

REPÚBLICA ARGENTINA



# BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882



Nº 817

AÑO 126 VOLUMEN CXXV MAYO / AGOSTO DE 2007

4 de mayo de 2007

# 125° aniversario del Centro Naval

Con motivo de esta celebración el Presidente del Centro Naval se dirigió a los presentes en el salón del 2° piso.

Se entregaron diplomas a los socios que cumplieron 45 años con la Institución y medallas a los que alcanzaron los 50 años.

También fueron entregadas sendas medallas de oro al Contraalmirante IM (R) Oscar F. Abriata, por haber sido Presidente del Centro Naval, y al Contraalmirante Contador (R) Francisco N. Castro como Socio Decano en su carácter de socio más antiguo.

A su término se realizó un vino de honor en el Salón Sarmiento de la planta baja. En horas de la mañana, en la Catedral castrense Stella Maris, se había celebrado una misa en memoria de los socios fallecidos. ■



Previas palabras alusivas del Capitán de Navío IM (R) Miguel Á. Inda, Jefe del Comité de Socios, el Guardiamarina IM José E. Nonini, socio Activo más joven de la Institución, entrega al Contraalmirante Contador (R) Francisco N. Castro la Medalla de Oro que lo acredita como socio Decano. En la imagen, de izquierda a derecha, los Contraalmirantes (R) Horacio L. Ferrari, Vicepresidente 1°, Carlos A. Frasch, Presidente, y Héctor A. Campoamor, Vicepresidente 2°.



El Capitán de Navío (R) H. Guillermo Cañoni recibe, del Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Campoamor, el Diploma de Honor por alcanzar los 45 años como socio del Centro Naval.



Detalle del "Vino de honor" realizado en el Salón Sarmiento de la planta baja. En primer plano, de izquierda a derecha, Contraalmirante VGM (R) Oscar A. Monnerreau, Doctor Juan J. Ghirimoldi, Vicealmirante VGM (R) Eduardo R. Llambí y Licenciado Ángel Tello.



# BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

FUNDADO EN MAYO DE 1882

VOLUMEN CXXV - NÚMERO **817**  
MAYO / AGOSTO 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: Ataque a la HMS *Ardent* 2da oleada. 21 de Mayo de 1982.  
Obra del pintor aeronáutico Carlos A. García, adquirido por el Museo de la Aviación Naval Argentina.

*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 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 ininterrumpidamente desde 1882; resulta así ser una de las revistas especializadas en temas navales más antiguas del mundo.

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

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

El Boletín del Centro Naval se nutre de la producción intelectual de sus socios y de numerosos colaboradores provenientes de distintos ámbitos —cuya calidad se refleja en los premios internos por ellos recibidos—, así como

de estudios efectuados en el país y en el extranjero sobre los temas que hacen a sus finalidades. La contribución de todos ellos ha hecho que la publicación recibiera en años recientes, premios y menciones de la Asociación de 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, sus suscriptores y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas su adhesión al mismo o sus 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



- 189 ■ **Carta del Presidente**
- 181 ■ **Carta del Director**
- 182 ■ **Cartas al Director**
- 187 ■ **125° ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL**
- 193 ■ **HACIA LAS FUERZAS ARMADAS DEL SIGLO XXI**  
*Señor Jorge A. Suárez Saponaro*
- 209 ■ **EL DESAFÍO PROFESIONAL Y ÉTICO DE LA VIDA MILITAR**  
*Capitán de Corbeta Capellán Alberto A. Zanchetta*
- 219 ■ **LA GUERRA INFORMÁTICA**  
*Capitán de Fragata IM Claudio C. López*
- 227 ■ **LA TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE A 25 AÑOS DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR. UNA APROXIMACIÓN A LA VERDAD HISTÓRICA**  
*Capitán de Navío VGM (R) Rodolfo A. Castro Fox*
- 235 ■ **HUNDAN AL PORTAAVIONES**  
*Doctor Alejandro J. Amendolara*
- 241 ■ **GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR, EXPERIENCIAS POCO CONOCIDAS (UNIDAD DE TAREAS 80.2.2)**  
*Capitán de Fragata VGM (R) Enrique A. Fortini*
- 251 ■ **EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Y LA LOGÍSTICA BRITÁNICA (Primera parte)**  
*Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo*
- 261 ■ **EL GRUPO NOTTINGHAM-MALVINAS**  
*Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding*
- 265 ■ **ESTELAS AJENAS**  
**Un esperanzador encuentro sobre las Malvinas**  
*Carlos Robacio - La Nueva Provincia - Bahía Blanca, domingo 24/12/2006*
- 268 ■ **Fragata Libertad**  
*Teniente de Navío (R) Ramón R. López*
- 269 ■ **EL COMANDO EN EL MAR Y ESAS CADENAS INVISIBLES**  
*Contraalmirante (R) Oscar J. Calandra*
- 273 ■ **EL RECALENTAMIENTO GLOBAL**  
*Capitán de Navío (R) Mario R. Chingotto*
- 277 ■ **¿DEBERÍAMOS TENER NUEVAMENTE UN ROMPEHIELOS?**  
*Capitán de Navío VGM (R) Carlos A. Coli*
- 287 ■ **ESTELAS AJENAS**  
**Señor, es su turno. ¡Salte!** *Señor Jorge Petroni. Revista El Yacht - N° 160, mayo 2007*
- 293 ■ **AVERÍA, ABANDONO Y SALVAMENTO DEL BUQUE TANQUE INGENIERO HUERGO EN OPORTUNIDAD DE SU INTENTO DE ASISTENCIA AL HUMBERTO BEGHIN**  
*Capitán de Ultramar Jorge L. Longobardi*
- 298 ■ **NAVEGAMOS POR INTERNET**  
*Comentario del Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo*
- 299 ■ **LIBROS. Comentarios del Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding y de los Capitanes de Navío (R) Jorge R. Bergallo, Ricardo A. R. Hermelo y Cecilio M. Robles**
- 305 ■ **EL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN Y SUS OPORTUNIDADES DE ARRIBO A MONTEVIDEO**  
*Profesor Juan J. Fernández Parés*
- 321 ■ **LOS PRIMEROS TURISTAS Y LAS PRIMERAS MUJERES EN LA ANTÁRTIDA**  
*Profesor Alfio A. Puglisi*
- 323 ■ **RESUMEN DE NOTICIAS DE NUESTRO MAR**  
*Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal*
- 327 ■ **ESTELAS AJENAS**  
**Importancia geoestratégica del Atlántico Sur en el siglo XXI**  
*Vicealmirante en Segunda Reserva Ricardo Álvarez-Maldonado. Revista General de Marina - España, marzo 2007*
- Los autores de los artículos publicados en el *Boletín del Centro Naval* son indefectiblemente responsables del contenido de los mismos y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable 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 aplicación de los contenidos de los artículos publicados.
- El *Boletín del Centro Naval* se reserva el derecho de propiedad de todos de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, 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*.
- Por limitaciones en el proceso de edición de la revista 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.
- El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del *Boletín* no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amabilidad; su ubicación resultará, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.
- 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 producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

## Todos hombres de mar

En todo evento destacado la velocidad de los medios potenciados por la tecnología global llega antes que el verdadero y profundo análisis de lo acaecido. La competencia del sistema, a veces despiadada, pone casi siempre la celeridad por encima de los detalles y muchos datos quedan fuera del escenario, pero, pasado un tiempo, cobran valor y pueden abundar en el tema si éste sigue en el área de interés de los lectores.

El reciente caso del rompehielos *Almirante Irizar* es uno de ellos, tal vez por la baja ocurrencia de hechos similares, ya del tipo del accidente en sí —posible naufragio en alta mar—, ya por la presencia de actitudes épicas dignas de ser destacadas —como fue en su momento el ofrecimiento desinteresado, y con riesgo de su vida, del Comandante—.

Todo escenario esconde hechos significativos que sólo surgen en el análisis de detalle cuando se hace una segunda, tercera o cuarta revisión. Ahí aparecen acontecimientos concretos que muestran valores humanos, ocluidos por los más significativos destacados con anterioridad, que justifican ser traídos al lector aunque sólo hayan representado, como en este caso, el mero cumplimiento del deber o de las reglas, no siempre escritas, del mar.

La secuencia prevista en los planes de mantenimiento otorga una probabilidad de empleo seguro de los medios durante un tiempo de operación. Una inversión menor disminuirá la sucesión planificada y, por ende, el nivel de seguridad. El envejecimiento del material inferirá negativamente en la ecuación porque hay una relación directa entre los años de uso y las necesidades de mantenimiento; es más, a partir de cierto tiempo de operación ciertos guarismos de alta seguridad serán inalcanzables independientemente del gasto que se quiera realizar.

En el mundo global la base del problema no es sólo el material y la inversión. Alexis de Tocqueville, en *Democracia en América*, ya decía: “[...] cuando el espíritu militar abandona un pueblo, la carrera militar deja inmediatamente de ser apreciada y los militares caen al rango más bajo de los funcionarios públicos (...)”<sup>(1)</sup>. En las últimas décadas las partidas que asignó el Estado a la provisión de Defensa no alcanzaron para cubrir todas las necesidades.

No obstante, como se ha dicho, el incendio pudo haber sido provocado por un hecho fortuito y, como todos esos hechos, de muy difícil previsión y control. Pero la disponibilidad de partidas previstas para mantenimiento o reparación siempre va a disminuir el riesgo de ocurrencia de estos sucesos; precisamente a ese efecto se planifica la prevención. Ahora, una vez ocurrido el accidente, sólo se debe cumplir con las pautas para controlar el siniestro desatado y ahí aparecen las actitudes a destacar... y los héroes.

El abandono del buque se ordenó cuando la temperatura exterior de los mamparos comenzó a derretir la pintura y el calor de las cubiertas, las suelas de los zapatos del personal que las transitaba. Se carecía de energía eléctrica para las bombas de incendio y sólo se contaba con baldes y algunos matafuegos para intentar disminuir el fuego. La presencia en el área de otros buques que acudieron prontamente al lugar del siniestro aseguraba que la permanencia de los naufragos en el mar no iba a ser prolongada, justificando la disposición entonces adoptada de abandonar la nave.

Tomando en cuenta la experiencia obtenida en el crucero *General Belgrano*, el desembarco, en este caso dirigido por el Segundo Comandante del buque —con una pierna fracturada la semana previa—, cuidó evitar espacios libres en las balsas que en el antecedente de referencia había ocasionado muertes por hipotermia. El Comandante del Grupo Naval, superior inmediato del de la Unidad, desembarcó siempre, como dice la norma, en último lugar, terminando dos veces en las frías aguas al no poder ser asistido en esa maniobra.

Dos buques pesqueros, un petrolero y un guardacostas de la Prefectura naval acudieron de inmediato al lugar del siniestro dejando de lado misión y tareas propias ante la emergencia. Las tripulaciones que recibieron naufragos cedieron sus lugares de descanso durante el tiempo en que éstos permanecieron a bordo. El Capitán de uno de ellos accedió a un pedido del Comandante del Grupo de permanecer en inmediaciones del Rompehielos, donde seguía embarcado su Comandante subordinado, hasta que llegaran unidades navales para darle apoyo (2).

