, petróleo, maderas finas, etc., pero con hambre. Encontrándonos nosotros en el Cono Sur con alimentos, pienso que deberíamos ingresar en esos mercados con el sistema de intercambio compensado.

Una observación más detenida de esa geografía nos permite encontrar al puerto hub o puerto pivote más importante de extremo Oriente, Singapur, y posteriormente China y Japón, lo cual debe resaltarse como de gran importancia.



EL PUERTO DE SINGAPUR SE ENCUENTRA 2.320 MILLAS NÁUTICAS MÁS CERCA DEL RÍO DE LA PLATA QUE LOS DEMÁS PUERTOS DE LA COSTA DEL PACÍFICO SUR.

Esta distancia de 2.320 millas implican no menos de 6 días de navegación de ida y similar de vuelta. Además de Singapur y a título ilustrativo presentamos las distancias desde el puerto Antofagasta, en Chile, a otros puertos de Asia y cuáles son desde esos mismos puertos las distancias respectivas a la boca del Río de la Plata: (*)

PUERTO	Desde Buenos Aires (millas)	Desde Antofagasta (millas)
Singapur	8.190	10.510
Jakarta (Indonesia)	8.800	10.160
Manila (Filipinas)	10.210	10.290
Hong Kong (China)	10.380	10.580
Taipei (Taiwán)	10.790	10.540
Shangai (China)	11.100	10.480

De este sinóptico cuadro de referencias podemos destacar diferencias a favor de los puertos del Pacífico en tres, que son:

- 1) Hong Kong 200 millas
- 2) Taipei 250 millas
- 3) Shangai 620 millas

Pero si ahora consultamos el "The World Showing Bad Weather Areas and Periods" del *Lloyd's Maritime Atlas*, vemos que el amplio espejo del Océano Pacífico presenta mayor preeminencia de condiciones atmosféricas adversas y durante tiempos más prolongados que las que se presentan en el Océano Atlántico en su cruce desde el Río de la Plata al Canal de Mozambique.

(*)
 Mapa 151. "Defense Mapping Agency Hydrographic Center", Washington.

Se presentan así dos situaciones de compensación para la boca del Río de la Plata; la primera es que las distancias se reducen en tiempo por los factores climáticos y la segunda es que por esos mismos factores el costo del seguro también se reduce por el menor riesgo.

Por otra parte, con la cesión del Canal de Panamá, el tráfico marítimo internacional se acomodó en el sentido de los paralelos del globo terráqueo y los océanos comenzaron a ser surcados por los buques Post- Panamax y los Cap-Size, es decir por los colosos flotantes del mar de más de 125.000 DWT. El tráfico en el sentido de los meridianos se realiza con buques de menor porte a los que se denominan Feeders (Alimentadores) y en consecuencia en el negocio marítimo internacional aparecen los puertos hub, o sea puertos de concentración y distribución.

Es el mar quien juega un papel preponderante en el futuro económico y de bienestar de nuestros pueblos. **El mar es una parte constitutiva del poder económico del Estado** (Gorshkow – Rusia).

AMÉRICA DEL SUR NECESITA UN PUERTO HUB, UN PUERTO EFICIENTE, MODERNO Y DE COSTOS OPERATIVOS COMPETITIVOS; UN PUERTO AL CUAL PUEDAN ACCEDER Y OPERAR SIN INCONVENIENTES LOS COLOSOS FLOTANTES DE 125.000 DWT; UN PUERTO QUE SE COMPLEMENTE CON LOS YA EXISTENTES; UN PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS EN EL RÍO DE LA PLATA.

El majestuoso y poco profundo Río de la Plata es un delta sumergido con canales dragados artificialmente que admiten ser navegados y brindan acceso a los puertos de Buenos Aires, La Plata y a los situados en Rosafé, por buques de 60.000 DWT que zarpan hacia el mar con el 60% de su capacidad de carga, generando un falso flete que influye directamente sobre el precio de venta de nuestros productores. Esos buques continúan sus cargas en el puerto de Santos (Brasil), donde sufren demoras que juntamente con el falso flete afectan negativamente el precio de venta del producto nacional.

A principios del siglo XX, el Alte. Juan P. Sáenz Valiente realizó el relevamiento total del Río de la Plata. En dicho trabajo, Sáenz Valiente demuestra que el Canal de la Vaguada o Thalweg del Río de la Plata es el Canal Magdalena, canal recostado a unos 5 km de la ribera de la provincia de Buenos Aires. Cabe señalar que los actuales Canales Intermedio y Punta Indio tienen soleras o sea un ancho de 80 a 100 m, mientras que el Magdalena presenta una solera de 200 m. La intersección del Intermedio con el Punta Indio, área fluvial denominada el Codi- llo, es el lugar determinante de la profundidad en 32 pies al cero de estos canales.

El Canal Magdalena relevado por Sáenz Valiente tiene desde que se lo conoce 15 pies de profundidad, lo que indica la existencia de autodragado; asimismo durante su relevamiento se efectuaron batimetrías HASTA 32 METROS DE PROFUNDIDAD, sin encontrar en toda su extensión fondo rocoso o pétreo. Precisamente, Sáenz Valiente en su trabajo de hace un siglo recomienda que el puerto del futuro (hace 100 años) debe construirse en el canal de la Magdalena, en coincidencia con el estudio sobre transporte que hiciera la Fundación Okhita para nuestro país donde en el informe conocido como Okita II recomienda, al referirse al puerto de Buenos Aires, que la Argentina necesita un puerto de aguas profundas al sur de Buenos Aires

En conclusión se me ocurren cuatro reflexiones;

LA PRIMERA: quienes estamos, vivimos, estudiamos, trabajamos al sur del paralelo 35° S, debemos comenzar a trabajar en la creación del EJE BIOCEÁNICO CULTURAL, mediante la integración de las universidades públicas y privadas del Uruguay, de Chile, de las provincias de Buenos Aires, San Luis, Córdoba, Mendoza, San Juan, La Pampa, Neuquén y, lógicamente, las de la Patagonia.

Se deberán desarrollar los temarios socioculturales de interés de la integración; creo que nadie mejor que los profesionales de las Ciencias Sociales y de Educación y de la Universidad que decida tomar la posta de lanzamiento de este desafío de Integración. Se deberá informar e interesar a las universidades de la región mencionada. Se deberán comenzar las acciones de gestión correspondiente ante los organismos gubernamentales que faciliten la concreción de un documento similar al Protocolo N° 23 Regional Fronterizo.

LA SEGUNDA: interesar a los distintos estamentos del Estado, al capital de riesgo privado de la inversión y a la opinión pública de la necesidad de construir en el Río de la Plata un puerto de aguas profundas, localizado en las cercanías de la ciudad de La Plata. La obra consiste en dragar hasta 50 pies de profundidad el Canal de la Magdalena; construir muelles paralelos a las líneas de agua, vinculados a la ribera por un ferro viaducto que lo conectaría con todo el país sin pasar por Buenos Aires y descongestionándolo. Además se deben incluir los muelles y toda la infraestructura operativa propia portuaria, edilicia y urbanística, sistemas de información y comunicaciones, etc. En síntesis, un puerto que devuelva la autonomía de la Cuenca del Plata y asegure a la República Argentina no quedar marginada del tráfico marítimo internacional.

LA TERCERA: crear una segunda Mesopotamia entre los ríos Negro y Colorado con lo que se aprovecharía un importantísimo caudal de AGUA DULCE que hoy se pierde en el mar y permitiría la fertilización de miles de hectáreas para la actividad agrícola, industrial, forestal, etc., más las necesarias y respectivas obras de urbanización, energía comunicaciones, transporte, etc. Esto conllevaría a fortalecer el desarrollo portuario de San Antonio Oeste.

LA CUARTA: construir sobre el Río de la Plata una Unión Fija como la del proyectado Puente Punta Lara-Colonia, medio de vinculación permanente que ya fue adoptado en numerosos cruces fluviales y marítimos del mundo. Esta Unión Fija es en la actualidad el eslabón faltante del eje bioceánico que une los puertos de Valparaíso y del Sur de Chile con La Plata, Buenos Aires, Montevideo, San Pablo y Río de Janeiro constituyendo el vínculo de integración de la Nor-Patagonia y el Mercosur.

El proyecto mencionado cuenta con estudios completos finalizados y se encuadra dentro de una obra de inversión privada total que no requiere avales ni subsidios de los Estados. Actualmente el tratado para su concreción se encuentra aprobado por el Parlamento de la República Oriental del Uruguay, donde es ley, mientras en la República Argentina está en proceso de aprobación del Honorable Congreso Nacional.

CONCLUSIÓN

La primera reflexión hace no solamente a una integración cultural sino a un importante avance en el conocimiento y entendimiento mutuo, dejando para la historia viejos rencores u odios. Asimismo se recrean los valores del ser nacional dentro del respeto mutuo y el consenso de objetivos comunes que hagan a una mejor calidad de vida.

Frecuentemente se menciona que constituimos un crisol de razas, lo que es cierto, y al mismo tiempo esto representa nuestra problemática y crisis de nuestro ser sudamericano, pues aún no logramos definir intelectual y espiritualmente el modelo de ese ser nacional, ni tampoco hemos construido el molde para volcar el magma que se encuentra en el crisol. Considero que previamente a encarar el desafío del futuro se debe integrar y complementar la América del Atlántico y la del Pacífico.

Las restantes tres reflexiones se refieren a proyectos estratégicos que hacen al futuro del país, generando empleo genuino que produce riqueza, tributando impuestos y que conforman polos de desarrollo que atraerán la inversión privada. Afirmando el centro de gravedad del Mercosur en el área del Gran La Plata, y transformando a la provincia de Buenos Aires en la provincia oceánica de la Cuenca del Plata. ■

OBRAS CONSULTADAS:

- MERCOSUR. La Dimensión Cultural - G. Recondo
- ARGENTINA, BRASIL Y ESTADOS UNIDOS - Luis A. Moniz Bandeira.
- GEOESTRATEGIA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL - N. Boscovich
- GEOPOLÍTICA TRIDIMENSIONAL ARGENTINA - Fraga, Quetel y Koutoudjian.
- VISION GEOPOLÍTICA DE LA ARGENTINA - J. Fraga.
- LA DECISIÓN EN EL CAOS - Carlos A. Frasch.

Remuneración del personal militar

General de Brigada (R) Augusto J. B. Alemanzor (*)

Normalmente al profesional militar no le resulta grato el tratamiento público del tema referido a sus asignaciones económicas; sin embargo, las actuales expectativas de convivencia humana a nivel universal demuestran, que el joven de hoy, define su inclinación vocacional otorgando al factor económico una prioridad sustantiva para su éxito profesional. De allí que el interés por el futuro de las Fuerzas Armadas exige con urgencia que se revalorice la actual situación de las remuneraciones de sus integrantes, ubicándolas en el nivel que merecen y que les corresponde como custodios de la soberanía nacional.

Cumpliendo con una motivación exclusivamente institucional, ajena a todo posicionamiento individual o corporativo que pueda empañar la relevancia histórica del cometido que se persigue, resulta importante valorar la trascendencia futura del problema, ya que está en juego el decoro y respeto a la función militar en lo individual, y el prestigio y valía del conjunto en lo institucional y profesional.

Aceptada la premisa de que la profesión militar constituye una actividad lícita al servicio de la Nación, quienes la ejercen tienen el derecho natural de percibir una remuneración como retribución moral y económica al ejercicio de un esfuerzo humano.

A este derecho, legalmente adquirido por ciudadanos que eligen la carrera de las armas en la diversidad de opciones vocacionales que le ofrece la República, le corresponde un encuadramiento jurídico que lo proteja de la discrecionalidad con que puede tratarse una dádiva o un privilegio. Por ello, la legitimidad de esta evaluación dirigida a reafirmarlo por el camino de la racionalidad y la objetividad, atributos imprescindibles para una convivencia civilizada.

Surge así la necesidad de cuantificar montos, tomando en consideración las características especiales de la actividad militar, cuyo ejercicio se identifica y mimetiza con el conjunto al que sirve y pertenece, lo cual induce a la búsqueda de semejanzas en el contexto de la función institucional.

Para establecer con criterio e imparcialidad el valor intrínseco de las remuneraciones del personal militar se necesita recurrir a referentes que, por la naturaleza de la actividad del conjunto, pueden ser equiparables en el

contexto de la sociedad, en la estructura del Estado y en el ámbito de la República.

Estos tres estratos, Sociedad, Estado y República imponen que haya sólo dos instituciones comparables con las Fuerzas Armadas: la Justicia Federal y el Servicio Exterior, en razón de que cumplen funciones que monopoliza el Estado para preservar intereses superiores de la Nación. Por lo tanto, sin opción o posibilidad a ser privatizadas, su existencia responde al ejercicio de responsabilidades impuestas por la Constitución Nacional, preservan valores del todo como Nación, su funcionalidad sólo es válida como conjunto, son jerarquizadas y el nivel de responsabilidades de sus integrantes está acotado por el rango y el cargo, etc., etc.