Es difícil enumerar todos los casos que merecen ser destacados pero el tiempo hará oportuna justicia a cada uno de ellos. Para los hombres de mar las reglas del escenario son sagradas y están por encima de los intereses mundanos: cuando hay un siniestro marítimo se acude al lugar en el menor tiempo posible dejando toda otra razón de lado.

Este caso lo comprobó, y gracias a todas las actitudes positivas de quienes no hemos incorporado el nombre en el relato porque los hechos no responden a ninguna suerte de individualismo personal, sólo queda agregar el reconocimiento por su entrega. No hubo que lamentar muertes y el barco herido pudo llegar a puerto.

Como conclusión y proyección futura se puede decir, sin temor a error, que el personal del buque siniestrado y el de los que lo asistieron en el salvamento estaban integrados por hombres de mar con amplio conocimiento y respeto por lo humano, las normas y el concepto de entrega que rige en el rudo escenario. Eso sólo es suficiente.

El Centro Naval, por mi intermedio, quiere rendir homenaje sincero a todos estos héroes sin nombre capaces de ofrecer si fuera necesario hasta la propia vida para asegurar la operación cotidiana en el mar con mínimo riesgo.

Contraalmirante (R) **Carlos A. Frasch**  
Presidente del Centro Naval

#### REFERENCIAS

(1) Alexis de Tocqueville, *La democracia en América*, Fondo de Cultura Económica, México, 1957, pág. 596.

(2) Se agradece el aporte del Capitán de Navío D. Vicente Manuel Federici, anterior Comandante de la nave y naufrago en este evento, en su exposición ante la Academia del Mar en nuestros salones.

## CARTA DEL DIRECTOR

### Estimados lectores:

Como fue con nuestro número anterior, en éste prevalecen los artículos sobre la Guerra del Atlántico Sur, algunos de ellos escritos por sus protagonistas, y también se publica una nota sobre el 125° aniversario del Centro Naval y su *Boletín*. Sobre este otro aniversario y el del 150° del fallecimiento del Almirante Brown, nuestras “retiraciones” de tapa y contratapa muestran imágenes de sendos actos llevados a cabo en nuestra Sede con esos motivos.

Por supuesto, estos temas no agotan su contenido, que espero como siempre sean de vuestro interés. Cito en primer término el artículo del Señor Presidente del Club Naval del Uruguay, Capitán de Navío (CG) (R) Juan José Fernández Parés, “El General José de San Martín y sus oportunidades de arribo a Montevideo”. Este artículo es un claro recordatorio de la hermandad uruguayo-argentina.

Otros escritos que entiendo oportuno mencionar son un artículo sobre el *Almirante Irizar*, y la nota de un naufragio de ese buque que reproducimos de la revista del Yacht Club Argentino, a cuya dirección agradezco su gentileza por permitirlo. Y sobre este buque hay más, nuestra contratapa manifiesta con énfasis las ansias de nuestros socios de que vuelva a navegar.

Y también destaco los artículos que reproducimos de la *Revista General de Marina* y del diario *La Nueva Provincia*, a cuyas direcciones asimismo agradezco su gentileza. El del gran diario de Bahía Blanca fue escrito por el Contraalmirante VGM (RE) Carlos Robacio y es, como lo dice su título, esperanzador.

En cuanto al artículo por cierto sustancioso de la revista europea, su título es “Importancia geoestratégica del Atlántico Sur en el siglo XXI” y fue escrito por el Vicealmirante en Segunda Reserva Ricardo Álvarez-Maldonado. La *Revista General de Marina* es una de las que edita el Servicio de Publicaciones de la Armada Española. Fue fundada en 1887 y se publica desde entonces con la sola interrupción que impuso la guerra civil que asoló a la Madre Patria. Nada puede describir mejor el alto concepto que de esa revista tenemos que el que he tomado de su propia presentación: *Siempre ha reflejado con naturalidad la línea del progreso y el equilibrio propio de nuestra Armada, que mira al futuro con la fortaleza que le aportan los pilares de sus tradiciones centenarias y el legado histórico de sus antepasados.*

Revisemos ahora nuestra tapa. Ella reproduce un cuadro que recuerda a la segunda división de aviones navales, entonces Tenientes de Navío Rótolo, Lecour y Sylvester, que también atacó a la fragata británica *Ardent*, hundida el 21 de mayo de 1982. Hasta no hace mucho se discutía cuál había sido el buque que atacó esa división, pero el tema está hoy resuelto como lo explica el Capitán Castro Fox en su artículo que publicamos.

Ese cuadro es obra del pintor Carlos García, al que agradezco su gentileza. Es éste el momento de aclarar que el hecho de que en nuestro número anterior hayamos también publicado un cuadro suyo en el interior de la revista, nada tiene que ver con el valor artístico asignado a ambas obras, que a mi modesto juicio es el mismo: superior. La razón de que así fuera es que la tapa de ese número estaba ya reservada para el glorioso *General Belgrano*. Destaco también que el señor García ha tenido el generoso gesto de obsequiar al Teniente de Navío Owen Crippa el cuadro que recuerda su solitario ataque, acto que se registra en la foto que acompaña mi carta.





sobre una posición del blanco informada por un avión Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración. Dicho impacto ocasionó además la pérdida de 20 integrantes de su dotación.

En el primero, el señor Harding menciona que el Informe de la Armada británica sobre el hundimiento del destructor consta de 3.000 fojas y que el mismo fue desclasificado y dado a conocer el 2 de noviembre de 2006. Dicho Informe señala que existe evidencia de que la dotación del *Sheffield* falló en lo concerniente a tener una guardia apropiada y en adoptar medidas adecuadas para evitar que el buque fuera alcanzado por un misil disparado por una aeronave a reacción argentina. De la información recopilada quedó establecido que, si las acciones hubieran sido adoptadas con rapidez, podrían haber frustrado el determinante y profesional ataque. Agrega que ese 4 de mayo el *Sheffield* había sido designado buque de guardia de defensa aérea de la Fuerza de Tarea británica, la que contaba con dos vitales portaaviones. Pero el comando del *Sheffield* estaba más preocupado por la amenaza submarina y a la vez tenía conocimiento de un parte de inteligencia británico según el cual los aviones de combate argentinos eran incapaces de lanzar misiles Exocet.

Agrega el corresponsal que, en dicho escenario, otro destructor había detectado el ataque en desarrollo de dos Super Etendard, pero el Comando del *Sheffield* consideró que el mismo no era real, por lo tanto el buque no asumió el máximo grado de alerta ni empleó sus contramedidas (*chaff*) para confundir al misil en aproximación.

El informe británico critica asimismo la reacción de la dotación luego del impacto, a la cual considera que le faltó cohesión, en el caso del grupo de control de averías e incendio. Finaliza agregando que no quedó claro en qué lugar de a bordo se ubicó el comando del buque.

En el artículo del BBC NEWS / UK se mencionan los mismos acontecimientos relatados por el TELEGRAPH, pero se señala que los hechos no dieron lugar a la formación de una corte marcial. Asimismo, que hubo integrantes de la dotación del destructor que no cumplieron adecuadamente su rol; que el control de averías e incendio fue pobremente coordinado, y que el misil penetró en el cuarto de control encendiéndose, ocasionando que se expandiera un humo venenoso, lo que contribuyó a que la tripulación abandonara el buque.

Los hechos relatados, que se mencionan en el Informe británico liberado, motivarán sin duda muchas reflexiones a los lectores. Cabría mencionar por su trascendencia algunas de ellas, como ser: que el ataque de nuestras aeronaves fue conducido con gran determinación y profesionalismo como lo reconocen los británicos; que el submarino argentino en el área, el ARA *San Luis*, cumplió su cometido obligando a los buques de la Fuerza de Tarea a dar prioridad al ataque submarino, y que el nivel de adiestramiento alcanzado por la escuadrilla de Super Etendard no estaba en conocimiento del adversario. Con referencia a esto último, le cabe una mención a los comandos de

los destructores ARA *Hércules* y ARA *Santísima Trinidad* los que, por contar con similares radares que los destructores británicos, colaboraron para proveer a la Escuadrilla de Super Etendard de un adecuado perfil de vuelo a fin de poder lanzar sus misiles con menor probabilidad de ser detectados. Habría que destacar la importancia que tuvo el secreto con que se manejó la información sobre el grado de adiestramiento de nuestras unidades aeronavales, evitando que fuera conocida por la inteligencia británica.

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

---

#### Señor Director:

Relacionado con el reciente siniestro del rompehielos ARA *Irizar*, me siento obligado a hacerle llegar mi modesta opinión acerca de las acciones concretadas durante el incendio y el posterior abandono del barco en navegación, a considerable distancia de la costa y en horas nocturnas.

En primer lugar en la maniobra de abandono de su tripulación y el numeroso pasaje frente al éxito alcanzado ha merecido de la opinión pública y de los marinos el elogio unánime. La tripulación, Comandante, plana mayor y tripulación, exhibieron con holgura una excelente aptitud y apropiado alistamiento, de los medios y de las balsas de salvamento, eficiencia marinera que una vez más enorgullece a nuestra Armada. En particular corresponde destacar que a través de los medios de difusión algunos pasajeros manifestaron que en ningún momento experimentaron intranquilidad y tuvieron total confianza en el éxito, llamando la atención declaraciones de mujeres con niños de corta edad.

Pero una mención especial le corresponde a su Comandante, Capitán de Fragata Guillermo Tarapow. Por su valerosa actuación, y acabado profesionalismo, mostró una actitud a la que no se le deben retacear elogios sino por lo contrario, expresar que ha cumplido con sus obligaciones al extremo de permanecer a bordo solo, por las razones que el entendió en un momento tan difícil y con un incendio a bordo que no se podía controlar. Sus actos además posibilitaron que el IRIZAR no permaneciera abandonado y facilitó el posterior remolque a la Base Naval de Puerto Belgrano.

Además de los logros para con la vida humana en el mar y el barco, su ponderable desempeño sin lugar a dudas ya nos brinda experiencia y deja una acción ejemplar para todo el personal de la Armada, que no dudo será imitado.

Comandante, corresponde envergar la tradicional señal BRAVO ZULU, "bien hecho", manifestarle mi especial respeto como marino y mis mejores deseos para su ventura personal.

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

**Señor Director:**

He leído con interés el artículo titulado "Victoria argentina en el Juncal" del Teniente de Navío Contador (R) Jorge L. Toscano, publicado en el BCN N° 815 y me ha parecido excelente.

No obstante hay allí un error, que no corresponde al aspecto naval de la guerra con el Imperio del Brasil, sino al terrestre. En efecto, la batalla de Ituzaingó no tuvo lugar en la provincia de Corrientes sino en territorio brasileño.

El terreno del combate estuvo comprendido aproximadamente entre el Paso del Rosario sobre el río Santa María y la villa San Gabriel, en el sur del Brasil. El Ejército Argentino había atravesado la Banda Oriental del Uruguay y entrado en territorio brasileño y ocupado la villa de Bagé. Desde allí inició las operaciones y volvió a salir por el mismo lugar. Durante ese período de tiempo nunca estuvo en territorio argentino.

Lo que antecede está explicado minuciosamente en el libro "Campañas Militares Argentinas" de Isidoro J. Ruiz Mreno. El autor es Doctor en Derecho y Ciencias Sociales, miembro de la Academia Nacional de la Historia, de la Academia Nacional de Ciencias Políticas, actualmente es profesor de la Escuela Superior de Guerra del Ejército, también es autor de numerosos libros.