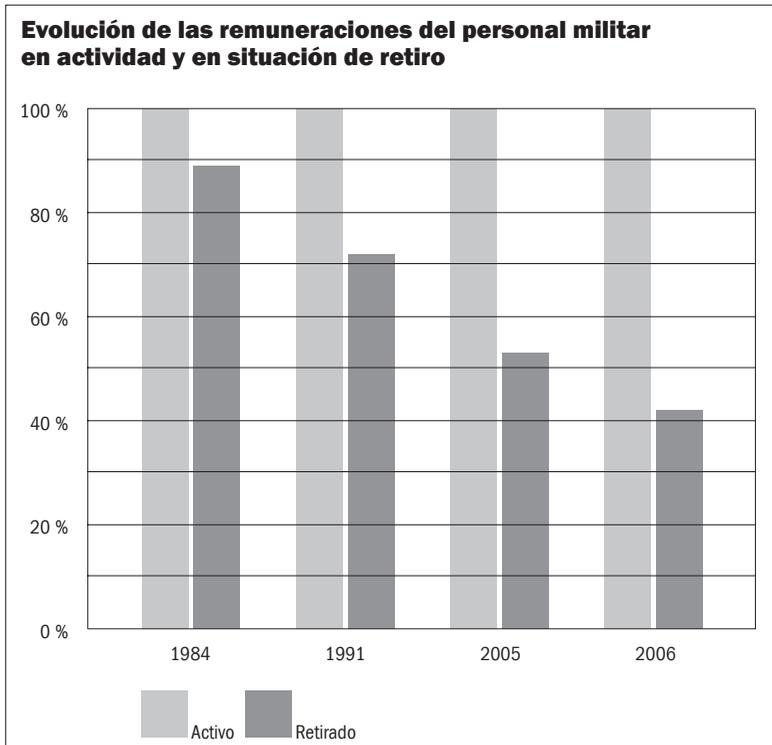
La razonabilidad de estos fundamentos, respetando una escala de valores éticos, morales, intelectuales y vocacionales, posibilitan que sean comparables los roles funcionales e institucionales de las Fuerzas Armadas con el Servicio Exterior y la Justicia Federal y hacen lógico extrapolar las semejanzas, al campo de las asignaciones económicas de sus integrantes.

Sustentada en este argumento, la Ley 20.304/73 establecía una equiparación de montos por cargos jerárquicos de las tres instituciones, en función de una tabla de valores monetarios que definía el gradiente de cada rango.

El 26 de junio de 1985 se sanciona la Ley 23.199/85 por la que se deroga la equiparación vigente, circunstancia a partir de la cual las remuneraciones castrenses no tienen referentes, libradas a la improvisación y a la arbitrariedad.

El otorgamiento de adicionales no bonificables y no remunerativos para paliar la evidente caída de las remuneraciones del personal militar en los últimos veintitrés años constituye el procedimiento legalmente cuestionable que se utilizó, provocando la irregularidad que preocupa.

Al respecto es oportuno transcribir parcialmente el Fallo 226 – XXXII de la Suprema Corte de Justicia de la Nación del 19 de agosto de 1999 que en el Inciso 14 dice: [...] *con relación al carácter no remunerativo y no bonificable de las asignaciones en cuestión, cabe poner de relieve que los decretos que en su origen se hallan viciados de inconstitucionalidad, por haber sido dictados por el Poder*



Ejecutivo con exceso de sus facultades reglamentarias, no son susceptibles de purga o subsanación mediante la ratificación parlamentaria posterior [...].

Por otra parte, estos adicionales se otorgan con la discutible denominación de suplementos particulares, ya que se desvirtúa el significado que para tal concepto establece la Ley 19.101, arbitrio utilizado con la finalidad que no lo cobre el personal militar en situación de retiro, originando un evidente desequilibrio, germen de una situación conflictiva.

También dichos suplementos configuran jurídicamente una irregularidad fiscal, por cuanto no se hacen efectivo los aportes patronales y personales y se altera la base de cálculo para fijar el haber de retiro, ya que no computan para el suplemento de antigüedad de servicio y suplemento tiempo mínimo cumplido y tampoco para el sueldo anual complementario.

Esta falta de aportes afecta la capacidad de capitalización del Instituto de Ayuda Financiera para Pago de Retiros y Pensiones Militares, creando una alarmante y peligrosa situación para su existencia futura, por cuanto mensualmente deja de percibir cerca de \$ 27.000.000.-

Asimismo, por la naturaleza no bonificable y no remunerativa, su monto no puede tomarse en consideración para el aporte a la Obra Social pertinente, generando una grave situación que afecta la salud y el bienestar de los asociados.

Estos suplementos así concebidos, que en la actividad

privada están prohibidos, no dejan de tener un signo de desprecio y subvaloración hacia quienes se les otorga, situación que no se compatibiliza con la excelencia de la calidad humana y profesional de los integrantes de las Fuerzas Armadas. Su origen se remonta al 30 de diciembre de 1993, oportunidad en la que el gobierno del Dr. Menem y su ministro Cavallo dictan el Decreto 2769/93, por el que se decide un incremento en las remuneraciones a través de cinco suplementos no remunerativos y no bonificables: responsabilidad por cargo y función; vivienda; mayor exigencia de vestuario; zona; y compensación para adquisición de texto y demás elementos de estudio.

Posteriormente en el año 2005, durante el gobierno del Dr. Kirchner, la vigencia de este esquema sirvió de sustento para producir un incremento en las remuneraciones sólo del personal en actividad.

Efectivamente, el 8 de septiembre de 2005 se dicta el Decreto 1104/05 por el que se otorga un incremento del 23%, pero distribuido en forma parcial, con diferentes porcentajes sobre cada uno de dichos suplementos.

Para neutralizar el desequilibrio que generó en las remuneraciones este procedimiento, se creó un adicional transitorio, no remunerativo y no bonificable, que se utiliza como complemento para nivelarlas en un tope del 23%, circunstancia que le otorgaría carácter de suplemento general y por lo tanto extensivo para el personal retirado, abriendo la posibilidad de entablar juicio.

Finalmente con fecha 23 de agosto de 2006 y por Decreto 1095/06 se dispone de un nuevo incremento del 19%, utilizando el mismo procedimiento establecido en el decreto anterior. Al trasladar al campo de los números esta maraña de disposiciones legales administrativas, se observan con mayor claridad los desequilibrios que produce la estructura de remuneraciones vigente.

Considerando como precedente la Ley 20.304/73, que estuvo vigente hasta 1985, las remuneraciones de un Juez de Primera Instancia del Fuero Federal eran equiparables a las de un General de Brigada.

Actualmente, un Juez de Primera Instancia con 26 años de servicio recibe una remuneración nominal de \$ 10. 850.-, mientras que un General de Brigada con 36 años de servicio percibe \$ 3.842.-, de acuerdo con la Ley 19.101, es decir un 65% menos.

Para paliar esta importante diferencia se recurrió a los

suplementos no remunerativos y no bonificables, los que para un General de Brigada significan \$ 4.819.-, que sumados a los \$ 3.482.- hacen un total de \$ 8.661.-, un 20% menos que el Juez de Primera Instancia.

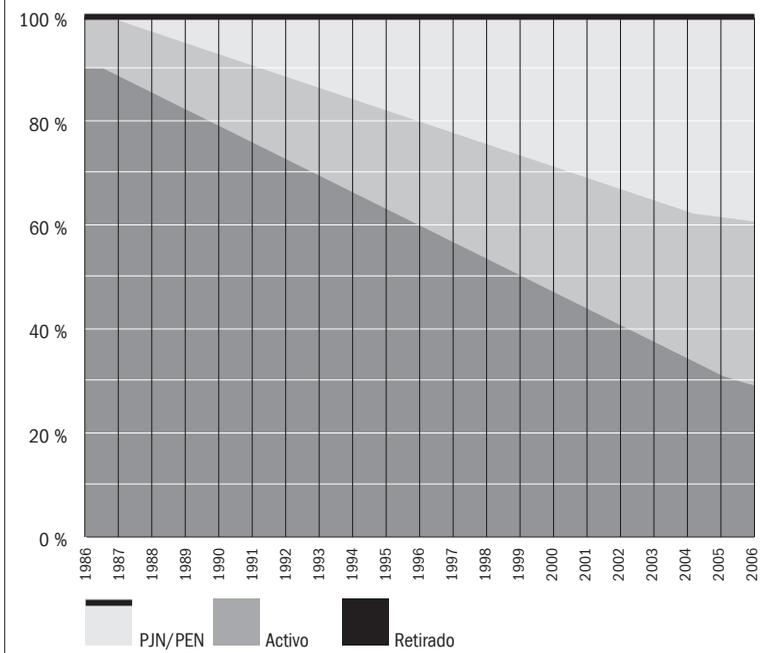
Al pasar a retiro este general solamente cobrará \$ 3.842.- es decir \$ 400.- menos que un suboficial mayor en actividad que percibe \$ 4.200.-, pero éste a su vez, en situación de retiro sólo cobrará \$ 1.886.- o sea \$ 200.- menos que un sargento en actividad.

Los valores consignados como ejemplos no sólo demuestran el progresivo y alarmante deterioro experimentado por las remuneraciones del personal militar en los últimos 20 años (ver gráficos adjuntos), sino que también lesiona la sensibilidad de los afectados al desconocerles la recompensa que merecen por el esfuerzo y abnegación de toda una vida, generándoles una angustiante situación económica a su núcleo familiar e induciéndolos a la no grata alternativa de entablar juicio al propio Estado al que sirvió.

Al respecto es importante consignar como antecedente que por los juicios ganados por más de 45.000 afectados por este tipo de suplementos, el Estado hasta el momento debió erogar más de \$ 1.750.000.000.-, sin que nadie sea o se haga responsable por este cuantioso daño económico a la Nación.

Por otra parte, la decisión de actualizar únicamente las remuneraciones del personal militar en actividad, a través

Evolución promedio de las remuneraciones del personal militar



de un procedimiento no ajustado a las normativas de la Ley 19.101 (Ley para el Personal Militar), atenta contra la unión y espíritu de cuerpo de los integrantes de las Fuerzas Armadas, por cuanto abre una injustificable y peligrosa brecha con quienes revistan en situación de retiro, gratuitamente afectados y agredidos.

La salud de la República exige que los tres Poderes del Estado, en los niveles específicos que les corresponde, asuman la responsabilidad de solucionar esta preocupante e injusta situación que afecta a instituciones fundacionales de la Nación. ■

(*) Nota introductoria del Director del BCN: El General de Brigada (R) Augusto J. B. Alemanzor finalizó su quinto período como Presidente del Foro de Generales Retirados en diciembre de 2006. El escrito que hoy publicamos es un resumen de la exposición que realizó en el Círculo Militar ante 250 oficiales de las tres FF.AA., el 19 de noviembre de 2006. El incremento de los haberes del personal militar retirado y sus pensionistas otorgado a partir del 1° de enero de 2007 (no remunerativo y no bonificable) dispuesto por el Decreto N° 1994/2006, al mismo tiempo que adolecería de los vicios legales que menciona el autor en su escrito, dado su exigua proporción (11%) sólo modifica en medida apenas perceptible los dos cuadros que acompañan dicho escrito, razón por la cual —a los efectos prácticos— los mismos continúan manteniendo su validez como referencia comparativa.

La guerra del Pacífico y la estrategia marítima

Óscar Aranda Mora (*)

(*)

Capitán de Fragata, Oficial de Estado Mayor. Ingeniero en Armas, Aviador Naval, Graduado del Collège Interarmées de Défense de Paris. Preclaro colaborador, desde 2002.

Introducción

El estudio de las operaciones marítimas de la Guerra del Pacífico generalmente se detiene en el Combate Naval de Angamos, fecha en la que Chile consolidó, mediante la captura de la principal unidad naval adversaria, un grado de control del mar tal que le permitió realizar luego operaciones de proyección con relativa libertad en la costa peruana. Salvo cierto interés puntual por algunas acciones tales como el asalto anfibio de Piragua o algunos bombardeos de fuertes, poco se ha indagado en el efecto del control del mar en la estrategia militar chilena. La tesis de este trabajo es que el control del mar no sólo resultó clave para asegurar las líneas propias de comunicaciones y para transportar por mar a nuestro ejército, sino que imprimió un sello especial a las operaciones militares chilenas y que sólo a contar de Angamos comenzó la fase realmente *marítima* de la Guerra del Pacífico, en la expresión más amplia del concepto, aquella que le otorga Sir Julian Corbett y que constituye el sello de las operaciones militares que le concedieron a Chile la victoria de sus armas.

Centros de gravedad

Desgraciadamente en Chile se ha generalizado el empleo militar de la expresión *centro de gravedad* con un significado distinto al original, que es utilizado actualmente en todo el mundo. Esto lleva a confusiones, nos aparta de la semántica estratégica internacional y dificulta el análisis militar.

Clausewitz acuñó este concepto, para indicar las fuentes del poderío, de la voluntad y de la libertad de acción de los adversarios. Contra el centro de gravedad se debe realizar el “esfuerzo principal”, el *schwerpunkt*, actuando contra una *vulnerabilidad crítica* de dicho centro de gravedad, de manera de neutralizarlo. El maestro de la guerra indica en su obra: *Los intereses que con ellos se relacionan formarán un cen-*

tro de potencia y movimiento que arrastra a todo lo demás: Es contra este “centro de gravedad” contra el que debe ser dirigido el choque colectivo de todas las fuerzas (1).

Luego, respecto de la concepción estratégica y el desarrollo de las campañas escribe: *Dos principios fundamentales comprenden todo el plan de guerra y dominan todo lo demás: El primero consiste en reducir la potencia enemiga a un número de centros de gravedad lo más reducido posible, a uno solo si se puede, y, en todos los casos, reducir a un mínimo el número de choques contra esos centros, y si es posible a uno solo, y, en fin, mantener todas las acciones secundarias con el carácter más secundario que se pueda.*

Dicha es la misma definición actualmente empleada por las principales potencias militares occidentales e incorporada a los procesos de planificación militar. La OTAN definió en 1998 un “Centro de Gravedad” como *las características, capacidades o localidades de las que un país, alianza, una fuerza militar u otro grupo, obtiene su libertad de acción, su fortaleza física o su voluntad de lucha (2).*

La expresión nacional *hacer centro de gravedad*, de significado relativamente arcano, corresponde en realidad al concepto de “esfuerzo principal”. Tal esfuerzo que debiera coincidir con una vulnerabilidad del centro de gravedad que se pretende afectar, de manera de neutralizar la libertad de acción, la fortaleza física o la voluntad de lucha adversaria.

La estrategia Naval y la Marítima

A menudo se emplea “marítimo” y “naval” como dos expresiones que denotan cierta relación con el mar, de índole más bien socio-económica en el primer caso y militar en el segundo. Por eso, mientras a la expresión *maríti-*

ma se le otorga un significado amplio, lo *naval* parece restringirse al ámbito exclusivo de Poder Naval ⁽³⁾.

Por otra parte, la expresión “Estrategia Marítima” parece haber sido acuñada por Sir Julian Corbett, quien diferencia claramente entre una estrategia *naval* y otra “marítima”. La primera *...no es sino aquella [...] que determina los movimientos de la flota cuando la estrategia marítima ha decidido qué papel deberá desempeñar la flota en relación con las fuerzas terrestres* ⁽⁴⁾. La “estrategia marítima”, en cambio se refiere a *...los principios que rigen una guerra en la cual el mar es un factor esencial* ⁽⁵⁾ y cuya función principal es *la de determinar las relaciones mutuas del ejército y la marina en un plan de guerra* ⁽⁶⁾. Como apreciamos, para Corbett la estrategia “Naval” es una de las “estrategias generales”, mientras que la *estrategia marítima* constituye un caso especial de estrategia militar, en el que el mar juega un factor relevante, tal como se indica en la Tabla 1.

Tabla 1. Análisis de la Estrategia Naval y de la Estrategia Marítima, según Corbett.		
Aspecto	Estrategia Naval	Estrategia Marítima
Nivel	Estrategia General	Estrategia Militar.
Naturaleza	Institucional (Armada)	Conjunta
Función	Determina la maniobra estratégica de la Armada	Fija las relaciones entre las FF.AA.
Objeto	Obtener un grado adecuado de control del mar.	Conseguir el objetivo Estratégico de las FF.AA.

Como el ámbito de acción de la “Estrategia Naval” se amplió al reconocerse las diferentes “áreas de misión” ⁽⁷⁾ del Poder Naval, la expresión “naval” se hizo insuficiente para indicar la complejidad de la misión estratégica del Poder Naval, generalizándose en su reemplazo el empleo del término “Estrategia Marítima”. A contar del año 2001 la Estrategia Marítima se hizo aún más compleja, ante el reconocimiento de las implicancias estratégicas de las denominadas “amenazas emergentes” y la legitimación mundial del empleo del instrumento militar (en este caso, la Armada) ante amenazas de una *capacidad militar equivalente* ⁽⁸⁾ que a veces sobrepasa la capacidad de respuesta policial.

Es por lo anterior que hoy se encuentra relativamente generalizado el empleo de la expresión *Estrategia Marítima*, pero con una significación diferente a aquella que Corbett le otorgara originalmente. Por eso, para respetar la semántica estratégica actual, aquí hablaremos de una *Estrategia Militar Marítima* para referirnos a la Estrategia Marítima de Corbett y de Estrategia “Naval” para indicar aquella que sólo considera los objetivos tradicionales de la guerra en el mar: La *Fuerza Naval* adversaria, su *Posición Estratégica*, las *Líneas de Comunicaciones Marítimas* y el *Territorio*, pero este último sólo como una *interferencia* o en el mejor de los casos, una exigencia de la Estrategia Militar sobre las operaciones navales.

El carácter de la Estrategia Militar Marítima

Para efectos de este trabajo, una *estrategia militar marítima* es aquella, del ámbito de la estrategia militar, que emplea el mar como el medio para que las fuerzas armadas ejerzan su acción en el lugar de la decisión, explotando para esto la movilidad estratégica otorgada por el control de los espacios marítimos de interés y maniobrando de manera de afectar selectivamente los *centros de gravedad* ⁽⁹⁾ del adversario.

Esta tesis es recogida actualmente por países tales como el Reino Unido, que indica en su *British Maritime Doctrine* que existen diferencias significativas entre el “Poder Naval” y el “Poder Marítimo”, porque este último es conjunto por naturaleza y obtiene su fortaleza de los medios de los tres servicios armados, estén ellos basados tanto en tierra como en la mar ⁽¹⁰⁾.

En el combate y en mayor grado en la guerra, se pretende someter al adversario a accionar en cumplimiento de nuestra voluntad, recurriendo *–in extremis–* al empleo efectivo de la violencia para esto. Lo anterior, en el fondo, se trata de una dialéctica de voluntades que recurren a la fuerza como argumento. Dentro de esta dialéctica es preciso dirigir la fuerza propia contra un punto del adversario cuya destrucción lo obligue a capitular, esto es afectando sus “Centros de Gravedad”. Los principios de la guerra de “acción ofensiva”, “concentración” y “economía de los medios” están relacionados con lo anterior: actuar ofensivamente y concentrando el máximo de medios, a lo que agregaríamos: afectando ⁽¹¹⁾ un centro de gravedad adversario.

La adopción de *Estrategia Militar Marítima* nos ofrece una solución al problema estratégico militar: maniobrar explotando la movilidad estratégica de fuerzas concebidas para esto y actuando selectivamente contra los centros de gravedad adversarios. Así, se abre la posibilidad del involucramiento *marítimo*, esto es el flanqueo *–a través del mar–* de los dispositivos adversarios. El requisito base para *Estrategia Militar Marítima* es contar con la libertad de acción otorgada por un grado adecuado de control del mar en las zonas de interés y además se requiere tanto de fuerzas adecuadas (*proyectables e interoperables*), como de un mando capaz. Cabe señalar la similitud entre estos requisitos y aquellos que se han señalado ⁽¹²⁾ para la ofensiva: Mando capaz, medios adecuados, objetivo bien elegido (un centro de gravedad enemigo) y oportunidad.

La Guerra del Pacífico y la Estrategia Marítima. La seudo-insularidad del Teatro de la Guerra

Aunque existía una continuidad terrestre que comprendía Santiago, Lima y La Paz, la morfología geográfica otorgó al teatro de la guerra un carácter seudo-insular. Por una

parte, el teatro terrestre de guerra estaba separado por un desierto del núcleo de Chile, por lo que su acceso prácticamente sólo era posible por mar. Este mismo accidente natural dificultó la realización de operaciones terrestres que amenazaran la Zona Corazón nacional. Pero además, dentro del teatro de la guerra era posible diferenciar entre el teatro de operaciones constituido por Bolivia, de aquel de las provincias de Tarapacá y Moquegua y finalmente de la zona corazón del Perú, cuya conquista era necesaria para conseguir la capitulación del aliado principal. Exceptuando Bolivia, la vía más expedita de enlace entre los distintos teatros era la marítima, lo que originó una dependencia máxima de las líneas marítimas de comunicaciones, tanto militares como de mantenimiento. Por eso, durante el conflicto, el mar constituyó la vía de enlace entre teatros y este hecho permitió, como veremos, la adopción de una *estrategia de involucramiento marítimo* (13), con los resultados por todos conocidos.

La concepción estratégica

La Historia demuestra que la *Estrategia Militar Marítima*, en su mejor acepción, fue la que le otorgó sus mejores glorias a Chile. Efectivamente, durante la Guerra del Pacífico contra Perú y Bolivia, la condición geográfica esencial Insular de Chile y la pseudo insularidad del Teatro de la Guerra, obligaron a Chile a emplear una *Estrategia Militar Marítima*, que le permitió a las fuerzas nacionales obtener la victoria. Sin embargo, consideraciones Políticas y Estratégicas derivaron las Campañas a un estilo *secuencial*, cuyos objetivos estratégicos podrían resumirse como sigue:

Campaña	Período	Objetivo estratégico	Objeto o propósito
Naval	Febrero octubre 1879	“Destrucción de la Armada peruana y entorpecimiento de las comunicaciones marítimas enemigas hasta más al norte del Callao” (14).	Conseguir libertad de acción.
Tarapacá	Noviembre 1879 - Abril 1880	Conquista de la provincia de Tarapacá y destrucción de las fuerzas militares aliadas en presencia	Completar la invasión de Tarapacá y consolidar la ocupación de Antofagasta.
Moquegua	Abril - junio 1880	Conquista de la provincia de Moquegua y destrucción de las fuerzas militares en presencia.	Obligar a Bolivia a negociar.
Lima	Junio 1880 enero 1881	Conquista de Lima, destrucción del núcleo militar principal adversario.	Derrota del adversario principal.
De la Sierra	Febrero 1881-1883	Destrucción de fuerzas irregulares adversarias.	Consolidación de la conquista.

Así, finalizada la etapa *naval* de empleo de nuestra Armada, se desarrolló una *Estrategia Marítima* en su mejor expresión, en la que nuestro Ejército Expedicionario –proyectado por la Armada– superó sus limitaciones en movilidad y flanqueó sucesivamente a las fuerzas superiores aliadas de Perú y Bolivia, batiéndolas por parcialidades. Cabe destacar la amplia superioridad numérica de las fuerzas

aliadas. Las fuerzas regulares peruano-bolivianas solamente, eran mayores que la totalidad de las fuerzas chilenas.

Fuerzas (efectivos)	Chile	Alianza	
		Perú	Bolivia
Regulares	2.841	8.070	2.239
Milicias	6.887	65.000*	54.000*
		73.070	56.239
Total	9.728	129.309 (10.309 regulares)	

* De escaso valor militar.

Aunque es cierto que era muy difícil alcanzar Lima por tierra desde la base de operaciones de Antofagasta, como veremos, también existieron otras consideraciones que llevaron a desarrollar una *Estrategia Militar Marítima*, y que a contar de la Campaña de Tarapacá, la conquista de Moquegua y Lima fue realizada vía marítima debido a la flexibilidad y movilidad que le otorgó el mar al Ejército Expedicionario.

La campaña de Tarapacá

Previo al inicio de la Campaña, se desechó la idea de invadir directamente Lima, debido a que no se actuó con la premura suficiente, permitiendo al Gobierno Peruano fortificar Callao y alistar su defensa. Luego, al decidirse la invasión de Tarapacá, se resolvió desembarcar en Piragua y de esa manera, los casi 11 mil soldados aliados peruanos y bolivianos que permanecían en Tarapacá quedaron separados de aquellos que custodiaban Moquegua (ver figura 1).

Además, las mismas fuerzas aliadas de Tarapacá estaban separadas entre sí, permaneciendo en Iquique la gran mayoría (3 divisiones reforzadas), en cercanías de Piragua un grupo importante (1 división reforzada) y en otros puntos sólo pequeños contingentes. Cabe destacar que las fuerzas aliadas en Tarapacá eran realmente importantes. Según Barros Arana: “...la situación militar en las provincias meridionales del Perú[esto es Tarapacá y Moquegua] era realmente formidable. La alianza peru-boliviana tenía allí sobre las armas unos dieciséis o dieciocho mil hombres que con toda razón se juzgaban los mejores soldados de sus países respectivos” (15).

El desembarco de más de 9.000 hombres en Piragua (16) permitió a Chile batir en detalle, maniobrando por líneas interiores, a las fuerzas aliadas que custodiaban Tarapacá, sin que éstas –impedidas de emplear el mar– pudieran concentrarse o ser reforzadas oportunamente desde Moquegua, tal como se intentó con fuerzas provenientes de Tacna.