Para escribir la obra mencionada se ha basado en testimonios y documentos contemporáneos a los acontecimientos descriptos, como las memorias de los entonces Coroneles José María Paz, Tomás de Iriarte y otros que combatieron en esa guerra.

La "Enciclopedia Ilustrada de la Lengua Castellana", Sapiens, también ubica la batalla de Ituzaingó en territorio brasileño, lo mismo afirma Vicente Fidel López en su "Manual de la Historia Argentina".

Esta carta no tiene la más mínima intención de criticar el excelente artículo mencionado al principio, es sólo una aclaración sobre un suceso cuya ubicación física parece no estar muy clara para muchas personas. Basta con decir que hasta en programas de televisión he visto ubicar la batalla de Ituzaingó en la provincia de Corrientes.

Capitán de Fragata (R) **Jorge H. Dotto**  
Socio N° 3251

**Señor Director:**

A propósito de la interesante entrevista realizada por el Lic. Luis Furlan al Sr. Almirante (R) Jorge Guzmán en torno a la denominada "Operación Cóndor", pongo en conocimiento de los lectores del Boletín que deseen profundizar el tema que existe un libro sobre dicho episodio relatado por un testigo privilegiado, el ex-comandante de la aeronave secuestrada, Comandante Ernesto Fernández García intitolado "Un Cóndor sobre Malvinas (el vuelo imposible)

que recomiendo enfáticamente a quienes deseen conocer los detalles de este singular episodio de corte cinematográfico ocurrido allá por 1966 en las Islas Malvinas.

El libro está relatado en primera persona y cuenta con abundante material fotográfico inédito. Si mal no recuerdo el Instituto de Publicaciones Navales lo tenía en su catálogo hasta hace muy poco.

Doctor **Jorge R. Bóveda**  
Socio Adherente N° 10476

**Señor Director:**

He leído el artículo "La Flota de Mar en la Guerra del Atlántico Sur", publicado en el número 816.

Deseo expresarle que no tengo adjetivos ni pluma suficientes para calificarlo como corresponde. Realmente quedé admirado por la cantidad y la calidad de la información allí vertida y por la claridad y exactitud de sus apreciaciones y conclusiones.

Felicito muy sinceramente al autor del artículo, Capitán de Navío VGM (R) Carlos Coli.

Contraalmirante (R) **Norberto M. Couto**  
Socio N° 2937

**Señor Director:**

Nos dirigimos a usted a fin de informarle que se ha producido una renovación parcial de la Comisión Directiva de la Asociación Promoción 79 de la Escuela Naval Militar. Ha quedado integrada de la manera siguiente:

Presidente: Contraalmirante (R) Carlos A. Vaihinger  
Vicepresidente: Vicealmirante (R) Norman Azcoitia  
Secretario: Capitán de Navío (R) Roberto M. Etcheves  
Prosecretario: Capitán de Navío (R) Luis Ballesi  
Tesorero: Teniente de Fragata (R) Honorio Ferrari  
Protesorero: Capitán de Corbeta (R) Roberto Parodi  
Vocales: Capitán de Corbeta (R) Ernesto Sgandurra, Teniente de Navío (R) Hugo Guirín, Capitán de Navío (R) Eduardo Invierno y Capitán de Navío (R) Eduardo Demarco.

Contraalmirante (R) **Carlos A. Vaihinger**  
Socio N° 3435

**Señor Director:**

A Ud. y por su intermedio a Norma González y a todo el equipo de Boletín del Centro Naval, queremos agradecerles profundamente la

donación que hemos recibido. Dicho material bibliográfico está exhibido en nuestra biblioteca y a disposición del personal de esta unidad operativa.

Este emprendimiento está hecho totalmente "a pulmón" y uno de nuestros objetivos principales es difundir las actividades que desarrolla nuestra institución y dar conocer su maravillosa historia.

Nuevamente gracias por confiar en nosotros y brindarnos su apoyo incondicional.

**Comisión de Gestión Sala Historia FAE 3 "Alte. Marcos A. Zar"**

[CF Alejandro Moya (Jefe BAAZ), CFCPINAN Marín Monsalve, CCCPTE Luis E. Gaido, SMAE Oscar F. Espinoza, SMAE Sebastián R. Molina, SMAE Hugo N. Saavedra, SMAE Mario O. Quinteros, SIAE Néstor E. Laurelli, SIAE Raúl A. López y TN Corresponsal Naval Prof. Pablo M. Arbeletche (Coordinador)]

**Señor Director:**

La Asociación Amigos de la Tradición Náutica (ATNA) es una asociación civil sin fines de lucro fundada en el año 2000 que tiene por objeto:

- La recuperación de la tradición náutica y sus embarcaciones históricas como patrimonio cultural de la Nación.
- La estimulación del vínculo con el mar por medio de la navegación deportiva.
- La divulgación de la tradición náutica en todo el territorio argentino y su promoción en el exterior.
- Fomentar y/o colaborar con la creación de una escuela y cursos para artesanos en recuperación de embarcaciones, maquettistas y mejoramiento de las condiciones del patrimonio.

Participan de ella un nutrido grupo de navegantes y "notables" de la náutica que basados en estas premisas realizan anualmente una serie de actividades tendientes a mantener viva la historia de la náutica deportiva en general y aprovechar de los conocimientos y vivencias de nuestros mayores que no siempre son valorados en su justo término.

Dentro de esas actividades, el pasado 10 de junio de 2007, ATNA entregó en donación al Museo Naval de la Nación una maqueta de la goleta *Feuerland* (Tierra de Fuego en alemán), construida con el auspicio de Motores Deutz, que Gunter Plüschow ordenó realizar en Alemania en 1927 para trasladarse hasta nuestro confín austral.

Gunter Plüschow, educado en la Marina Imperial Alemana, tripuló diversos buques de guerra y mercantes y más tarde como piloto aviador, se convirtió en héroe de la Primera Guerra Mundial durante el combate de Tsingtao, antigua colonia alemana en China.

Apasionado explorador de Tierra del Fuego, llega a Punta Arenas con su *Feuerland* en octubre de 1928, donde había arribado desarmado su avión Heinkel HD 24 con el que se explorara, recorriera y fotografiara más tarde nuestros majestuosos lagos y glaciares patagónicos.

Vendida por Plüschow dos años más tarde, la *Feuerland* es trasladada a Malvinas, donde permanece en las islas desarrollando distintas tareas logísticas, y donde su nuevo propietario y en honor a su hija le cambia el nombre rebautizándola *Penélope*. Con ese nombre, durante la Guerra de Malvinas se la tripula con personal argentino participando en actividades navales de guerra como embarcación auxiliar.

La emotiva ceremonia de entrega de la maqueta contó con la presencia del Señor Embajador de Alemania en Argentina, Dr. Schumacher, de la dotación que tripuló la *Penélope* en 1982, Horacio González Llanos, Guillermo Ni Coló, Eduardo Rivero y Oscar Luna, y de los miembros de ATNA Hernán Álvarez Forn, César Martí Garro, Carlos Biscioni, Héctor Masoni y Horacio Crespo.

Para ver más detalles de la ceremonia llevada a cabo en el Museo Naval de la Nación se sugiere visitar la página [www.atna.com.ar](http://www.atna.com.ar)

Vicealmirante (R) **César E. Martí Garro**  
Socio N° 5175

**Señor Director:**

Nos dirigimos a usted a fin de informarle que se ha producido el cambio de representantes de la Promoción 88 de la Escuela Naval Militar, según se detalla más abajo:

Presidente: Contraalmirante (R) Carlos A. Berisso  
Secretario: Capitán de Navío (R) Juan M. Gutiérrez

Contraalmirante (R) **Carlos A. Berisso**  
Socio N° 5143

## Fe de erratas BCN 816

En la página 2, última línea, donde dice "Licenciado" debió decir "**Doctor**".

En la página 161, subtítulo "La campaña de Tarapacá", líneas 5, 13 y 26, y en la página 164, punto 2, donde dice "Piragua" debió decir "**Pisagua**". En la página 163, primera columna, en las líneas 2 y 35, donde dice "Turín" debió decir "**Lurín**".

# Comisión Directiva del Centro Naval

---

Desde el 29 de marzo de 2007

Presidente	Contraalmirante (R) Carlos A. Frasc
Vicepresidente 1°	Contraalmirante (R) Horacio L. Ferrari
Vicepresidente 2°	Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Campoamor
Secretario	Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Tesorero	Teniente de Fragata (R) Alberto G. Thomas
Protesorero	Capitán de Navío Contador Osvaldo J. Chaves (Comodoro)



## 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. Monnerau (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 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) 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 VGM Manuel I. Olivera  
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)  
Teniente de Corbeta (R) Mario Zambra (Informática)  
Capitán de Navío (R) Alcides A. Antonini (Sede Olivos - Náutica)

## Vocales Suplentes

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 (Actividades Académicas)  
Capitán de Fragata Médico (R) Jorge A. Pérez Rovira  
Capitán de Navío (R) Jorge A. París  
Capitán de Navío (R) Carlos G. Suárez Mason

### Presidente del Instituto de Publicaciones Navales

Contraalmirante (R) Carlos L. Mazzoni

### Director del Boletín del Centro Naval

Capitán de Navío VGM (R) Juan A. Imperiale



# 125° ANIVERSARIO DEL CENTRO NAVAL

**Nuestro Centro Naval conmemora este año su 125°** aniversario de creación. Son muy escasas las instituciones en la Argentina con tan extensa antigüedad. Este mismo *Boletín*, nacido en comunión con el Centro Naval, también cumple 125 años, y es una de las publicaciones más antiguas de América.

Muy probablemente, nosotros los socios no pensemos detenidamente en esta circunstancia. No somos conscientes del prestigio que representa ser miembro de una institución como el Centro Naval. Integrar esta centenaria asociación refuerza el sentimiento de pertenencia a la Armada misma. Ser socio activo del Centro Naval es equivalente a ser miembro de la Armada Argentina. Todo un orgullo.

El Centro Naval desde su origen ha ofrecido al oficial naval, aun sin ser socio, un ámbito para interactuar socialmente y para incrementar sus conocimientos profesionales. La acción mutua y la deportiva para sus socios fueron incorporadas muchos años después de ser creado.

Desde su origen, el devenir del Centro Naval y de la Armada será absolutamente mancomunado. Los socios del Centro Naval brindarán su aporte intelectual para el desarrollo del personal, del material y de la doctrina naval, y todas sus instalaciones para los eventos oficiales de la Armada. Ella a su vez brindará su permanente apoyo.

Recorrer la historia del Centro Naval es recorrer la historia del pensamiento y sentir de los hombres de la Armada. Es recorrer los sucesos más importantes que ella vivió, con alegría o con pesar.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 4.7.2007

En la historia del Centro Naval se palpan claramente los momentos de júbilo de la Armada, como ser la incorporación de nuevos y jóvenes oficiales o la de nuevos medios navales. También se palpan los sucesos desgraciados, como los fallecimientos en actos del servicio de sus socios, en especial durante los conflictos armados que enfrentó nuestro país. En nuestras paredes están grabados los nombres de aquellos que perdieron su vida como consecuencia de la guerra desatada por el terrorismo y en la sostenida por nuestras Islas Malvinas. También nuestras paredes encierran la historia de los tres atentados con explosivos que sufrió en su interior la sede central y la devastación total que experimentó la sede Tigre cuando fue literalmente arrasada por una bomba.

Pese a todo, y para nuestro orgullo, los objetivos de nuestra asociación siempre estuvieron orientados al espíritu del hombre de mar y su familia.

De su seno ha surgido también innumerable cantidad de asociaciones civiles que continuaron su vida muy cercana a la Armada. También se ha dado respaldo, se han cedido bienes o se ha albergado a otras entidades que cobrarían destacada vida propia como el Museo Naval, el Yacht Club Argentino, la Liga de Clubes Centenarios, la Liga Naval Argentina, y tantas otras.

Rendimos homenaje hoy a nuestro Centro Naval, y lo hacemos procurando contagiar y reforzar el orgullo que experimentan todos sus socios.

Hemos elegido para hacerlo reproducir algunos párrafos de la obra **Centro Naval. En Unión y Trabajo**, del Contraalmirante Horacio Rodríguez y del Capitán de Navío Jorge Bergallo, donde se expone la historia completa y detallada de nuestra asociación.

### Creación del Centro Naval

Un hecho fortuito entre compañeros de promoción de la recientemente fundada Escuela Naval sembró el germen para la creación de una sociedad que derivaría unos años después en el Centro Naval.

En 1874 a bordo del vapor *General Brown*, donde funcionaba la Escuela, le hicieron una broma al aspirante Juan Picasso quien reaccionó en contra de su compañero Agustín del Castillo. Ante la situación, que pareció orientarse al uso de la violencia, un tercer aspirante de la misma promoción, Santiago Albarracín, los calmó, instó a reconciliarse y echó mano a ese suceso para proponer unos días más tarde la conveniencia de formar un grupo o asociación para arreglar las diferencias ordinarias, constituyendo un bloque homogéneo que les diera fortaleza ante toda adversidad; que les permitiera no verse posteriormente envueltos en rencillas y diferencias. Los inquietos espíritus de esos jóvenes oficiales aceptarían rápidamente la idea, la que daría origen a una asociación que tomó por lema la expresión **Unión y Trabajo**.

Pasaron unos años y el 2 de mayo de 1882 se realizó un almuerzo en la Escuela Naval con motivo de los exámenes que estaban rindiendo los aspirantes. De ella participaron estos últimos, más algunos profesores y oficiales. Uno de ellos, el Teniente Manuel García Mansilla, en un determinado momento pidió silencio y expuso a los comensales su opinión sobre los excelentes resultados obtenidos hasta ese momento por la Escuela Naval. Opinión fundada en los informes recibidos de armadas extranjeras donde habían prestado servicios algunos subtenientes recién egresados. Luego pidió la palabra el profesor Luis Pastor que no hizo más que ratificar a su antecesor y ofrecer un brindis por la excelencia académica de los nuevos oficiales y de la Escuela. Sin solución de continuidad hizo lo propio el Subteniente Albarracín. Se puso de pie entonces y en pocas palabras expresó la idea que germinaba entre los oficiales de la Armada, fundar una sociedad o centro de reunión, idea de la cual él había sido iniciador a bordo del *Brown* y que había continuado entre los alumnos de la Escuela a la cual había tenido el honor de pertenecer y que, con tal motivo, invitaba a sus compañeros que pasaran de la idea a la práctica.



Así relataba el hecho el diario *La Prensa* del 3 de mayo: *Aprobadas estas palabras con caluroso entusiasmo por las personas que estaban allí reunidas, hizo uso nuevamente de la palabra el profesor Luis Pastor, pidiendo a los oficiales, sus discípulos, a nombre de todos los profesores de la Escuela Naval, que ellos también fueran admitidos a asistir a la reunión que va a realizarse, para proceder a la organización de la sociedad proyectada.*

Al día siguiente, 4 de mayo, en la calle Corrientes 851, domicilio de Albarracín, se realizó la anunciada reunión. El dueño de casa pidió a su ex profesor Luis Pastor, considerándolo el decano de los docentes de la Escuela Naval, que presidiera la reunión y explicara los móviles y razones que los impulsaban.

Luego de otros oradores y en medio del entusiasmo general se designó al Teniente García Mansilla para presidir la primera reunión de esa sociedad que se estaba creando, y que se llamaría Centro Naval. El acta fue redactada de puño y letra por el oficial mayor de la Subsecretaría de Marina, señor Benito Goyena, constituyendo el primer documento del Centro Naval y que desde entonces es entregado entre los presidentes en el acto de renovación de autoridades.

Todos los diarios registraron la noticia.

Los fundadores no gozaban de fortuna y entonces, como ahora, los sueldos no eran crecidos, pero eso no los amedrentaba. A los contados recursos que aportaron los fundadores para los primeros gastos, se sumarían donaciones, en dinero o en materiales y servicios.

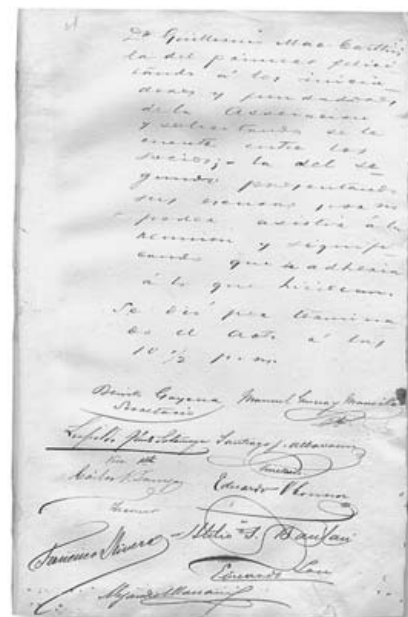
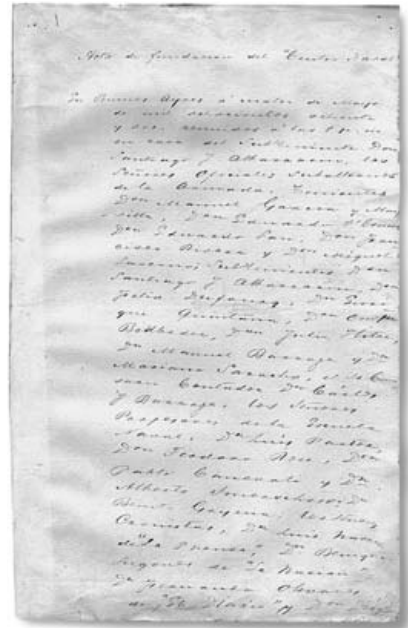
En un comienzo fue utilizada como sede la casa del iniciador en la calle Corrientes, donde se recibían las adhesiones y concurrían los integrantes de la Comisión Directiva en su tiempo libre. Pronto se encontraría un local apropiado situado en el segundo piso de un edificio ubicado en la esquina de las calles Corrientes y Reconquista. Este local, que a los fundadores les parecía un palacio, constaba de un salón en la esquina y una pequeña pieza lateral.

La inauguración del mismo se fijó para el 5 de junio de 1882, repartiéndose, al efecto, numerosas invitaciones, entre las que se contaban la de Domingo Faustino Sarmiento y el general y doctor Victorica, ambos Presidentes Honorarios, y a los jefes y oficiales de los buques de las marinas de Brasil, España y Francia que se encontraban en el puerto de Buenos Aires con motivo de la Exposición Continental que se estaba llevando a cabo en la ciudad.

En función del estado de las finanzas de la asociación se fueron alquilando otros locales, aunque ninguno mucho más grande que la casa del fundador. El último de ellos, antes de contar con la actual sede central, estaba ubicado en Florida 659, cuya puerta exterior se conserva, expuesta en el cuarto piso de la actual sede central.

### **Boletín del Centro Naval**

Se ha publicado ininterrumpidamente desde 1882; resulta así ser una de las revistas especializadas en temas navales más antiguas del mundo. Ella se nutre de la producción intelectual de nuestros 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. Sus artículos han sido comentados, y algunos reproducidos, por publicaciones extranjeras de gran prestigio, y en las últimas dos décadas ha recibido premios y menciones de la Asociación de Prensa Técnica y Especializada Argentina.



El Acta de Fundación.



De izquierda a derecha, el primer local social (esquina de Reconquista y Corrientes), el local de calle Viamonte (1887-1888) y la sede en Cerrito 1082 (1888-1891).

Las ediciones del *Boletín del Centro Naval* llegan a sus 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 varias instituciones universitarias.

### El Museo Naval

Desde 1892 la relación del Centro Naval con el Museo Naval ha sido muy estrecha y fructífera. Desde donaciones, al apoyo que se brinda a algo que se aprecia y enorgullece.

Así se lo alojó en sus diferentes sedes. Primero en el edificio de Florida y Córdoba y actualmente en la Sede Tigre.

### Creación de la Liga Naval Argentina

En el mes de noviembre de 1899 el *Boletín* publicó un artículo con el título “La Liga Naval” firmado con el seudónimo L. E. En el mismo el autor termina aseverando que *la Argentina debe, puede llegar a ser marinera, y para empezar creemos que no habrá cosa mejor que la constitución de una Liga Naval, a la formación de la cual concurren todas las fuerzas unidas del país, gobierno y pueblo. El ejemplo de Chile está allí para amonestarnos, al mismo tiempo que para servirnos de estímulo en esta obra de progreso.*

En 1903 nuestro *Boletín* decía: *Un grupo de oficiales de la Armada, creyendo llegada la oportunidad de fundar una Liga Naval Argentina, análoga en sus fines a las europeas, propuso que el Centro Naval patrocinara este proyecto y se hiciera cargo de los trabajos tendientes a darle forma práctica.*

*La Comisión Directiva primero y la Asamblea General de socios después, dispusieron por unanimidad de votos adherir a este gran pensamiento.*

A partir de ese momento el Centro Naval comenzó a recaudar fondos para tan magna empresa. Una de esas fuentes fueron las recaudaciones de las entradas que se cobraban para asistir a las conferencias que daba el Alférez Sobral sobre su experiencia en la Antártida y su regreso en la corbeta *Uruguay*.

Luego de varias décadas se alcanzaría el viejo anhelo: el 10 de mayo de 1933 en una Asam-



blea a la que asistieron armadores, compañías de seguros, astilleros, yachmen y miembros de instituciones afines, reunida en el salón de actos del diario *La Prensa* bajo la presidencia del capitán de fragata José M. Garibaldi, fue fundada la *Liga Naval Argentina*. Fue elegido como primer presidente de la Liga el Almirante Juan A. Martín.