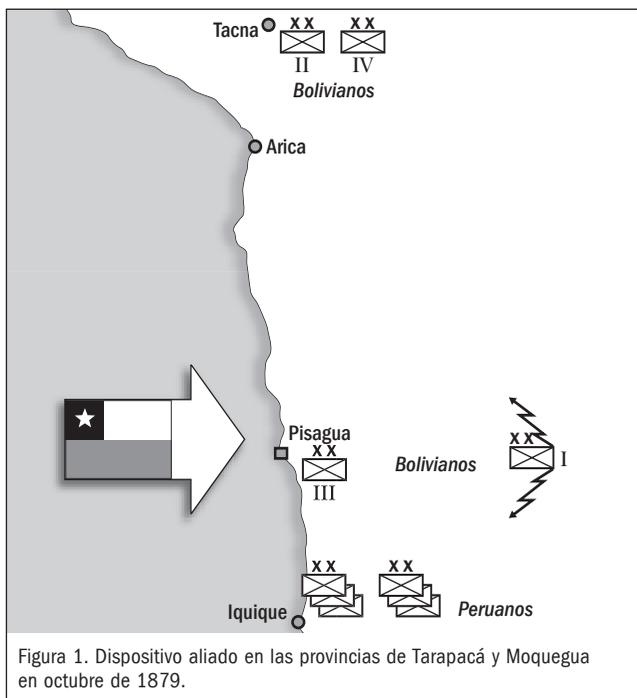


Figura 1. Dispositivo aliado en las provincias de Tarapacá y Moquegua en octubre de 1879.

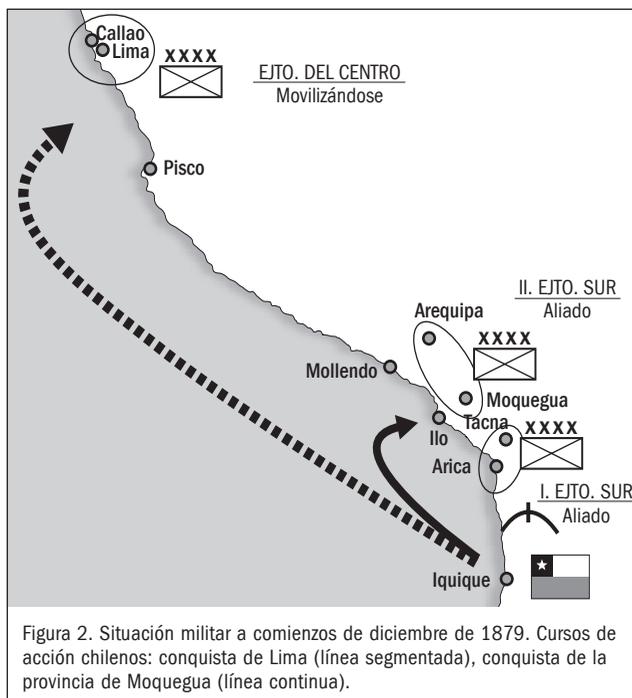


Figura 2. Situación militar a comienzos de diciembre de 1879. Cursos de acción chilenos: conquista de Lima (línea segmentada), conquista de la provincia de Moquegua (línea continua).

La Campaña de Moquegua (17)

Conquistada Tarapacá, a Chile se le presentaban dos cursos de acción (ver figura 2). Don Rafael Sotomayor, el representante en Campaña del Ejecutivo, pretendía emprender una Campaña contra Lima, aprovechando la movilidad marítima del ejército. La otra alternativa estaba representada por la conquista de Moquegua. El primer curso de acción que habría constituido un flanqueo estratégico de primer orden y habría dislocado el dispositivo militar del Perú, ya había sido sugerido a Sotomayor por Arturo Prat en abril de 1879 (18) y fue desechado —luego de varias vacilaciones— a favor de la conquista de Moquegua. Lo anterior, debido a que con ello se acercaba la posibilidad de pactar la paz por separado con Bolivia. Como vemos, la elección del curso de acción estuvo dictada por consideraciones políticas, más que militares, circunstancia lógica en la guerra, fenómeno político por naturaleza (19).

Luego de la batalla de Tarapacá, los 3.700 sobrevivientes de las fuerzas aliadas, al mando del general Buendía, reforzaron la guarnición de Arica, que quedaba compuesta por 7 mil soldados de línea y reclutas, contados los extenuados sobrevivientes de Tarapacá. Este contingente aumentaba continuamente gracias a la instrucción de nuevos reclutas y sumado al de Tacna llegó —en vísperas del desembarco chileno— hasta 29 mil efectivos, repartidos en Tacna y Moquegua, con la posibilidad de reunirse en una semana.

Chile eligió a Ilo como el lugar del siguiente desembarco, de casi 13 mil hombres (20), que integraron el Ejército Expedicionario para esta Campaña. Debido a la desconfianza del Presidente Pinto hacia los Jefes Militares —a

quienes consideraba ineptos (21)— se les ordenó esperar a que las fuerzas peruanas atacaran, cediendo la iniciativa. Afortunadamente, luego de algunos reconocimientos, el Ministro Sotomayor decidió asumir la iniciativa y atacar a las fuerzas peruanas, que fueron batidas sucesivamente en las batallas de Los Ángeles, Tacna y finalmente en Arica, el 8 de junio de 1880.

Nuevamente, la movilidad *marítima* del Ejército Expedicionario permitió destruir en detalle, prácticamente hasta su aniquilamiento (22), a fuerzas enemigas numéricamente muy superiores, pero de movilidad restringida por la imposibilidad de emplear el mar.

La Campaña de Lima

Una vez conquistada Arica y resuelta la Campaña de Moquegua, Lima constituía el objetivo natural, que debía acarrear la rendición del Perú, El remanente del ejército peruano constaba de 26 mil soldados de línea, de los que 5 mil se encontraban en Arequipa y 21 mil entre Lima y Callao, apoyados estos últimos por 10 o 12 mil reservistas. La Escuadra, luego de Tarapacá, se concentró casi exclusivamente en el bloqueo del Callao, para impedir el arribo de pertrechos adquiridos por el Perú, interdictando el teatro de la guerra mediante un bloqueo militar y comercial.

Durante la Campaña de Lima, Chile sólo explotó pobremente sus ventajas comparativas. Una vez desembarcado en Pisco el 15 de noviembre de 1880, tardíamente y pese a la oposición del general Baquedano, el Ejército Expedicionario, transportado por mar hasta el sur de Lima, en

lugar de asumir la iniciativa inmediatamente, demoró cerca de un mes concentrarse en el Valle de Turín, para entrar a Lima recién el 18 de enero de 1881.

Cabe destacar que entre los cursos de acción estudiados para la Campaña, se consideró la posibilidad de realizar desembarcos al norte o al sur de Lima, así como de asaltar el Callo. Se eligió desembarcar al sur no por razones de cercanías, sino porque la defensa al sur de la ciudad era más débil (23). La movilidad marítima permitía elegir el sector más débil del dispositivo adversario para atacarlo. Posteriormente y al planificar el ataque a las posiciones peruanas en Chorrillos, nuevamente se presentaron varios cursos de acción. El curso de acción elegido consideraba, entre otros elementos de juicio que se *podría contar, para apoyar el centro de gravedad* [sic], *con la acción de los cañones de los buques de la Escuadra, lo que consideraba un considerable aumento del volumen de fuego* (24).

Durante esta Campaña hizo crisis un aspecto recurrente en toda la guerra: la falta de cohesión entre el mando político y el estratégico en las Fuerzas Chilenas. Los jefes militares se oponían constantemente a las intenciones del Ministro Vergara, siendo necesario —incluso— que éste aceptara por escrito ante el General Baquedano la responsabilidad por lo que pudiera ocurrir ante el desembarco del Ejército Expedicionario por parcialidades (25). Esto explica la tardanza en embarcar las fuerzas en Arica para dirigirse a Pisco y el largo tiempo que tomó el desembarco y la concentración posterior. Esto último facilitó la organización de las fuerzas peruanas que defendían Lima y Callao, dificultando la conclusión de la Campaña por parte de los chilenos. Gracias a que —afortunadamente— las cosas eran parecidas en el bando peruano, los desembarcos en Pisco y sus alrededores no fueron interrumpidos por las fuerzas peruanas, permitiendo la posterior concentración en Turín. Además, durante esta campaña los buques de la Escuadra brindaron apoyo de fuego a las fuerzas nacionales, batiendo el flanco marítimo de las fuerzas peruanas e interdictando las fuerzas enemigas trabadas en combate (ver anexo A).

Análisis y conclusiones

El primer principio es: concentrar la acción todo lo posible.

El segundo principio es: obrar tan rápidamente como sea posible.

CARLOS VON CLAUSEWITZ (26)

Las Campañas de la Guerra del Pacífico constituyen un buen ejemplo de la aplicación de una *Estrategia Militar Marítima*, quizás malograda por la carencia de un mando militar que supiera explotar a fondo las ventajas que el con-

trol del mar brindaba. En el ámbito estratégico se explotó la *movilidad marítima*, permitiendo que el Ejército Expedicionario sorteara las dificultades que le imponían el escenario, como la presencia en cada teatro de operaciones de poderosos núcleos de fuerzas enemigas, distantes de la Base de Operaciones Chilena, establecida en Antofagasta.

A nivel estratégico, la movilidad de las fuerzas terrestres proyectadas por mar y su capacidad de accionar contra cualquier punto del litoral peruano, obligó a los aliados a repartir sus fuerzas en Iquique, Arica, Tacna, Arequipa, Callao y Lima, además de varios destacamentos secundarios. La elección posterior de los lugares de desembarco permitió al Ejército Expedicionario batir en detalle a las Fuerzas Aliadas, que aún gozando éstas de las ventajas propias de la defensiva y siendo globalmente muy superiores en cantidad a las atacantes, fueron derrotadas en campañas sucesivas y por parcialidades.

Sin embargo, la carencia de un mando adecuado, impidió explotar convenientemente las ventajas chilenas, alargando innecesariamente la guerra. Justamente de lo que parte del alto mando militar chileno carecía, era de aquellas virtudes que la Estrategia Militar Marítima, fundada en la maniobra, exige para alcanzar la victoria.

La movilidad otorgada por el empleo del mar permitió concentrar la acción sobre los núcleos de fuerza enemigos, que carentes de dicha movilidad fueron incapaces de reunirse para batir a las fuerzas chilenas que desembarcaban. Con esto se dio cumplimiento a la máxima de Clausewitz, en cuanto a concentrar las fuerzas para buscar la decisión. Desgraciadamente los citados problemas de conducción impidieron obrar con la rapidez que hubiese sido aconsejable, primero para conseguir un grado adecuado de control del mar y luego para explotarlo, lo que habría precipitado la derrota de los aliados.

De la Guerra del Pacífico debe extraerse una conclusión clave: fue la movilidad marítima el factor de fuerza nacional a nivel estratégico, el *centro de Gravedad* (27) de sus Fuerzas Armadas y a nivel operativo, lo fue la estrecha cooperación entre sus fuerzas de mar y tierra. Dicha movilidad le permitió a Chile batir fuerzas más poderosas y que además gozaban de todas las ventajas de la defensiva. Esta conclusión es similar a aquella que puede extraerse de la revolución de 1891 y dada la característica seudo-insular de los teatros de ambas guerras, pareciera constituir una constante para el caso nacional. Por lo tanto, esta modalidad de guerra debería constituir el formato estratégico nacional por excelencia y la ejecución de operaciones conjuntas de proyección, el expediente distintivo de las FF.AA. de Chile, lo que debiera influir en su organización, doctrina y equipamiento. ■

Anexo A

Principales acciones de proyección en la Guerra del Pacífico

ACCIONES ANFIBIAS

1. Ocupación de Antofagasta

Lugar y fecha: Antofagasta, 14 de febrero de 1879.

Mando: Coronel Sr. Emilio Sotomayor.

Fuerza de desembarco: 200 hombres de ejército y destacamentos de los buques de la Escuadra.

Medios navales: Blanco, Cochrane y O'Higgins.

Comentarios: Desembarco administrativo en territorio bajo el dominio de Bolivia. Ocupación del territorio al sur del paralelo 23° Sur, la ciudad de Antofagasta y de los poblados de Cobija, Tocopilla, Calama y Mejillones.

2. Asalta de Piragua (figura 1)

Lugar y fecha: Piragua, 2 de noviembre de 1879.

Mando: De la Operación, el Ministro de Guerra Sr. Rafael Sotomayor, embarcado en el glindado *Cochrane*. Del Ejército Expedicionario, el General Sr. Erasmo Escala.

Fuerza de desembarco: 9.400 hombres de Ejército.

Medios navales: 6 unidades de combate y 14 mercantes.

Comentarios: Asalto anfibio en la localidad de Piragua, destinado a aislar a las fuerzas peruanas en la provincia de Tarapacá de aquellas existentes en Tacna y Arica.

3. Incursión de Chimbote

Lugar y fecha: Chimbote y otros puertos. 4 de septiembre al 1° de noviembre de 1880.

Mando: Capitán de Navío Sr. Patricio Lynch.

Fuerza de desembarco: 2.500 hombres de Ejército.

Medios navales: Corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*. Transportes *Itata* y *Copiapó*.

Objetivo: Divertir medios peruanos hacia el Norte. Desgastar económica y militarmente el Perú.

Comentarios: Desembarco en Chimbote y expedición hasta Supe. Incursiones en Paita, islas Lobos, Etén, Malabrigo, Pascamayo, Salaverry, Trujillo y Quilca. Destrucción de instalaciones económicas significativas, captura de armamentos y pertrechos. Imposición de contribuciones de guerra en dinero y especies.

4. Desembarco de Paracas

Lugar y fecha: Paracas, 20 de noviembre de 1880.

Mando: De la Fuerza de Desembarco, el General don José A.

Villagrán, relevado luego por el Capitán de Navío don Patricio Lynch.

Fuerza de desembarco: 1ª División del Ejército Expedicionario (8.800 hombres).

Medios navales: 2 corbetas: *Chacabuco* y *O'Higgins*. 15 transportes.

Comentarios: Desembarco administrativo de la 1ª División del Ejército. Captura posterior del puerto de Pisco y de la provincia de Ica. Progresión hasta Lurín.

5. Desembarco de Curayaco

Lugar y fecha: Curayaco, 22 y 23 de diciembre de 1880.

Mando: De la Fuerza de Desembarco, el General don Manuel Baquedano.

Fuerza de desembarco: 2ª División del Ejército Expedicionario.

Medios navales: 4 unidades de combate, 29 transportes de vapor y vela.

Comentarios: Desembarco administrativo luego de un infructuoso intento previo en Chilca. Progresión terrestre hasta Turín para reunirse con la 1ª División del Ejército.

ACCIONES DE BOMBARDEO EN APOYO DIRECTO DE ACCIONES TERRESTRES

Bombardeo de los Fuertes de Arica: El 6 de junio, la Escuadra se acercó a costa en la bahía de Arica para bombardear los fuertes de la playa. A la respuesta de tierra peruana también se unió el monitor *Manco Capac*. Por el mayor alcance y calibre peruano, las unidades de superficie se retiraron sin obtener resultados favorables.

Batalla de Chorrillos, Primera Fase: 13 de enero de 1881. La Escuadra apoya el avance de los regimientos Coquimbo y del batallón "Melipilla" en Morro Solar, batiendo el ala derecha peruana. Apoyo retrasado por la niebla.

Batalla de Miraflores: Roto el armisticio por los peruanos el 15 de enero, la Escuadra bombardeó las fuerzas peruanas que atacaron a la División del Coronel Lagos, que resistía al grueso del ejército peruano. Se destacaron en la acción el *Huáscar*, que bombardeó las líneas peruanas y la *O'Higgins* que destruyó los trenes que provenían de Lima con refuerzos, interdictando el dispositivo peruano. ■

NOTAS

- (1) "De la Guerra", pág. 703 (Lo que está entre comillas es nuestro).
- (2) APP-6.
- (3) Una clara discusión al respecto puede encontrarse en la página 23 del libro "La Estrategia Marítima y su evolución".
- (4) Julian S. Corbett, "Algunos principios de..." pág. 13.
- (5) Julian S. Corbett, "Algunos principios de..." pág. 13.
- (6) Julian S. Corbett, "Algunos principios de..." pág. 13.
- (7) La conocida tetralogía de áreas de misión propuesta por el Almirante Zumwalt fue sistematizada por el Almirante Turner en su hoy célebre artículo "Missions of the US Navy", publicado en el Naval War Collage Review enero-febrero 1974.
- (8) Fernando Thauby.
- (9) "Centros de Gravedad" en el sentido otorgado por Clausewitz.
- (10) "British Maritime Doctrine", pág. 13.
- (11) Nótese que decimos "afectando" porque es preciso detectar una vulnerabilidad crítica del centro de gravedad y dirigir el esfuerzo militar contra ella.
- (12) "Manual de Estrategia", pág. 314.
- (13) Dicha estrategia se base en la proyección marítima del Poder Militar de la nación, flanqueando el dispositivo militar adversario o batiéndolo por parcialidades. Así ocurrió inmediatamente después de la declaración de independencia, actuando contra los españoles en Chiloé y Perú; durante las diferentes Campañas de la Guerra del Pacífico, que comenzaron con operaciones de proyección marítima; y también durante la Revolución de 1891, donde las fuerzas balmacedistas –carentes de la movilidad marítima de sus adversarios– fueron batidas en detalle.
- (14) "Síntesis Histórico-Militar de Chile", pág. 239.
- (15) "Historia de la Guerra del Pacífico". Diego Barros Arana, pág. 121.
- (16) Ver el cuadro en el Anexo final.
- (17) El Departamento peruano de Moquegua estaba formado por las Provincias de Moquegua, Tacna y Arica. También se conoce como la Campaña de Tacna y Arica.
- (18) "Historia de Chile", de Francisco A. Encina. Vol. 32, pág. 102.
- (19) Cabe preguntarse por los efectos eventuales de haber adoptado la decisión de atacar directamente Lima. Si bien la Campaña de Lima se habría facilitado, dado el precario estado de preparación militar del Perú en ese entonces, nuestro ejército expedicionario habría quedado luego entre las fuerzas acantonadas en Moquegua y bajo la acción de la guerrilla peruana en la sierra, una situación nada confortable.
- (20) Más exactamente 12.850, que fueron trasladados en dos partidas y desembarcados administrativamente en las caletas "Los Hermanos" e "Inglésa", cerca de Ilo.
- (21) Francisco A. Encina, en su "Historia de Chile", tomas 31, 32 y 33, describe en innumerables oportunidades la pobre impresión que tenía el escalón político del alto mando del Ejército y de la Marina. No obstante los motivos que pudieran existir para ello, agravaba la situación la existencia de una autoridad política carente de voluntad e incapaz de hacer respetar los altos intereses de la Patria, que no se atrevió a relevar a quienes consideraba "ineptos e incapaces" en un asunto tan delicado.
- (22) "Historia...", tomo 33, pág. 12.
- (23) "Síntesis...", pág. 307.
- (24) "Síntesis...", pág. 315. Lástima que el autor confundiera "centro de gravedad" con "esfuerzo principal".
- (25) "Historia...", tomo 33, pág. 28. Este hecho llama a reflexionar acerca del valor, ni físico sino moral, como un atributo propio del Comandante y que le permite sobreponerse a la incertidumbre, una de las fuentes de la Fricción. Paradójicamente, el valor físico del General Baquedano, demostrado en combate, está fuera de toda duda.
- (26) "De la Guerra", Libro 8º, Cáp. IX.
- (27) La definición de Clausewitz resulta perfectamente aplicable. La movilidad constituyó la fuente de la libertad de acción estratégica nacional.

BIBLIOGRAFÍA

- Algunos Principios de Estrategia Marítima, Sir Julian S. Corbett.
- La estrategia marítima y su evolución, Gonzalo Parente y otros. Editorial Naval, Madrid, 1992.
- Historia de Chile, Francisco A. Encina. Editorial Ercilla. Santiago.
- British Maritime Doctrine BR 1806, HMSO Londres 1996.
- Historia Naval de Chile, Luis Novoa de la Fuente. Academia de Guerra Naval.
- Historia de la Guerra del Pacífico, Diego Barros Arana, Editorial Andrés Bello. Santiago, 1979.
- De la Guerra, Carlos von Clausewitz, Ediciones Ejército, Madrid, 1980.
- Allied Joint Doctrine – AJP 01.
- Síntesis Histórico Militar de Chile, Agustín Toro Dávila. Editorial Universitaria, Valparaíso, 1977.
- Manual de Estrategia, Contraalmirante Sr. Eri Solís Oyarzún, Academia de Guerra Naval, Valparaíso 1993.

NOTA DEL DIRECTOR DEL BOLETÍN:

Para quienes quieran profundizar sobre el tema, además de la bibliografía utilizada por el autor del presente artículo, me permito sugerir la lectura de las siguientes obras:

- Guerra del Pacífico (2 tomos), por el Vicecomodoro, Fuerza Aérea Argentina, Edmundo H. Civati Bernasconi, editado por la Biblioteca del Oficial, Círculo Militar, Bs. As., 1946. Este libro constituye a mi juicio el más completo análisis sobre el tema hecho en nuestro país. En el mismo el autor destaca la influencia que en esa guerra tuvo la explotación del control del mar y enfatiza al terminar su prólogo "Los combatientes de otrora, ya desaparecidos y sus descendientes, son ahora amigos y como pueblos de esta gran América, merecen al autor de estos capítulos el más profundo cariño y respeto, especialmente desde la época que tuvo el honor de vivir accidentalmente y por brevísimo espacio de tiempo, en Perú, Bolivia y Chile". Esta obra puede consultarse en la Biblioteca del Centro Naval.
- La Guerra del Pacífico, por Carlos López Urrutia, editada por Pozuelo de Alarcón, Madrid, 2003. Sobre este libro, que próximamente será incorporado a nuestra Biblioteca, presentamos en este Boletín, dos comentarios (págs. 61 y 62) transcritos de la Revista de Marina de la Armada de Chile y Revista General de Marina de España.

NAVEGAMOS POR INTERNET

Comentario del
Capitán de Navío
(R) **Ricardo A.
Hermelo**

<http://www.cervantesvirtual.com/>

La Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes es una entidad cultural, sin ánimo de lucro.

Posee una importante colección de libros de habla hispana en la mayoría de los casos obras clásicas de antigua data.



Origen de la Fundación

La Universidad de Alicante, de donde partió la idea de su creación, el Grupo Santander y la Fundación Marcelino Botín han sido hasta ahora las instituciones integrantes del patronato de la Fundación.

La Fundación Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes Saavedra nació con el objetivo de desarrollar, a través de la Biblioteca del mismo nombre, la expansión universal de las culturas hispánicas a través de la utilización y aplicación de los medios tecnológicos más modernos a obras relevantes de la literatura, las ciencias y la cultura española e hispanoamericana. Esta potenciación de la cultura se realiza a través del sitio de Internet llamado Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, con dirección [\[virtual.com\]\(http://www.cervantesvirtual.com/\) y el acceso a todos sus fondos es gratuito.](http://www.cervantes-</p>
</div>
<div data-bbox=)

En su ánimo universalista, la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes está incorporando a sus fondos, textos escritos en todas las lenguas hispanas, sin exclusión de las minoritarias. Por ello, uno de los propósitos de la Fundación Biblioteca Virtual es la adhesión de nuevos mecenas al proyecto, que se ha convertido en la colección digital del acervo cultural hispano más importante del mundo.

La consulta es gratuita y, mediante la suscripción, periódicamente se recibe un mail con las nuevas incorporaciones de obras.

Ejemplo de empleo

Insertando en búsqueda Tierra del fuego indica qué obras dispone de este tema.

Títulos (4 referencias a "TIERRA" y "FUEGO"):

- La Australia Argentina: excursión periodística a las costas patagónicas, Tierra del Fuego e Isla de los Estados / Roberto J. Payró; con una carta-prólogo del General Bartolomé Mitre. Academia Argentina de Letras.
- Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártica e Islas del Atlántico Sur / Argentina. Constituciones hispanoamericanas. Sección de Historia.
- Memorias del fuego, de la tierra y del cielo / Antonio Rodríguez Almodóvar. Biblioteca de literatura infantil y juvenil.
- Tierra del Fuego / Arturo Fuentes Rabé. Sección de Historia. (Chile)

Dirección mail:
comunicacion@cervantesvirtual.com ■

Comentario del
Capitán de Navío
(R) **Ricardo A.
Hermelo**

<http://derroteros.perucultural.org.pe/>

Derroteros de la Mar del Sur

Este sitio resulta de interés por contener temas relacionados con la historia marítima, en particular de Perú, pero dispone de temas relacionados con el Río de la Plata.



Derroteros de la Mar del Sur es una publicación que se logra editar gracias al esfuerzo compartido de las siguiente instituciones: Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, con sede en Lima, Perú; Centro Alessandro Malaspina, Per la Storia e la Tradizioni Marinare, asentado en Mulazzo, Italia; y Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (C.E.F.I.A.H.M.A.R.), del Instituto Católico de París, Francia. Editada en Lima, la revista presenta tres secciones fijas (noticias diversas, comentario de libros y bibliografía marítima y naval iberoamericana) así como diversos artículos que reflejan el interés de las instituciones editoras.

La edición digital permite disponer de obras anteriormente editadas y ha sido organizada

de modo de brindar al lector un índice de los artículos aparecidos en los once números publicados a la fecha (1993 a 2003), así como los artículos de la última edición. También se incluyen algunas direcciones electrónicas de interés, un índice acumulativo de la historiografía marítima y naval iberoamericana, una sección de comentario de libros y una sección de noticias que se actualiza periódicamente.

Los interesados en tener mayor información pueden dirigirse al editor general de la revista, Jorge Ortiz Sotelo.thalassa@terra.com.pe

Es de interés particular por permitir acceder, entre otros temas, a la poco conocida expedición de MALASPINA, bajo las órdenes del Reino de España que efectuó un viaje que permitió conocer la Patagonia Argentina. Entre otras cosas, dio origen a los topónimos de la costa. El Servicio de Hidrografía Naval cuenta con una base de datos de Topónimos que indica el origen. La biblioteca del Centro Naval dispone de bibliografía del viaje de Malaspina, en especial un ejemplar con gráficos y dibujos de esa época.