En septiembre de 1936, tras haber obtenido Personería Jurídica solicitaría la transferencia de los fondos depositados para la misma en el Centro Naval desde 1903. Y nuestro experimentado *Boletín* saludaría la aparición de la revista de la Liga Naval llamada *Marina*, diciendo: *El Boletín se complace en expresar su simpatía al nuevo colega y le augura larga y próspera existencia en armonía con el progreso marítimo de que se constituye en vocero.*

### **Biblioteca del Oficial de Marina, luego Instituto de Publicaciones Navales**

En octubre de 1924 se distribuía entre los socios una circular por la que se los invitaba a suscribirse a la **Biblioteca del Oficial de Marina**, aclarando que *existe el propósito de iniciar la publicación de una Biblioteca del Oficial de Marina, con el objeto de proporcionar a los que a ella se suscriban, obras de interés profesional que aún no hayan sido traducidas al español; proyecto que comenzaría a instrumentarse ni bien se tuviera un número aceptable de suscriptores.*

La Biblioteca finalmente se conformó y comenzó a producir obras, la mayoría de ellas traducciones de otras extranjeras, que eran enviadas a los suscriptores y puesta a la venta del público en general.

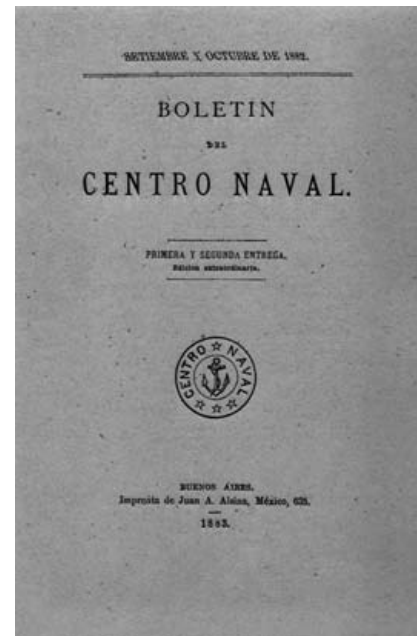
Funcionó durante más de 30 años con resultados oscilantes como consecuencia de hacerlo como parte de la Comisión Directiva, sin tener a alguna persona con dedicación exclusiva.

El 24 de octubre de 1961 el Centro Naval aprobaba la creación del **Instituto de Publicaciones Navales**. Su primer presidente fue el Contraalmirante Jorge Palma, quien era el Jefe del Estado Mayor General Naval, segundo en antigüedad en la conducción de la Armada. El IPN si bien funcionaba dentro del ámbito del Centro Naval era una editorial dirigida y administrada plenamente por la Armada a través de oficiales superiores en actividad.

Dos años después se dispuso que la Biblioteca del Oficial de Marina pasara a depender del Instituto de Publicaciones Navales.

En 1965 el reglamento de nuestro Centro establecía que *el socio del Centro Naval que desempeñe la Jefatura del Estado Mayor General Naval, ejercerá el cargo de Presidente del Consejo Directivo y los demás miembros de éste serán socios activos del Centro Naval, de los cuales dos de ellos deberán ser miembros de la Comisión Directiva del mismo.* Además se creaba una Junta Asesora del Consejo Directivo, constituida por los socios del Centro Naval que desempeñaran los cargos de Director de la Escuela de Guerra Naval, Director de la Escuela Naval Militar, Director de la Escuela de Mecánica de la Armada, Director del Liceo Naval Militar, Director de la Escuela de Aplicación para Oficiales, Director de la Escuela de Guerra de IM, Director de la Escuela de Aviación Naval, Jefe del Servicio de Inteligencia Naval, Rector del ITBA y Director del Instituto Antártico Argentino.

Desde su creación el Instituto de Publicaciones Navales ha logrado alto prestigio en el ámbito editorial argentino y ha participado ininterrumpidamente en 32 Ferias del Libro de Buenos Aires. Sus libros son exportados a países de habla hispana y a Estados Unidos, y también se distribuyen a algunas editoriales o librerías importantes de la Argentina, incluyendo Universidades. Su local de venta al público se ha convertido en un sitio habitual, donde agentes marítimos y profesionales del mar, deportistas náuticos, profesores, estudiantes, integrantes de



Portada del primer número del *Boletín del Centro Naval*.



A la izquierda, entrada de calle Florida en 1922. A la derecha, 85 años después.



las Fuerzas Armadas y de Seguridad, de nuestro país y extranjeros, concurren buscando información profesional.

Otro aporte académico de nuestro Centro, para con sus socios, para con los oficiales de la Armada y para con la sociedad en general, se produjo el 4 de diciembre de 1967 cuando cristalizó la idea del Contraalmirante Morell, al formalizarse la creación de la **Fundación Argentina de Estudios Marítimos**, institución civil que debería acotar sus tareas dentro de los siguientes propósitos: 1° Propender a la formulación de una doctrina que fundamente el valor del Mar para la Nación Argentina; 2° Realizar seminarios, cursos, estudios e investigaciones científicas sobre temas vinculados al mar, juntamente con la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA.

También en nuestro Centro funcionó el **Instituto Naval de Conferencias**, el cual organizaba importantes eventos académicos de interés para el ámbito marítimo y naval. Estas conferencias eran publicadas en volúmenes que luego tenían amplia difusión.

Mucho más podríamos agregar sobre nuestra historia. La creación del Hogar Naval Stella Maris, el Casino de Puerto Militar, la Sede en Buenos Aires y otras ciudades, los campos deportivos, el Hotel, el Panteón, y también la incorporación de mujeres entre nuestros asociados, las actividades culturales, los salones de Modelismo Naval y de Pintores Marinistas, etc.

Hemos seleccionado sólo algunos aspectos de tan rica historia por razones de espacio, pero no queremos cerrar este homenaje al Centro Naval sin hacerlo con las sucesivas Comisiones Directivas que condujeron desinteresadamente y con mucho esfuerzo nuestra institución. La labor de esos grupos de hombres, y ahora mujeres también, ha sido intensa; en muchas oportunidades incidiendo sobre su actividad en el servicio naval o sobre su vida familiar.

También aspiramos a que estas páginas sirvan de reconocimiento a todo el personal que ha trabajado y trabaja en esta institución. Su dedicación y, fundamentalmente, su identificación con la misma, continúa siendo tan vital como en los orígenes.

Para cerrar esta reseña, nada mejor que recordar el lema de nuestros fundadores:

***Unión y Trabajo. Todo por la Marina y uno para todos y todos para uno.***

# HACIA LAS FUERZAS ARMADAS DEL SIGLO XXI

JORGE A. SUÁREZ SAPONARO

## El presente artículo constituye una propuesta desde

la perspectiva de un ciudadano común interesado y preocupado por los temas relacionados con la Defensa Nacional. Cabe destacar que este trabajo fue realizado antes de la promulgación del decreto 727/2006 que reglamenta la Ley de Defensa Nacional N° 23.554.

### La situación mundial

Los desafíos que plantea el siglo XXI son de alta complejidad. Son hechos concretos: la explosión demográfica, el efecto invernadero, el agujero de la capa de ozono, la amenaza terrorista, la proliferación de armas de destrucción masiva, la dramática brecha entre países ricos y pobres, la degradación de la biosfera y el crecimiento de la amenaza de guerras regionales. De lo enunciado se desglosan los siguientes conceptos:

- La actual situación se caracteriza por la globalización de la economía, la retracción de los Estados nacionales, la cooperación y los bloques regionales.
- Las causas de la violencia se encuentran en el nacionalismo extremo, las reivindicaciones étnicas, el fundamentalismo religioso, los desequilibrios estratégicos y otros factores.
- Las nuevas amenazas globales (terrorismo, narcotráfico y crimen organizado) se han desbordado, observándose en muchos casos que los tres factores actúan asociados.
- Las amenazas no militares a la estabilidad mundial, como la explosión demográfica, desempleo, corrupción y problemas ambientales, exigen nuevos cambios en las estructuras de seguridad.
- Estas amenazas pueden producir la degradación institucional del Estado que, como consecuencia, pierde su capacidad de disuasión interna y hace posible la desintegración social (Estado fallido).
- La cuestión de los recursos naturales, hoy más escasos, plantea serios problemas. Los nuevos conflictos se darán por el control del agua, con claros ejemplos en el pasado como la Guerra de los Seis Días –en la cual uno de los objetivos de guerra israelíes constituía el control de los ricos acuíferos del Golán– y la Guerra de los Oasis entre Marruecos y Argelia (1963).
- En la política exterior de algunos Estados desempeñan un papel cada vez mayor las Organizaciones No Gubernamentales. Las mismas ejercen una influencia considerable y frecuentemente contradictoria con la política de algunos Estados. Dichas tendencias complementan y en ocasiones cambian los procesos que afectan a las relaciones políticas bilaterales, como también a las organizaciones internacionales tradicionales.
- En el sistema global de relaciones político-militares observamos una importante resistencia a los desafíos representados por los procesos de globalización. Entre estos desafíos figuran la proliferación de armas de destrucción masiva, el terrorismo internacional, el crimen organizado, los fundamentalismos, el tráfico ilícito de drogas y el crimen transnacio-

*El señor Jorge Alejandro Suárez Saponaro cursa 5° año de abogacía en la Universidad Católica de Salta, Subsede Buenos Aires. Se desempeñó en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, participando en la confección de un proyecto de ley de Protección Civil. Es autor del artículo "La producción para la defensa. Propuestas para el siglo XXI", publicado en la revista Defensa y Seguridad, año 6, N° 36.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 27.7.2006

nal. El carácter de los desafíos es tal que ningún Estado puede luchar contra ellos de forma aislada. Por ello aumenta aceleradamente la cooperación internacional en las estructuras de fuerza, incluyendo servicios especiales y las FF.AA.

- Es una realidad la ejecución de operaciones militares al margen de organizaciones político-militares tradicionales. La fuerza militar se emplea cada vez más en el marco de coaliciones formadas sobre una base temporal.
- Los intereses económicos de los Estados han pasado a ser prioritarios respecto de los político-militares. Se ha observado una relación cada vez más complicada entre los intereses económicos de los Estados y de las grandes multinacionales. En el pasado, por regla general, servía de motivo para decidir el empleo de las FF.AA. la presencia de amenaza directa a la propia seguridad; ahora la fuerza militar se emplea también cada vez más para garantizar los intereses económicos.

***Frente al actual panorama mundial el actual deterioro de nuestra Defensa Nacional constituye un serio riesgo a nuestro país.***

### **La realidad regional**

El tercer milenio irrumpe con nuevos desafíos para Latinoamérica, entre los cuales podemos mencionar:

- Nuevos fenómenos políticos.
- Terrorismo, narcoterrorismo y expansión del crimen organizado.
- Reparición de contenciosos territoriales (Venezuela y Colombia, espacios de jurisdicción marítima entre Perú y Chile y exigencias de una salida al mar por parte de Bolivia).
- La degradación institucional debido a altos niveles de corrupción.
- Desigualdades sociales que se agudizan.
- Problemas ambientales derivados de la tala indiscriminada, pesca ilegal, polución industrial, etc.

La deuda externa constituye un condicionante a la soberanía. A través de recetas, reformas y sometimientos a tribunales arbitrales, se condicionan las economías nacionales con sus costos sociales. Los créditos externos otorgados por entidades multinacionales abarcan desde la imposición de programas favoreciendo a poderosas multinacionales hasta políticas demográficas que responden a intereses hegemónicos.

La estabilidad regional se ve amenazada por la debilidad institucional, la corrupción, el subdesarrollo y acusados niveles de desigualdad social, provocando la aparición de gobiernos débiles derribados por estallidos sociales.

La degradación institucional ha provocado el peligro de secesiones en las cuales se mezclan intereses económicos externos, de grupos de presión locales y de sectores descontentos que se consideran marginados por los gobiernos centrales.

El proceso de integración regional materializado por el MERCOSUR se ve obstruido por los constantes diferendos comerciales, las presiones para impulsar o rechazar el ALCA, los problemas económicos y la actual crisis del río Uruguay.

Algunos de los problemas que atraviesan los países latinoamericanos son la deuda externa, los acuerdos desiguales, el intervencionismo extranjero, la desarticulación de las FF.AA. en algunos casos, la expansión del crimen organizado y el narcotráfico, el terrorismo, las presiones que impulsan la balcanización, el saqueo de los recursos naturales, la degradación cultural, la corrupción y la desigualdad social.

### **La situación militar en la región**

Iberoamérica ha tenido importantes cambios que abarcan la subordinación de las FF.AA. al poder civil, la introducción del servicio militar voluntario, los ejercicios combinados y los inter-

cambios bilaterales. Otros aspectos son la reducción de presupuestos, bajos salarios y el envejecimiento del material.

El papel de las FF.AA. se concentra en muchos casos en tareas de seguridad interior (combate al narcotráfico, control fronterizo, control del orden público) unido a una creciente participación en misiones de paz en el marco de la ONU y a un mayor grado de cooperación, aunque la integración es más retórica que real.

Los sucesos del 11 de septiembre de 2001 han influido mucho poniéndose énfasis en el control fronterizo y del espacio aéreo. Las amenazas internas continúan debido a la difícil situación económica, el indigenismo, la subversión (rebrote de Sendero Luminoso, el activismo de las FARC en la región). El enorme mercado negro de armas y el tráfico de drogas son elementos a considerar por las estructuras de seguridad. Se ha observado una creciente importancia en el control y protección de los recursos naturales, en especial la pesca.

Los presupuestos están sobrecargados por el costo de los salarios, el fin del servicio militar obligatorio y los retiros y pensiones militares, situación que limita los programas de modernización.

Las flotas de aeronaves están envejecidas y necesitan ser actualizadas. La dotación de cazas atrae la máxima atención de proveedores, sobre todo por los montos que puede representar. Las preferencias se orientan al material nuevo y de larga vida útil. Las flotas de helicópteros demandan programas de modernización debido a su desgaste.

Por el lado naval los programas abarcan desde la incorporación de medios para proteger la Zona Económica Exclusiva hasta la incorporación de submarinos y unidades de superficie de segunda mano modernizadas (Lupo, Tipo23, Clase L y M, etc.).

Hay una gran necesidad de medios electrónicos para vigilancia y comunicaciones seguras. Otra faceta es el entrenamiento y la necesidad de simuladores. En el ámbito de misiles la demanda es escasa centrándose en misiles aire-aire y antibuque (tendencia observada en las sucesivas ferias de defensa en la región, en particular las conocidas FIDAE chilena y LAAD brasileña).

Estados Unidos ha flexibilizado en parte su política de venta de materiales en particular con la venta a Brasil y Chile de misiles Harpoon y los cazas F-16 Block 50/52 a Chile. China y Rusia aparecen como nuevas alternativas en especial para Perú y Venezuela.

La situación del mercado de defensa en la región es dispar. Por un lado encontramos los "grandes", Brasil y Chile; los medianos, Colombia, Ecuador, México, Perú y Venezuela, y por último los de baja demanda que incluyen a Centroamérica, Argentina, Uruguay, Bolivia y Paraguay. Brasil y Chile lideran el mercado, seguido ahora por Venezuela con importantes compras en Rusia y España.

En cuanto a industria de defensa en gran parte se limita a la producción de munición y armamento ligero, existiendo una tendencia a incrementar las capacidades vía de las llamadas compensaciones industriales. A continuación se realiza una breve reseña sobre la situación militar de los principales países sudamericanos:

### **Brasil**

Este país se ha embarcado en importantes proyectos, en especial en el ámbito aeronáutico, que se materializan lentamente por razones presupuestarias. El gasto en materia de compra y modernización de equipamiento militar entre 2005 y 2006 llega a u\$s 1.342 millones. Entre los programas podemos destacar:

- Proyecto SIVAM, que incluyó la compra de aviones ERJ 145 para misiones de vigilancia del espacio aéreo e inteligencia electrónica y aviones Super Tucano destinados a interceptar aeronaves civiles destinadas especialmente al tráfico de drogas.

- Modernización de la flota de F-5 con tecnología israelí, y de los transportes C-130 y de los aviones P-3 Orion con el sistema FITS de la empresa EADS CASA.

- Incorporación de una docena de aviones Mirage 2000.

En materia naval Brasil, ha hecho importantes innovaciones:

- Incorporación del portaaviones *Sao Paulo* de 35.000 t y aviones A-4KU para integrar su grupo aeronaval embarcado. Está prevista la construcción de un segundo portaaviones más poderoso.

- Continuación del programa del submarino nuclear.

- Incorporación de corbetas de diseño nacional.

- Importante desarrollo de la industria naval con la construcción de cuatro submarinos U209.

El Ejército ha puesto su atención en la defensa de la Amazonia. Existen requerimientos para renovar la flota de blindados en un plan de 17 años, la modernización de los Leopard 1 (provenientes del ejército belga) al nivel A5 y la incorporación de helicópteros pesados, siendo el favorito el ruso Mi- 26.

Brasil ha desarrollado una importante industria de defensa con Embraer a la cabeza. La industria tiene importantes desarrollos en materia de electrónica, misiles y construcción naval, habiendo ganado importantes contratos en la Región, Asia y Europa.

### Chile

Las FF.AA. de este país están inmersas en una profunda modernización en lo atinente a su equipamiento. Esto se debe en gran parte a la generosa financiación proveniente de los ingresos establecidos por la ley del Cobre. El gasto en materia de adquisiciones en el período 2005/2006 es equivalente a u\$s 2.785 millones.

El Ejército chileno está en pleno proceso de transición del servicio militar obligatorio al voluntario y una reestructuración, que incluye un nuevo diseño de fuerzas, cierre de guarniciones y concentraciones en puntos considerados de alto valor estratégico. En cuanto al material podemos señalar:

- Mecanización de la infantería con M-113, en plena renovación con asistencia de United Defence.

- Incorporación de 284 tanques Leopard 1 ex holandeses y reciente compra de 124 Leopard 2 A4.

- Incorporación de modernos sistemas antitanque Spike israelíes.

- Cancelación del programa Rayo y sustitución por el LAR-160 israelí.

La Marina chilena luego de la cancelación del programa Tridente, se decantó por la compra de fragatas de segunda mano debido a la necesidad de renovar los obsoletos destructores y fragatas. Los programas abarcan:

- Modernización de las lanchas misileras Tipo 148 y SAAR 3 con nuevos motores y sistemas de mando y control.

- Incorporación de patrulleros costeros de diseño británico.

- Modernización en el país de los dos submarinos U209.

- Incorporación de los submarinos Scorpéne dotados de modernos torpedos y misiles SM 39 Exocet.

- Incorporación de dos fragatas modernizadas clase L (antiaéreas) y dos clase M (multiprósito) holandesas. El objetivo en el corto plazo es incorporar otras dos del Tipo M.

- Incorporación de una fragata Tipo 22 y tres Tipo 23 británicas con reciente modernización.

- Reciente información habla del inicio de negociaciones para la incorporación de hasta doce aviones Lockheed S-3B Viking. Estos aviones en proceso de ser retirados de la US Navy constituyen una excelente plataforma aérea para operaciones contra buques de superficie y el ataque a tierra. Entre su armamento se encuentra la capacidad de lanzar misiles Harpoon y Maverick, además de bombas guiadas, torpedos y cohetes de diversos tipos. Otro empleo de este tipo de aviones son de reabastecedor en vuelo para cazas y bombarderos.

La Fuerza Aérea está en pleno proceso de renovación, que comenzó en los '80 con la modernización con tecnología israelí de los cazas Mirage y en los '90 se inició la mejora exitosa de los F-5 con ayuda de la empresa israelí IAI, llevando dichos aviones al nivel Freedom Fighter. Actualmente está ejecutando un importante programa que abarca las siguientes novedades:

- Incorporación de cazas F-16 C/D, Block 50/52, equipados con armamento avanzado: misiles aire-superficie Popeye Lite, aire-aire Derby (hay fuentes que hablan del norteamericano AIM 120) de largo alcance, kit de modernización de bombas Spice, todo de manufactura israelí.
- Adquisición de dos aviones cisterna modernizados al nivel KC-135R.
- Tres aviones Citation II
- Un Boeing 737-200 para transporte.
- Modernización de la flota de C-130.
- Renovación de la flota de alas rotatorias con Bell 412.
- Incorporación de 18 F-16 modernizados provenientes de la Fuerza Aérea de los Países Bajos.

### **Perú**

El gobierno del presidente Toledo inició importantes cambios con una nueva Ley de Defensa, introduciendo modificaciones en el Ministerio de Defensa en cuanto a sus atribuciones y organización. Los cambios más relevantes están relacionados con el fin de la conscripción, mejoras en la ejecución del presupuesto y con horizonte a incrementarlo.

Los problemas de financiamiento dieron origen a ideas tales como establecer un canon sobre los ricos yacimientos de gas de Camisea para financiar el gasto de defensa. El gobierno ante la estrechez presupuestaria ha decidido cerrar guarniciones, vender terrenos y destinarlos al mantenimiento de equipos.

Las misiones de las FF.AA. han sido redefinidas; a la tradicional de defensa de la integridad territorial del país, ahora incluye la lucha contra el narcotráfico y apoyo a la Policía en la lucha contra el contrabando.

Las operaciones contrasubversivas han cobrado relevancia nuevamente con la activación de 42 bases antisubversivas y el despliegue de Fuerzas Especiales.

La lucha contra el narcotráfico tiene apoyo desde los EE.UU. a través de planes de entrenamiento, transferencia de materiales (radares, aeronaves). La cooperación con Brasil y Colombia se ha profundizado ante la gravedad de la situación y las conexiones entre traficantes y guerrilleros de las FARC.

Las FF.AA., a pesar de la escasez de dinero, gracias a un acuerdo firmado con Rusia podría mejorar el parque de helicópteros y aviones de este origen (esto incluiría la inspección in situ de los cazas MiG 29). Los cazas Mirage 2000 serán modernizados con apoyo francés en el marco de un acuerdo caracterizado por el mayor hermetismo.

La Marina con su plan "Alta Mar" tenía previsto contar con 8 fragatas Lupo, 6 corbetas, 6 submarinos y dos buques de aprovisionamiento. Objetivos en gran parte alcanzados al adquirirse recientemente en Italia cuatro fragatas del Tipo Lupo. La aviación naval aspira a contar con un par de helicópteros medianos e incrementar el parque de aviones An-32.

El Ejército, que atraviesa una difícil situación, tiene proyectado para el 2021 constituirse en uno de los mejores de la región. Los planes actuales abarcan modernizar los tanques T-55, la compra en Serbia de tanques M-84 (versión yugoslava del T-72M), mejoras en la brigada de aviación y alcanzar un alto grado de operatividad.