Para la expedición se construyeron dos corbetas la *Descubierta* y la *Atrevida* que zarpan de Cádiz en junio de 1789 para iniciar una fabulosa y siempre inquietante navegación, en derrotas por mares hispanos, conocidos por hombres y velas de la Corona de España, regresando a Cádiz el 21 de septiembre de 1794. Lamentablemente al regreso Malaspina es hecho preso por la Corona y es lamentable la escasa difusión que tuvo el viaje, comparable al de Cook. La biblioteca del CN cuenta con la obra de Colson. Esta obra es muy difícil de encontrar. Se puede afirmar que Malaspina fue el primer higrógrafo de nuestra costa. ■

Comentario de
Jorge A. Suárez Saponaro

<http://users.tkk.fi/~jaromaa/Navygallery/index.htm>

Este sitio web, cuyo título es "Finnish Navy in World War II" está dedicado a la Marina Finlandesa en la Segunda Guerra Mundial. Su creador es el Ingeniero Jari Aromaa, que trabaja en el Universidad Tecnológica de Helsinki, cuyo abuelo materno fue oficial submarinista de la Marina finlandesa durante la guerra.



Esta página en inglés puede considerársela inédita por su abundante información sobre la evolución y desarrollo de una Armada peculiar y poco conocida, pero que tuvo un excelente desempeño junto a las otras FF.AA finlandesas (oficialmente Fuerzas de Defensa) durante las guerras libradas entre 1939 y 1944.

El sitio está dividido en secciones principales, que a su vez tienen enlaces con otras secciones en las cuáles se puede acceder a una extensa galería de fotografías, breve reseña de sus principales Jefes (curiosamente el Jefe de las Fuerzas Navales entre 1927 a 1945 era un General del ejército) mapas, relatos sobre las principales batallas, la organización de la Marina en los diferentes períodos (1933 a 1945) y hasta una línea de tiempo que permite situar al navegante de mane-

ra precisa los diferentes acontecimientos durante la evolución de la Marina finlandesa.

La sección "History" nos permite conocer un poco de la Historia de Finlandia desde la independencia en 1917, pasando por la creación de la Marina en 1919, el período de entreguerras caracterizado por los debates en torno a la Marina requerida por el país, los programas navales con gran detalle, y las guerras libradas por Finlandia entre 1939 y 1944 (Guerras de Invierno y de la Continuación). Por último se hace una breve referencia a la postguerra y una Conclusión sobre el desempeño de la Marina en aquellos tormentosos años.

Las otras secciones están dedicadas a los diferentes medios operados por la Marina entre 1919 a 1945. Encontramos apartados dedicados a los submarinos, buques de defensa de costa, minadores, torpederos y cañoneras. Estas secciones relatan con claridad el origen de los diferentes programas de construcción, las características técnicas, fechas de entrada en servicio, astillero constructor todo acompañado por una completa galería de fotos de aquellos años de los barcos y sus sistemas de armas (las fotos son de gran calidad y muchas de ellas curiosas).

La sección Miscelánea abarca un glosario, una extensa bibliografía, la escala de rangos de la Marina finlandesa (comparadas con sus homólogas sueca y rusa), hasta la biografía del abuelo materno del creador del sitio, último comandante de la Flotilla de Submarinos finlandesa (los acuerdos de París determinaron la disolución de dicho elemento).

La página en cuestión no tiene desperdicio alguno por su información inédita, la calidad del contenido y por su manejo sencillo. ■

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
<i>MARHST-L</i>	http://www.marmuseum.ca/marhst.html	BCN 814	Pág. 319
<i>NavWeaps</i>	http://www.navweaps.com	BCN 814	Pág. 320
<i>GlobalSecurity</i>	http://www.globalsecurity.com	BCN 815	Pág. 535
<i>Por Tierra Mar y Aire</i>	http://www.portierramaryaire.com	BCN 815	Pág. 536
<i>Navy League</i>	http://www.navyleague.org	BCN 815	Pág. 536

RELEVANCIA DE LOS CRUCEROS ACORAZADOS CLASE GARIBALDI EN NUESTRA HISTORIA NAVAL

GEORGE VON RAUCH

Mucho se ha escrito sobre la influencia del diferendo de límites con Chile y la transformación de la Armada de la República Argentina de fuerza fluvial a flota de mar. La abundante bibliografía dedicada al examen de este proceso refleja la carrera de armamentos en la que se vieron involucrados ambos países, muy en especial entre 1890 y 1902. Dicha bibliografía, por otra parte sólo examina el proceso bajo el cual la ARA (Armada República Argentina) logra paulatinamente no sólo reducir la superioridad en tonelaje y número de naves de la cual gozaba la armada chilena hasta 1895, para superarla en 1898. ⁽¹⁾

El marco histórico

La estrategia prevaleciente en la Argentina en esta coyuntura confería suma importancia en la defensa del estuario del Plata y ríos interiores de un posible ataque por parte del Brasil. Los monitores y bombarderas incorporados a la ARA durante 1874-75 podían negar los canales de acceso a Buenos Aires, al tiempo que un sistema de “torpedos flotantes” en conjunción con piezas de artillería de grueso calibre montadas en la Isla de Martín García protegía las vías fluviales. ⁽²⁾

El diferendo limítrofe con Chile sería el catalizador en un proceso del cual la ARA no solo emergería como una fuerza oceánica, sino como la marina más poderosa del Cono Sur. En la década de 1870, Chile comienza a insinuarse en la costa Atlántica de nuestra Patagonia. Para acelerar esta penetración, naves de la armada chilena transportan colonos, llevan a cabo relevamientos hidrográficos y misiones de reconocimiento y “vigilancia”. En 1876, la cañonera chilena *Magallanes* apresó a la *Jeanne Amelié*, barca francesa que se hallaba cargando guano en las márgenes del río Santa Cruz, con licencia de las autoridades argentinas.

Luego de arduas y dilatadas negociaciones, en marzo de 1878, el ministro de Relaciones Exteriores argentino y el diplomático chileno concluyen un tratado por el cual habría de solucionarse la disputa fronteriza pendiente. Este protocolo considerado poco favorable para sus pretensiones fue desaprobado por el gobierno chileno. En un gesto enérgico, el presidente Nicolás Avellaneda ordena el retiro de la legación argentina en Santiago de Chile. La situación era grave, cuando se produjo un nuevo atropello en aguas jurisdiccionales argentinas. El 13 de octubre, la corbeta de la armada chilena *Magallanes* apresó a la goleta *Devonshire*, nave de bandera norteamericana que cargaba guano en caleta Monte León, con licencia del gobierno argentino. La respuesta argentina fue rápida y terminante; según un plan trazado por el ministro de Guerra Gral. Julio A. Roca se alistaron el monitor ARA *Los Andes* y la bombardera ARA *Constitución*, y se designó jefe de la División Naval del Sud al Coronel de Mari-

George von Rauch es doctor en Historia Latinoamericana (New York University). Su tesis doctoral fue luego publicada como Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile: 1870-1902 (Praeger, New York, 1999).

Es Miembro del Instituto Argentino de Historia Militar, de la Universidad del Ejército, Buenos Aires, Argentina. Autor de Armored Vehicles of the Argentine Army (2003) y Aircraft of the Fabrica Militar de Aviones, 1927-1955 Airplane Production in a Semi-Industrialized Country, ambos editados por La Plume du Temps Editions, Guilhaud Granges, France. Publicó artículos y trabajos de Investigación en Aviazione e Marina, Esserciti e Armi, Aerospazio, Air Classics, Air Wars, Air Enthusiast, Avions, Flugzeug, Le Fanatique de L'Aviation, Luftfahrt International, Medios Pesados, Revista Española de Historia Militar y Soldiers and Raids. Dictó las conferencias “El comienzo de la Influencia del Ejército Norteamericano en el Ejército Argentino” y “Armas, Instructores, Doctrina: Influencia del Ejército de los EEUU sobre el Ejército Argentino” presentadas durante el II Congreso de Historia Militar, Escuela Superior Técnica, Buenos Aires, noviembre, 2005. Revistó en la United States Air Force entre junio de 1965 y enero de 1975 cuando obtuvo la baja con el grado de Capitán.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 23.6.2006

(1)
Ver Cuadro No.1

(2)
Pablo E. Arguindeguy y Rodríguez, Las Fuerzas Navales Argentinas: Historia de la Flota de Mar, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1995, pag. 167.

na Luis Py. La flotilla argentina, a la cual se incorporarían la corbeta ARA *Uruguay* en Carmen de Patagones, la corbeta ARA *Cabo de Hornos* y el cutter *Luisito*, zarpó de Buenos Aires el 8 de noviembre con órdenes terminantes de ocupar la margen sur del río Santa Cruz por la fuerza, en caso que naves de la marina chilena opusieran resistencia. La División Naval fondea frente a Santa Cruz el 25 de noviembre, aguardando a la flota chilena que por cierto, no volvió por estas aguas. La División Naval sería luego reforzada por la bombardera ARA *República* y la torpedera ARA *Monte León*.⁽³⁾

(3)

Ricardo Caillet Bois, *Cuestiones Internacionales: 1852-1966*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1970, págs. 64-65.

George Rauch, *Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile: 1870-1902*, Praeger, Westport, Connecticut and London, 1999, págs. 118-119.

Harris Gaylord Warren, *Paraguay and the Triple Alliance: The Post-War Decade: 1869-1878*, Institute of Latin American Studies, The University of Texas at Austin, 1978, págs. 262-263.

Beros Martinić, *Presencia de Chile en la Patagonia Austral: 1873-1879*, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1983, págs. 163-167.

Marcelo Serres Güiraldes, "Usurpación del Puerto de Santa Cruz", *Investigaciones y Ensayos No. 22*, enero-junio de 1977, págs. 420-425.

(4)

Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, págs. 167-169.

Luis Santiago Sanz, "La Política Exterior Durante la Presidencia de Avellaneda", *Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires*, vol. LVXIII-LIX, 1985-1986, págs. 120-121.

Ricardo A. Paz, *El Conflicto Pendiente*, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1980, 2 vols., II: 44-45.

(5)

Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile: Desde la alborada hasta el sesquicentenario (1813-1968)*, *Santiago de Chile*, 1978, 4 vols., III: 722-723.

Lorenz Geyer, "Protected Cruisers: A Elswick Specialty" *Pucará, Serie II-Vol. 2 No. 3, June-July 1982*, págs. 41-52.

Guillermo Oyarzábal, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Emecé, Buenos Aires, 2005, pág. 323.

Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, págs. 120-121.

A fines de 1878, Chile enfrentaba la posibilidad de una guerra en dos frentes: con Bolivia y Perú en el noroeste, y con la Argentina en el este. Éste fue un factor importante en las decisiones del gobierno chileno, que luego de nuevas y fatigosas negociaciones suscribió con la República Argentina el tratado de 1881, según el cual el límite entre ambos países, hasta el Paralelo 52, era la Cordillera de los Andes. La línea fronteriza correría entre las cumbres más elevadas que dividan aguas.

Para allanar dificultades donde esta línea no fuera clara, ambos países recurrirían a un tercer perito. El tratado otorgaba la Patagonia a la República Argentina, neutralizaba el Estrecho, y preveía el arbitraje para la demarcación en Tierra del Fuego. La interpretación que ambos países darían a la frase "las cumbres más elevadas que dividan aguas" resultaría en numerosos desacuerdos y a la postre en una carrera de armamentos.⁽⁴⁾

Una flota de mar

La disparidad o el desequilibrio entre las fuerzas navales argentinas y chilenas era evidente. La ARA contaba con buques fluviales, diseñados para operar en las tranquilas aguas del Plata y sus afluentes. La escuadra chilena, por otra parte, contaba con dos corbetas blindadas de 3.650 toneladas, construidas en astilleros ingleses durante 1873-74, cuatro corbetas, dos cañoneras y navíos auxiliares. La influencia del diferendo limítrofe con Chile en el equipamiento naval argentino, por lo tanto, es evidente.⁽⁵⁾

Para concentrarnos en el tema principal, y por haber sido este tema tratado en otros trabajos mucho más extensos, no hemos de mencionar el desarrollo orgánico, institucional e infraestructural que experimentó la ARA durante los años 1878 a 1902. Similarmente, la forma en que la ARA logró en un principio equilibrar su flota con la chilena, y luego superarla podrá apreciarse en los cuadros comparativos. La estrategia naval chilena reflejaba las enseñanzas de la Guerra del Pacífico (1879-1883), en especial, las correrías del monitor peruano *Huascar* cuya velocidad le permitió eludir a los buques blindados de enemigos y llevar a cabo exitosas acciones contra las líneas de comunicaciones marítimas y terminales chilenas. Al concluir el conflicto, nace la idea en Chile de incorporar una nave de alta velocidad. El nuevo buque, proyectado por Sir Phillip Watts (1846-1926) denominado *Esmeralda*, sería el prototipo de una numerosa serie de cruceros protegidos construidos en los astilleros de Elswick, para una lista de naciones, entre las cuales se hallaban la República Argentina, Brasil, China, EE.UU., Italia, Japón y Portugal.⁽⁵⁾

Todos estos cruceros protegidos eran naves con excelentes condiciones marineras, alta velocidad, respetable armamento y amplio radio de acción. A comienzos de la década de 1890, la Argentina y Chile habían replicado a las adquisiciones de cruceros protegidos del rival tras el simple expediente de ordenar nuevos navíos, cada uno ligeramente más poderoso que el anterior. En 1895 la ARA adquiere el primero de una serie de cuatro cruceros acorazados clase Garibaldi. El término "crucero protegido" implica que los navíos designados por esta categoría portaban una angosta faja de blindaje bajo la línea de flotación, que dejaba a la superestructura y partes vitales totalmente desprotegida. Los cruceros acorazados, por otra parte, eran naves con un blindaje considerablemente superior. En la década de 1890, los astilleros de la Casa Ansaldo, en Génova, botaron una clase de cruceros acorazados diseñados por el inspector ingeniero de la Marina Italiana Eduardo Masdea. Estas naves pertenecían a

una categoría intermedia entre el acorazado y el crucero, propiamente eran los primeros battle cruisers (cruceros de batalla). Los cruceros acorazados clase Garibaldi combinaban un excelente blindaje, con poderoso armamento y alta velocidad. ⁽⁵⁾