### **Colombia**

Este país recibe ayuda de los EE.UU por u\$s 1.600 millones que se materializan con helicópteros, kits de modernización para helicópteros, armamento, repuestos y materiales diversos. Los esfuerzos se orientan básicamente a la lucha contra el terrorismo y el narcotráfico. Las compras fuera del Plan Colombia incluyen aviones Tucano de ataque liviano, transportes CN-235 y C-212, y helicópteros Mi-17.

La delicada relación con Venezuela llevó a activar brigadas mecanizadas con tanques AMX 30 cedidos por España (durante el gobierno de Aznar).

En materia naval se ha llevado con éxito la modernización de los submarinos U209, potenciación de la Infantería de Marina (cuenta con ¡22.000! efectivos) y la construcción en sus propios astilleros de buques Clase Londoño con casco blindado para la realización de operaciones en áreas fluviales.

## **Venezuela**

El nuevo gobierno electo en 1999 ha realizado cambios radicales como la creación de una reserva cuyo objetivo es llegar a un millón de efectivos con características similares al existente en Cuba. Las FF.AA. están en pleno proceso de modernización que abarca la compra de aeronaves, buques, equipos diversos. También cambios en la organización, que incluye mayores responsabilidades del Jefe del Estado Mayor Conjunto y la subordinación de los mandos militares a su autoridad y una nueva denominación (Fuerza Armada Nacional).

La información obtenida habla de la llegada de helicópteros rusos de transporte y ataque para las tres fuerzas, de 24 nuevos cazas (Su 30MK), cuatro corbetas construidas en España, programas de modernización de las fragatas Lupo y la compra de submarinos rusos Kilo.

***Los países de la región en mayor o menor medida están inmersos en programas de renovación de sus FF.AA., siendo un patrón común en todos los casos la búsqueda del equilibrio estratégico y alcanzar un nivel de disuasión creíble.***

## **La política de Defensa Nacional a partir de 1983**

El año 1983 constituye un antes y un después para las FF.AA. Hasta aquel año éstas contaban con el apoyo de una potente industria de defensa, 180.000 efectivos y además mantenían el equilibrio regional. A más de veinte años nuestras FF.AA. han sido reducidas drásticamente y hoy, con 70.000 efectivos, se encuentran en una situación delicada.

La relación entre los gobiernos y las FF.AA. ha sido compleja en la que se mezclan cuestiones ideológicas, desconocimiento, economicismo y presiones externas.

Las presiones externas junto a decisiones políticas controvertidas tuvieron serias consecuencias con la desactivación del proyecto Cóndor 2, el cierre de TAMSE, el desmantelamiento del Astillero Domecq García, la privatización de la Fábrica Militar de Aviones, el desmantelamiento de Fabricaciones Militares, la transferencia a la Pcia. de Buenos Aires de Astilleros Río Santiago (antes AFNE), la privatización de TANDANOR y restricciones tecnológicas en materia de aviación de combate. (Señalado en una carta abierta del Foro de Generales en 1996, publicada por el diario *La Nación* y con anterioridad por el General Osiris Villegas en la *Revista Militar* N° 726.)

La década del '90 se caracterizó por la reducción presupuestaria con serias consecuencias para el nivel operativo de las FF.AA., la negación de hipótesis de conflicto y la inexistencia de una política de Defensa Nacional.

El servicio militar obligatorio en los '80 fue afectado al caer el 75% la incorporación de tropa con sus consecuencias para la operatividad de muchas unidades.

Las consecuencias de la falta de una política de Defensa Nacional se hicieron sentir con la pérdida de las islas del Canal del Beagle, las pretensiones de diversos actores estratégicos ajenos a la región sobre espacios en el Atlántico Sur, la poligonal de los Hielos Continentales y los atentados terroristas a la Embajada de Israel y la AMIA.

La introducción del servicio militar voluntario de las FF.AA. fue abrupta y sin un adecuado apoyo presupuestario. Gran parte del personal es fagocitado por las estructuras administrativas.

En materia de legislación, con la Ley 23.554 de Defensa Nacional se introduce como novedad la separación del conflicto interno de lo vinculado a la Defensa Nacional. Establece así la ecuación "conflicto interno - seguridad interior" y "conflicto externo - defensa nacional". Otros contenidos destacables son:

- Creación del Consejo de Defensa Nacional (CODENA) para asesoramiento del Poder Ejecutivo Nacional (PEN).



- Finalidades del sistema de Defensa Nacional: independencia, integridad territorial, capacidad de autodeterminación, protección de la vida y libertad de sus habitantes.
- Importante labor del Congreso por su participación en el CODENA y en la confección de leyes orgánicas de las FF.AA., Inteligencia, Movilización, Servicio Militar y Secreto de Estado.
- Creación de un Comité de Crisis para asistir al PEN en la conducción militar de la guerra.
- Creación de una *doble estructura de conducción militar superior, según se trate de planeamiento y adiestramiento o de conducción operativa* (página 131 del libro *Jornadas sobre Defensa Nacional*, año 1996, Volumen 770 de la Biblioteca del Oficial, Círculo Militar, año 1996).

La Ley 24.059 de seguridad interior estableció la participación de las FF.AA. en tareas de seguridad interna en determinadas circunstancias y en tareas de apoyo a las FF.SS. con elementos logísticos, ingenieros, sanidad y transporte. La ley establece el empleo de las FF.AA. en situaciones graves, previa declaración del estado de sitio y ante la situación que las fuerzas policiales y de seguridad hayan sido sobrepasadas.

El decreto 1116/96 establece la directiva para el Planeamiento Militar, fijando las siguientes pautas: estrategia disuasiva, contribuir a la paz y seguridad internacional, creación de un sistema de defensa colectivo, despliegue en vacíos de interés estratégico. El decreto significó un avance para posibilitar el planeamiento conjunto.

En 1998 vino la Ley 24.948 de Reestructuración de las FF.AA., que estableció una inversión de u\$s 1.000 millones para la modernización, el incremento del presupuesto en cinco años en un 15%, nuevo diseño de fuerzas y concentración en bases conjuntas. Esta ley no se aplicó totalmente por la difícil situación económica.

En 2006 se reglamentó parcialmente la Ley de Defensa Nacional por medio del decreto 727 que por sus alcances será analizado por separado.

La drástica reducción de las FF.AA., constituye un caso único en la región; tomando como muestra la reducción del Ejército Argentino en el período 1983-1998 (publicado por el periódico *Soldados* N° 29 de 1999):

Oficiales Generales	Jefes y Oficiales	Suboficiales	Tropa	Cuerpos de ejército
55%	19%	48%	75%	53%

Inversiones: éstas cayeron un 68%

***El balance en veintitrés años es negativo, el sistema de Defensa Nacional se ha debilitado gravemente y la Argentina está en clara desventaja respecto de sus vecinos con el consecuente desequilibrio estratégico.***

### **El decreto 727/2006 y sus alcances**

En el Boletín Oficial con fecha 13 de junio de 2006 fue publicado el decreto 727 que reglamenta la Ley 23.554 de Defensa Nacional. A grandes rasgos el contenido de la norma es el siguiente:

- En su artículo 1° se señala que las FF.AA. serán empleadas para hacer frente a amenazas de origen externo, entendiéndose a éstas como FF.AA. de otro Estado/s, sin perjuicio de los escenarios previstos por la Ley 24.059 de Seguridad Interior y 23.554 de Defensa Nacional.
- En el Título II se hace referencia a las funciones del CODENA que son las de asesorar sobre lineamientos sobre política de Defensa Nacional, determinar hipótesis de conflicto y posibles vías de solución.
- El Ministerio de Defensa se constituye como órgano de trabajo del CODENA en calidad de Secretaría permanente, con la posibilidad de constituir grupos de trabajo interdisciplinarios para elevar informes que requiera el Poder Ejecutivo.

**Cuadro N° 1: Canadá**

En 1968 el gobierno canadiense emprendió una radical reforma de sus FF.AA. que terminó con la “unificación” en varios aspectos. Dicha unificación sufrió algunos cambios en los ‘80 y ‘90, pero recién el 1° de febrero de 2006 entró en vigencia una nueva estructura:

- Creación del Comando de Canadá, organismo destinado a la planificación y conducción de las operaciones dentro de las fronteras del país, en particular las destinadas a la lucha contra el terrorismo y el despliegue de medios en catástrofes.
- Creación del Comando de las Fuerzas Expedicionarias (CEFCOM) con funciones similares al del Comando Operacional creado por el decreto 727/2006. La única diferencia reside que el CEFCOM es responsable de la conducción de las fuerzas desplegadas fuera del territorio canadiense ya sea en operaciones de mantenimiento de la paz o en guerra. Se mantiene parte de la estructura creada en 1968, al conservar los comandos de Fuerzas Terrestres (LFC), Marítimo (MARCOM) y Aéreo (AIRCOM) cuyas responsabilidades se reducen a alistar, instruir y sostener los medios asignados. Por último, el Jefe de Estado Mayor de la Defensa se mantiene como máximo responsable de la conducción de las *Canadian Forces*, teniendo un grado más que los jefes de las tres Armas (o “elementos” como dice la ley canadiense).

**Cuadro N° 2: España**

En la gestión del gobierno de Aznar comenzaron a realizarse diversas reformas cuyo primer hito fue el fin del servicio militar obligatorio. En 2002 por medio del Real Decreto 912 se sentaron las bases para una importante reestructuración de las FF.AA. que abarcó lo siguiente:

- El Jefe del Estado Mayor de la Defensa pasa a tener responsabilidades operativas.
- Se disuelven las Regiones Militares.
- Creación de comandos conjuntos para las fuerzas desplegadas en Ceuta y Melilla, y contemplación de la posibilidad de constitución de comandos conjuntos para las islas Canarias y Baleares.
- Proceso de racionalización de las estructuras de las FF.AA., tendiente a reducir las dimensiones vigentes y su sustitución por una organización conjunta, sin elementos repetidos y ajustadas al principio de economía de medios.

El Real Decreto 912 guarda similitudes con la Ley 24.948 de Reestructuración de las FF.AA. en especial con la creación de comandos conjuntos geográficos, racionalización de las estructuras militares e impulso a la creación de organismos conjuntos.

En 2005 bajo la gestión de Rodríguez Zapatero se aprueba una nueva Ley de Defensa que introduce los siguientes cambios:

- En las misiones de las FF.AA. se incluye la evacuación de ciudadanos españoles en países extranjeros que se encuentren en situación de riesgo, apoyo a las fuerzas y cuerpos de Seguridad en operaciones de lucha contraterrorista y vigilancia de fronteras.
- Establecimiento de dos estructuras: orgánica y operativa. En el primer caso estará constituida por el Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire, cuya misión principal es la preparación de la fuerza. La estructura operativa, que bajo el principio de Unidad de Mando, se establece para el desarrollo de las operaciones militares.
- Impulso a la unificación servicios no exclusivos de una Fuerza y organización de una logística centralizada (nota del autor: en la revista *Defensa* n°335 se hace referencia a que dicha reforma es similar a la establecida en el Reino Unido en 1998).
- Se atribuye al Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) el comando y control de las operaciones militares.