La incorporación de estas cuatro naves alteró radicalmente el equilibrio naval en favor de la ARA, algo que surge claramente de un documento del Foreign Office inglés, que evalúa con ojo clínico a las flotas de la Argentina y Chile en 1902:

Cuadro N° 1: FLOTAS ARGENTINA Y CHILENA A SEPTIEMBRE DE 1898

Buques Acorazados			
<i>Brown</i> ^(A)	4.200 t	<i>Cochrane</i>	3.500 t ^(B)
<i>Garibaldi</i>	6.800 t	<i>Huascar</i>	1.800 t ^(B)
<i>San Martín</i>	6.800 t	<i>Pratt</i>	6.900 t
<i>Pueyrredón</i> ^(D)	6.800 t	<i>O' Higgins</i>	8.500 t ^(E)
<i>Libertad</i>	2.300 t		
<i>Independencia</i> ^(C)	2.300 t		
Total	29.320 t		20.700 t
Cruceros Modernos			
<i>Buenos Aires</i>	4.570 t	<i>Errázuriz</i>	2.080 t
<i>9 de Julio</i>	3.570 t	<i>Pinto</i>	2.080 t
<i>25 de Mayo</i>	3.200 t	<i>B. Encalada</i>	4.400 t
		<i>Esmeralda</i>	7.500 t
		<i>M. Zenteno</i>	3.600 t
Total	11.510 t		22.220 t
Torpederos			
<i>Espora</i>	750 t	<i>A. Lynch</i>	750 t
<i>Patria</i>	1.050 t	<i>A. Condell</i>	750 t
2 torpederos	220 t	<i>A. Simpson</i>	800 t
6 torpederos	510 t	1 torpedero	80 t
3 destructores	1.020 t	6 torpederos	840 t
		4 destructores	1.200 t
Total	3.350 t		5.220 t
Auxiliares			
3 buques	2.542 t	2 buques	1.590 t
Total	46.727 t		47.007 t

NOTAS DE CUADRO 1:

(A): El ARA Brown, aunque construido en 1881, fue modernizado en Francia en 1897 y su armamento principal reemplazado por 10x Schneider Cannet 150 mm L.50.

(B): De poco valor militar en 1898, razón por la que se han omitido los monitores ARA El Plata y ARA Los Andes.

(C): El cuadro original del Alte. San Martín omite al Libertad, que formaba parte de la División Naval del Río de la Plata.

(D): El ARA Gral. Belgrano zarpó de Génova el 8 de octubre de 1898 y arribó a aguas argentinas el 6 de noviembre.

(E): El O'Higgins no era un buque acorazado, sino un crucero protegido.

Fuente adaptado de: Juan San Martín, "Nuestra Marina al iniciarse la segunda presidencia del General Julio A. Roca", Boletín del Centro Naval, No. 637, nov. dic. de 1957, págs. 435-469.

Limitación de armamentos entre la Argentina y Chile

“Una comparación nos demuestra que el poderío preponderante está a favor de la Argentina, pues si consideramos lo que cada país puede poner en la línea de batalla, hallamos que Chile posee tres naves blindadas, la mayor de las cuales es el *O'Higgins*. Este buque, aunque bien armado y de alta velocidad, poco duraría en una acción contra uno de los Garibal-

di debido a la pobre distribución y reducido de su blindaje. Aunque el *Capitán Pratt* lleva un blindaje muy grueso en su faja de cintura y sus barbetas, está pobremente artillado y es muy vulnerable a disparos de granadas de los Garibaldi, a los que nunca podría replicar. Si bien el *Esmeralda*, es un buque bien armado, es incapaz de servir en la línea de batalla debido a su casi absoluta falta de protección. Por otra parte, la Argentina posee cuatro (buques) del tipo Garibaldi, que llevan un armamento más potente que cualquiera de los buques chilenos y (están) protegidos por un muy extenso laminado de acero Terni-25a, invulnerable a la artillería chilena a todos los alcances probables. Pasando a los cruceros, los únicos buques dignos de considerar son el *Buenos Aires*, *9 de Julio* y *25 de Mayo* de la Argentina contra el *Encalada*, *Zenteno* y *Chacabuco* de Chile. Aquí hallamos fuerzas iguales, y comparando flotillas de torpederos, Chile surge a la delantera. Pero los torpederos son armamentos puramente defensivos y locales, y si comparamos las costas pobladas y los numerosos y expuestos puertos de Chile con las costas deshabitadas y los ríos de la Argentina (que son) protegidos por la naturaleza, hallamos que la preponderancia de Chile en elementos defensivos es sólo aparente. Por último, si consideramos buques auxiliares, hallamos que la Argentina posee tres buques útiles versus sólo uno por parte de Chile.

En todas formas, el balance favorece a la Argentina, por lo tanto este país no sería de manera alguna el perdedor si se concluye un arreglo bajo el cual Chile cancela sus órdenes por nuevos buques en Inglaterra y de artillería de costas en Alemania, y la Argentina, por su parte, cancela sus adquisiciones de buques en construcción o propuestos.” (6)

(6)
Documento No. F. O. 118/25, sin fecha, adjunto al Documento FO. 118/57, 30 de abril de 1902 Sir William Barrington (ministro británico en Buenos Aires) a Lord Lowther (ministro británico en Santiago de Chile).

Desconocemos la identidad del autor de este interesante y penetrante documento, pero a juzgar por su terminología y familiaridad con el material, nos aventuramos a decir que era, sin duda alguna, un ex oficial o un oficial en servicio activo de la armada inglesa, asignado a la delegación de ese país en Buenos Aires.

Por otra parte, la superioridad cualitativa y numérica de la ARA era aparente para los mandos de la armada chilena:

La marina argentina se había incrementado mucho y en una inspiración más estratégica que la chilena. Poseía un núcleo de cuatro cruceros acorazados del mismo tipo y cuatro cruceros sin protección. Chile, en cambio, tenía una fuerza heterogénea compuesta por dos cruceros acorazados con diferencia de cuatro nudos, un crucero semiprotectido (*Esmeralda*) y dos sin protección, más algunas unidades sin valor militar. Sólo en 1901, ante la eterna tirantez de relaciones con la Argentina, se oyó la voz de los marinos. Para salvar tan marcada inferioridad, se compró el crucero *Juliet*, tres destructores, dos transportes y algunos elementos de guerra. (7)

(7)
Fuenzalida Bade, La armada de Chile, IV, pág. 1.081.

Debemos observar que si bien en Chile los cruceros *O'Higgins* y *Esmeralda* eran considerados cruceros acorazados, no eran sino buenos cruceros protegidos, con angosta faja de blindaje bajo la línea de flotación y escasa protección para los sirvientes de sus baterías. Pero, más allá de los errores y medias verdades que contiene este párrafo, tiene un valor muy significativo: da constancia que la notable desproporción entre las escuadras de la República Argentina y Chile en décadas anteriores se había invertido totalmente en favor de nuestro país.

La artillería de los cruceros clase Garibaldi

El armamento principal de tres de los cruceros acorazados lo constituían dos piezas Armstrong de 254 mm L.40 producidas en la fábrica que esta empresa poseía en Pozzuoli, en la región de Campaña. Dichos cañones disparaban granadas HE (alto Explosivo) de 207 kg y AP (antiblindaje) de 208 kg a una velocidad inicial de 731 m/s. Su capacidad cíclica era de dos tiros por minuto y su alcance máximo 14.000 metros. (8)

(8)
Aldo Fracacaro, Italian Warships of World War One, Ian Allan, Londres, 1970, págs. 281-282.

No es difícil imaginar los efectos devastadores de estos cañones, y de las piezas secundarias de los Garibaldi sobre buques cuyas estructuras estaban totalmente desprotegidas, toman-

do en cuenta lo sucedido a la escuadra española en la batalla de Santiago (3 de julio de 1898), o lo acontecido a la escuadra rusa en Tsu-Shima (mayo 27-28, 1905). En las palabras del Almirante Zinovi Petrovich Rozshetvesnky:

“El peor enemigo de nuestros acorazados fue la lluvia de fuego (nappe de feu) ocasionada por las incesantes explosiones de granadas. Todo ardía e inclusive, en la torre de comando yo quedé literalmente envuelto por las llamas. En todas partes del buque, especialmente en las torretas, el calor era sofocante”.⁽⁹⁾

La superioridad de la ARA frente a la escuadra chilena surge también en un informe suministrado por el diputado Serrano Montaner ante la Cámara, el 11 de agosto de 1902. El reporte es impactante pues Montaner que había prestado servicios en la armada chilena por treinta años retirándose con el grado de Capitán de Fragata, llega a las mismas conclusiones.⁽¹⁰⁾

Sobre los torpederos

Los torpederos y destructores de este período eran buquecillos de débiles cascos, pequeñas carboneras y limitado radio de acción. Estas naves eran incapaces de enfrentarse con unidades mayores en alta mar. Los destructores de antaño sólo probaron ser exitosos en ataques a buques fondeados o buques expuestos “Hors de combat” por otras unidades mayores.

Algo demostrado durante la guerra civil chilena de 1891, la guerra hispano-americana (1898) y la guerra ruso-japonesa (1904-05).⁽¹¹⁾

La carrera de armamentos

Consciente de que la incorporación de estas cuatro naves homogéneas alteraría el equilibrio de fuerzas a favor del país vecino, el gobierno chileno ordenó al Ministro Plenipotenciario ante Alemania e Italia, Ramón Subercaseaux, presionar al gobierno italiano a fin de bloquear la entrega de esos barcos a la Argentina. Obvia decir que esta gestión fracasó.

Durante el celebrado “abrazo” entre los presidentes argentino y chileno, Roca y Errázuriz, que tuvo lugar en el estrecho de Magallanes el 15 de febrero de 1899, la flota argentina dio pruebas del alto nivel de destreza marinera alcanzado por sus tripulaciones. La llegada de estos navíos constituyó una sorpresa para el gobierno y armada chilena y una revelación de que la otrora jactada superioridad, basada no sólo en el número y cualidad de sus naves así como en el entrenamiento de sus buques y en organización no era ya prevalente.⁽¹²⁾

A pesar de la distensión lograda con el “abrazo del estrecho”, las desconfianzas mutuas no cesaban, y en 1900 el gobierno chileno adquirió un crucero, tres destructores y dos transportes en Inglaterra. Durante una reunión celebrada con el ministro chileno en junio de 1900, Roca advirtió: “Es preciso que sepan que si Chile compra un buque, nosotros compraremos dos”. Lo que Roca no precisó era que la réplica argentina a todo barco adquirido por Chile no sólo implicaría un número mayor de unidades, sino que éstas invariablemente serían más poderosas que las naves chilenas. En esta forma, la respuesta argentina a la adquisición del *Chacabuco* fue inmediata: dos cruceros Garibaldi de mayor porte que los cuatro adquiridos anteriormente. Estos barcos serían designados ARA *Rivadavia* y ARA *Moreno*.⁽¹³⁾

Consciente de la creciente disparidad entre las flotas argentina y chilena, el ministro chileno en Washington, Carlos Morla Vicuña, entabló tratativas con el Teniente Thomas Snowden, Jefe de Inteligencia de la marina norteamericana, a quien preguntó si el gobierno norteamericano estaría dispuesto respecto de vender a Chile dos buques de guerra de 10.000 toneladas, y luego ofertó comprar dos acorazados de la clase Indiana a un precio que excedía por un largo margen el costo real de los mismos. Las deficiencias evidenciadas por los acoraza-

(9) Hough, *The Fleet that had to Die*, The Viking Press, New York, 1958, pág. 204.

(10) Exequiel González Madariaga, *Nuestras relaciones con Argentina: Una Historia Deprimente*, Editorial Andrés Bello y Neupert, Santiago de Chile, 3 vols. 1972-1974, III, págs. 194-195.

(11) James Sears, *The Chilean Revolution of 1891*, Office of Naval Intelligence, War Series No. IV, Information from Abroad, Government Printing Office, Washington, 1891, págs. 18-22. Richard Hough, *The Fleet that had to Die*, págs. 11-12, 180-186. Alfredo Aguilera y Vicente Elias, *Buques de Guerra Españoles: 1885-1971*, Editorial San Martín, Madrid, 1979, págs. 76-77. La armada española poseía seis destructores clase Furor, de características muy similares a los destructores argentinos y chilenos de aquella época. El Terror intentó atacar en pleno día al crucero norteamericano Saint Paul, que lo rechazó causándole bajas y averías. El Plutón y Furor fueron hundidos por granadas de 152 mm de los acorazados norteamericanos. Este trabajo cita a la edición del 9 de julio de 1898, *The Army and Navy Gazette que es muy terminante al referirse a esta acción: “Exponer a los destructores en pleno día fue poco menos que demencia”.*

(12) Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, págs. 184-185. Jaime Eyzaguirre, *Chile durante el gobierno de Errázuriz Echaurren: 1896-1901*, Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile, 1957, págs. 194, 335-336.

(13) Juan José Fernández, “Los Pactos de mayo y la Diplomacia Británica”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Año XXXII, No. 73, Segundo Semestre de 1965, pág. 113. Horacio J. Cuccorese, *Historia Económica-Financiera Argentina: 1862-1930*, Librería El Ateneo, Buenos Aires, 1966, págs. 82-83. F.O. 118/257 *Telegrama No. 24*, de W. Barrington a Lord G. Lowher, Santiago 30 de abril, 1902, *Telegrama No. 25*, F. 118/257, W. Harrington a la Oficina de Asuntos Extranjeros (Foreign Office), Londres, Rauch, *Conflict*, pág. 190. Lorenz, “Protected Cruisers Pucará”, *Serie II-Vol. 2 No.3*, June-July 1982, pág. 52. *Las limitaciones presupuestarias chilenas limitaron la eslora de estos buques a la longitud de los diques de Talcahuano, y*

también la selección del armamento principal; cañones de 254 mm. Los acorazados de la Royal Navy de comparable desplazamiento portaban piezas de 305 mm. Por demás, debido a la alta vibración de sus máquinas, estos buques probaron ser inestables en mar abierta.

dos tipo Indiana en material de diseño y construcción eran notorias y habían sido extensamente comentadas en publicaciones navales del mundo entero. Este intento, sin embargo, revelaba un alto grado de desesperación por parte de Chile. Cuando el gobierno de los EE.UU. rechazó la curiosa oferta chilena, el gobierno transandino utilizó fondos de la Caja de Conversión y ordenó la compra de “acorazados ligeros” de 12.000 toneladas cada uno.

Por su parte, el gobierno argentino ordenó la construcción de dos acorazados de 15.000 t en astilleros italianos, así como seis destructores de la clase Nembo. De esta manera, la Argentina reafirmó su superioridad naval. Sin embargo, para muchos era evidente que la cuestión limítrofe era sólo de importancia secundaria. Lo que ambas naciones realmente se disputaban era la cuestión de la supremacía en Sudamérica. ⁽¹⁴⁾

Cuadro N° 2: ARGENTINA Y CHILE

	Clase Maipú	Clase Constitución
Desplazamiento	14.580 toneladas	11.800 toneladas
Armamento	4 x 305 mm 6 x 203 mm 12 x 152 mm 16 x 76 mm	4 x 254 mm 14 x 190 mm 14 x 76 mm 2 x 8 lb
Tubos Torpederos	4	2
Maquinaria	18.500 HP	12.500 HP
Vel. Máxima	21 nudos	19 nudos
Fuente: (buques argentinos); Schiffsbau, Berlín, 8 de junio de 1902, pág. 75; (buques chilenos) Conway's All the World's Fighting Ships: 1865-1905, New York, 1979, pág. 39.		

(14)
Ferrari, Conflicto y Paz con Chile, págs. 82-87. González Madariaga, Nuestras Relaciones con Argentina, III, 220.

ció contactos con diplomáticos británicos en búsqueda de una solución. Algo más tarde, por su propia iniciativa, Ernesto Tornquist, destacada figura de la banca argentina, se dirigió al gobierno británico con los mismos móviles de Hunneus. La intervención de la diplomacia británica era comprensible ya que este país no sólo tenía considerables inversiones en la Argentina y Chile, sino que también era el socio comercial más importante y el principal acreedor de ambas naciones del Cono Sur. La llegada de Lord Gerard Lowther marcó un nuevo capítulo en el diferendo argentino-chileno. Lowther y su colega en Buenos Aires, William Barrington, habían sido autorizados por el secretario de asuntos exteriores británico, lord Landsdowne, para ofrecer los buenos servicios de Su Majestad Británica a los gobiernos de la Argentina y Chile. En la entrevista inicial con Lowther, en abril de 1902, Eliodoro Yáñez, el canciller chileno, manifestó la preocupación oficial acerca de una posible interferencia argentina en las cuestiones del Pacífico y subrayó las intenciones pacíficas de Chile. El diplomático británico respondió que existía una contradicción entre el espíritu pacífico declamado por el canciller y la adquisición de barcos de guerra. Por su parte, Barrington se contactó con el gobierno argentino, e informó que Buenos Aires estaría dispuesta a cancelar sus recientes compras de barcos de guerra si Chile acordaba hacer lo mismo. Pero la supremacía naval era un punto de suma importancia y algo que ni la Argentina o Chile estaban dispuestos a conceder. ⁽¹⁵⁾

(15)
William F. Sater, The Heroic Image in Chile: Arturo Pratt, Secular Saint, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, Londres, 1973, pág. 137. Aguilera y Elías, Buques Españoles, pág. 39.

La incorporación de los acorazados de 12.000 toneladas hubiera restituido a Chile, si bien temporáneamente, la superioridad naval perdida en 1898. Por otra parte, los acorazados de 15.000 toneladas contratados por el gobierno argentino, que habrían de llegar al país al mismo tiempo que Chile recibía sus barcos, sumados a los dos cruceros acorazados de 8.000

La situación financiera de Chile distaba mucho de ser sólida, pues para costear la adquisición de naves de guerra tuvo que recurrir a reservas de oro afectadas al rescate de sus billetes. El país afrontaba una grave crisis económica desde 1896, que se vería complicada por una crisis financiera, a la que luego se sumó la onerosa carrera armamentista. En la Argentina, país de matriz más diversificada y de mayores recursos, no obstante la carrera armamentista con Chile, la situación económica se tornó favorable. En 1900, el gobierno decidió unificar la deuda nacional emitiendo títulos por la suma de \$ oro 435 millones, aunque la deuda total era algo menor: \$ oro 392.094.114. El gobierno no sólo convirtió la deuda, sino que estaba dispuesto a utilizar el excedente (\$ oro 43,5 millones) a la compra de armamentos. Aun así, era evidente que “la paz armada” trastornaba a la economía argentina y a la chilena. Jorge Hunneus, un destacado hombre de negocios chilenos ini-

toneladas inclinarían la balanza estratégica aún más en favor de la Argentina. Cuando la diplomacia británica propuso suspender las nuevas construcciones navales, Chile realizó esfuerzos desesperados para retener al menos uno de sus acorazados de 12.000 toneladas y hasta llegó a ofrecer una solución alternativa. Si la Argentina aceptaba suspender la construcción de sus acorazados de 15.000 toneladas, el país transandino estaría dispuesto a dividir los buques de 12.000 y los cruceros de 8.000 toneladas con la República Argentina. Pero esta iniciativa fue rechazada terminantemente por los diplomáticos ingleses.

Posteriores negociaciones llevarían a una serie de acuerdos que serían suscriptos por la Argentina y Chile el 28 de mayo de 1902, y que serían para siempre conocidos como los Pactos de Mayo, que incluían: 1) un Acta Preliminar; 2) puntos principales del tratado y designación del Árbitro; 3) convención de Limitación de Armamentos navales; 4) acta para solicitar el nombramiento de una comisión que fijara los límites entre ambas naciones; 5) arreglo para lograr “una discreta equivalencia” entre las escuadras argentina y chilena.

La Argentina suspendió la construcción de sus acorazados de 15.000, y vendió los cruceros-acorazados de 8.000 t al Japón. Inglaterra adquirió los dos acorazados de 11.800 toneladas, buques no del todo satisfactorios, para evitar que cayeran en manos de Rusia. (13)

El 19 de julio, Gonzalo Bulne, diputado por Rancagua, denunció ante la cámara que los Pactos de Mayo habían despojado a la diplomacia chilena de un arma fundamental: la de su poder militar, “como es bien sabido que una nota de cancillería no tiene más valor que la fuerza armada que la sostiene”. (14)

Los Pactos de Mayo fueron, según un historiador norteamericano, desastrosos para Chile ya que concluyó con la carrera armamentista cuando la Argentina superaba a Chile y porque restringía la esfera de influencia chilena solamente al Pacífico. Esta frase, que contiene una pala de arena y otra de cal, es sólo una verdad a medias: es hartó evidente que la Argentina disponía de mayores recursos financieros que su rival transandino, por ende podía responder a cada nueva adquisición chilena con otra superior en número y potencia.

Los pactos dejaron a la ARA en posesión de todos los buques incorporados hasta 1898, y a Chile en poder del crucero protegido, destructores y transportes adquiridos en 1900. Resulta evidente que la ARA había logrado supremacía sobre la escuadra chilena en 1898, y que muy claramente esta superioridad fue lograda con la adquisición de los cruceros clase Garibaldi, naves a las que un historiador español llamó “cruceros ideales”, y a los que una afamada publicación naval inglesa admitiera que fueron “uno de los más exitosos diseños de pequeños cruceros acorazados jamás logrados”. (15) ■

Nota del Director:

Con relación a los cruceros acorazados de la clase Garibaldi, sugiero la lectura de las págs. 61 a 63 del BCN 807.

BIBLIOGRAFÍA

- *Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez:* Las Fuerzas Navales Argentinas: Historia de la Flota de Mar, *Instituto Browniano*, Buenos Aires, 1995).
- *Caillet Bois, Ricardo:* Cuestiones Internacionales: 1852-1966, *Editorial Universitaria de Buenos Aires*, 1970.
- *Conways's All The World's Fighting Ships: 1865-1905*, New York, *Mayflower*, 1979.
- *Cuccorese, Horacio J.:* Historia Económica-Financiera Argentina: 1862-1930, *El Ateneo*, Buenos Aires, 1966.
- *Eyzaguirre, Jaime:* Chile durante el gobierno de Errázuriz EchaurrenL. 1896-1901, *Editorial Zig-Zag*, Santiago de Chile, 1957.
- *Fracacaroli, Aldo:* Italian Warships of World War One, *Ian Allan*, Londres, 1970. *González Madariaga, Exequiel*, Nuestras Relaciones con Argentina: Una Historia Deprimente, *Editorial Andrés Bello y Neupert*, Santiago de Chile, 3 vols. 1972-1974.
- *Jane's Fighting Ships*, *Sampson, Low, Marston and Co*, Londrés, pág. 143.
- *Martín Beros:* Presencia de Chile en la Patagonia Austral: 1873-1879, *Editorial Andrés Bello*, Santiago de Chile, 1983.
- *Oyarzábal, Guillermo:* Los Marineros de la Generación del Ochenta, *Emecé*, Buenos Aires, 2005.
- *Paz, Ricardo A.:* El Conflicto Pendiente, *Editorial Universitaria de Buenos Aires*, 1980, 2 vols.
- *Rauch, George V.:* Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile: 1870-1902, *Praeger, Westport, Connecticut and London*, 1999.
- *Sater, William F.:* The Heroic Image in Chile: Arturo Pratt, Secular Saint, *University of California Press, Berkeley, Los Angeles, Londres*, 1973.
- *Warren, Harris:* Gaylord, Paraguay and the Triple Alliance: The Post-War Decade: 1869-1878, *Institute of Latin American Studies, The University of Texas at Austin*, 1978.

ARTÍCULOS

- *Fernández, Juan José,* “Los Pactos de mayo y la Diplomacia Británica”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Año XXXII, N° 73, Segundo Semestre de 1965, págs. 99-131.
- *Geyer, Lorenz,* “Protected Cruisers: A Elswick Specialty”, *Pucará, Serie II*, Vol. 2, N°3, June-july 1982, págs. 41-52.
- *San Martín, Juan,* “Nuestra Marina al iniciarse la Segunda presidencia del General Julio A. Roca”, *Boletín del Centro Naval*, N° 637, nov-dic. de 1957, págs. 435-469.
- *Sanz, Luis Santiago,* “La Política Exterior Durante la Presidencia de Avellaneda”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Buenos Aires, Vol. LVIII-LIX, 1985-1986, págs. 75-166. *Schiffsbau 1900-1902*.
- *Serres Güiraldes, Marcelo,* “Usurpación del Puerto de Santa Cruz”, *Investigaciones y Ensayos*, N° 22, enero-junio de 1977.

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

3,60 pesos argentinos

■ Interior

4,80 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 **U\$S 4.-**
(cuatro dólares estadounidenses)

Formas de pago:

En efectivo

En nuestra oficina.

Giro Postal

A nombre de:
Norma Beatriz González
Legajo Nro. 4104

Giro Telegráfico 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: (+54 11) 4311-0041

Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605

E-Mail: boletin@centronaval.org.ar

Página Web: www.centronaval.org.ar

www.boletin.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.

Homenaje del Centro Naval al Alte. Guillermo Brown en el 150° aniversario de su fallecimiento



Capitán de Navío (R) Julio A. Santoiani y Capitán de Navío (R) Mario H. A. Brusa respectivamente, Vicepresidente 1° del Centro Naval y Presidente del Comité Socios de la Institución.

NO VENCIDOS



Sobrevivientes del crucero ARA *General Belgrano* al bajar del avión de la Armada que los transportó desde Ushuaia a la Base Aeronaval Comandante Espora.