En abril de 2005 por medio de la Orden de Defensa 1076/2005 se crearon bajo la autoridad del JEMAD, el Mando de Operaciones, el Estado Mayor Conjunto y el Centro de Inteligencia de las FF.AA. Al Mando de Operaciones se lo puede definir como el órgano a través del cual el JEMAD como Comandante Operativo de las FF.AA. ejerce la planificación, conducción operacional y seguimiento de las operaciones militares, a semejanza de lo establecido por el artículo 20 del decreto 727/2006. La creación de dicho Mando en España tiene origen en la necesidad de contar con una herramienta adecuada -a juicio de los responsables del área de Defensa y de las FF.AA.- para la conducción de operaciones fuera del territorio nacional. Este nuevo sistema de conducción ha sido introducido en otros miembros de la OTAN, como Eslovenia y Rumania.

■ En el Título III se establecen las funciones del Ministerio de Defensa, que van desde las asignadas por la Constitución en los artículos 102 a 104, integrar el CODENA, proponer al Poder Ejecutivo los postulantes para integrar el Estado Mayor Conjunto (EMCO), establecer los mecanismos para la designación del personal para el EMCO, aprobar anualmente el planeamiento estratégico militar, la readequación orgánico-funcional de las FF.AA. y la creación de unidades operacionales.

■ El Título IV trata sobre el funcionamiento del EMCO y en el artículo 19 establece una novedad al dejar de ser el Jefe del EMCO un “primus inter paris” y pasa a ser “el responsable del empleo de los medios militares en tiempos de paz. A tal efecto, tendrá el control funcional sobre las Fuerzas Armadas, con autoridad para impartir órdenes, pudiendo disponer de tales medios para el cumplimiento de las misiones encomendadas en el marco del planeamiento estratégico militar”. Los jefes de los Estados Mayores Generales se convierten en meros asesores del EMCO.

■ El artículo 20 crea una instancia “permanente encargada de la dirección y coordinación de la actividad operacional, la cual contará con un responsable a cargo del comando operacional de los medios puestos a su disposición para el cumplimiento de la misión asignada”.

■ En el artículo 22 se establece la facultad del Ministerio de Defensa para la creación de unidades operacionales específicas y o conjuntas, que estarán asignadas al Comando Operacional, según surge de la interpretación del decreto.

■ El Título V “de las FF.AA.” establece las funciones básicas de los Jefes de Estado Mayor, siendo su responsabilidad la de alistar, instruir y sostener los medios asignados, para ponerlos a disposición del EMCO.

■ Por último se convoca al CODENA y se determina la derogación de las normas que habían previsto la creación del Comité de Jefes de Estado Mayor, luego posteriormente el Consejo de Jefes de Estado Mayor.

No cabe duda que el decreto 727 viene a establecer una nueva estructura para las FF.AA. al otorgar facultades ejecutivas al Jefe del EMCO. Por otro lado reafirma la imposibilidad de que las FF.AA. intervengan ante “agresiones internas”. También vale la pena señalar que el decreto ratifica el “dogmatismo neoclausewitziano” de la Ley 23.554 de Defensa Nacional, al considerar al conflicto solamente bajo la forma bélica y circunscribir el planeamiento estratégico al planeamiento de guerra.

La estructura para las FF.AA. establecida por el decreto no es exclusiva de nuestro país; hay ejemplos similares en otros países, como por ejemplo: Canadá (*Cuadro N° 1*), España (*Cuadro N° 2*) y Finlandia (*Cuadro N° 3*).

Lo expuesto pone en evidencia que la actual norma que reglamenta la Ley de Defensa Nacional mantiene importantes vacíos, lo que sin ninguna duda afectará a la eficacia del Sistema de Defensa.

**La misión de las FF.AA. surgirá de la puesta en marcha de una Estrategia Nacional definida, y el carácter de las fuerzas, su organización, su despliegue y su número dependerá de las exigencias de los objetivos a alcanzar.**

### Las amenazas a nuestra seguridad nacional

La realidad internacional deja bien claro la existencia de incertidumbres, de cambios repentinos, amenazas y riesgos de gran complejidad. La región en donde está inserta la Argentina no está exenta. El resguardo de nuestros intereses nacionales y políticos determinan los riesgos y amenazas que repercutirán en las responsabilidades de nuestra Defensa Nacional.

El concepto de seguridad nacional se entiende como la situación en la que los intereses vitales de la Nación se encuentran a cubierto de interferencias sustantivas. En cuanto a la Defensa Nacional consistirá en el conjunto de medidas que adopta el Estado para lograr la seguridad nacional. La finalidad de la política de Defensa Nacional consistirá en la protección de nuestros intereses vitales, garantizar la paz y coadyuvar al fortalecimiento del poder de negociación de la Nación, de manera que por este medio se solucionen conflictos, evitando instancias no deseadas de la tensión, la crisis y la guerra. La estrategia nacional debe prever todos los escenarios de eventual conflicto, por remotos que sean.

Entre los riesgos y amenazas a nuestra seguridad podemos enumerar:

- Posible amenaza por parte de otro Estado en desmedro de nuestros intereses.
- Posible apoyo de otro Estado a importantes grupos poblacionales ya existentes o migratorios, en espacios de valor estratégico y/o económico.
- La sustracción de recursos naturales de nuestros espacios marítimos poniendo en riesgo la existencia de dichos recursos.
- La presencia de actores estratégicos ajenos a la región con pretensiones expansionistas sobre aguas jurisdiccionales propias.
- La superposición de reclamos de soberanía en la Antártida Argentina.
- Los desequilibrios estratégicos en el Atlántico Sur que se acentuarán con la política brasileña de dotarse de submarinos nucleares y la construcción de un segundo portaaviones.
- Crisis internacionales que tengan repercusión en la Argentina, en particular a partir del reclamo boliviano de salida al mar, y la disputa entre Chile y Perú por espacios marítimos.
- Los problemas ambientales que abarcan la contaminación con residuos industriales, químicos y nucleares a nuestra plataforma epicontinental, depredación de la flora y fauna, radicación de industrias contaminantes; presiones que, aduciendo razones de preservación ecológica, afectan intereses argentinos y, llegado el caso, disputas para ejercer la soberanía de determinadas áreas del territorio (ej.: las ideas de internacionalización de la Amazonia y la Patagonia).
- Políticas que perjudiquen nuestros intereses sobre la Cuenca del Plata, en particular para el desarrollo de proyectos hidroeléctricos.

#### Cuadro N° 3: **Finlandia**

La actual reglamentación de la Ley de Defensa Nacional establece una simplificación en la cadena de mando, estando en un extremo el Presidente de la Nación, asesorado por el Ministro de Defensa y el Estado Mayor Conjunto, y en el otro, el Comando Operacional. Este modelo tiene semejanzas con el modelo de mando existente en Finlandia. La Ley de Organización de las Fuerzas de Defensa (*Puolustusvoimat*) del año 2000 mantiene la siguiente estructura.

- Comando en Jefe, nominalmente a cargo del Presidente, que resigna dichas responsabilidades en un militar de máximo prestigio. Este modelo no es exclusivo de Finlandia y se extiende a Suecia, Estonia, Lituania y Letonia.
- Jefe del Estado Mayor de la Defensa del cual dependen directamente las fuerzas de tierra, aire y mar, por intermedio de un comando naval, un comando aéreo y tres comandos terrestres.
- Bajo la dependencia directa del Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas de Defensa encontramos una Dirección General de Material, Hospital Militar Central, Escuela Superior de las FF.AA., etc.

La particular organización militar de Finlandia surge de la experiencia histórica, de la vigencia del modelo de "ejército ciudadano" como en Israel y de la realidad geoestratégica en la cual está inserto el país.

El decreto 727/2006 tiene un aspecto positivo al reglamentar determinados puntos de la Ley de Defensa Nacional, reuniendo bases suficientes para avanzar en el desarrollo del sistema de planeamiento y acción de seguridad. A pesar del avance sigue habiendo vacíos legales al no haberse reglamentado el artículo 27 de la ley (servicio civil de defensa), el Título IV sobre Movilización y Organización Territorial y el Título VI sobre el Servicio de Defensa.

El decreto tiene a su vez una serie de matices que valen la pena señalar, especialmente en su Título I Principios Básicos en el cual se mantiene la incongruencia entre la Ley de Defensa Nacional y la Ley de Seguridad Interior (señalado brillantemente en el artículo Seguridad y Defensa del contraalmirante Juan Carlos Neves, publicado en el sitio de internet [www.resdal.org.ar](http://www.resdal.org.ar)) en particular al prohibir a las FF.AA. la posibilidad del desarrollo de capacidades para responder a situaciones relacionadas con la seguridad interior. Esto constituye un serio condicionante en el hipotético caso que el Instrumento Militar sea convocado para las situaciones previstas por la ley de Seguridad Interior (artículo 32).

La normativa limita el empleo de las FF.AA para el caso de la agresión perpetrada por otra fuerza armada perteneciente a un Estado. Esto lleva a plantear las siguientes restricciones en los siguientes supuestos:

- La posibilidad de un conflicto interno con apoyo externo, reconocido por el derecho internacional humanitario como *conflicto armado no internacional*.
- Amenazas provenientes de organizaciones criminales de distintas características, que pueden proceder del interior del país y que tienen la capacidad de poner en cuestión su integridad territorial, afectar la vida y libertad de amplios sectores de la ciudadanía y competir con el Estado por el monopolio del uso de la fuerza, por lo que requerirán sin duda la intervención activa de las fuerzas armadas.
- Amenazas provenientes del exterior cuyas acciones repercuten en el ámbito interior. Ejemplo de lo señalado constituyen los patrullajes que realizan las FF.AA. de los EE.UU para prevenir un ataque terrorista. Esta hipótesis afirma la fragilidad de la idea de división de lo externo y de lo interno en materia de seguridad.

- La expansión del narcotráfico y desarrollo a gran escala del crimen organizado que amenacen la estabilidad política de la Nación.
- La creación, dotación y adiestramiento de formaciones armadas ilegales.
- Tentativas de violentar la Constitución y el auge de movimientos indigenistas que puedan amenazar la integridad territorial.
- Las amenazas transfronterizas que abarcan la existencia en territorio argentino de estructuras ligadas al terrorismo internacional, adiestramiento en Estados vecinos de grupos terroristas que amenacen a la Argentina y el descontrol de las fronteras por parte de países vecinos fomentando el contrabando, tráfico de drogas y otras actividades ilegales que afecten a nuestra seguridad.

### **Líneas posibles para nuestra Defensa Nacional**

El sistema de Defensa Nacional con la legislación vigente precisa importantes cambios, en especial la diferenciación entre conflicto interno – seguridad interior y conflicto externo – defensa nacional. La realidad actual y la experiencia del pasado demuestran la necesidad que nuestra legislación tenga una visión integral del concepto de seguridad (como lo reflejó la Ley 16.940 de Defensa Nacional de 1966), teniendo como elemento decisorio el nivel de agresión, que se mide por sus consecuencias sobre el sistema y a su vez determina los medios y ámbitos comprometidos.

La Defensa Nacional no debe estar confundida con defensa militar del territorio, idea establecida por la actual legislación y el decreto que estableció la Directiva para el Planeamiento Militar de 1996. La Defensa Nacional será el conjunto de medidas que adopte la Nación para preservar su seguridad.

La actual realidad regional y mundial obligan a realizar cambios en la legislación y se aprueben las leyes prometidas en 1987 cuando se sancionó la Ley de Defensa Nacional, de las cuales podemos destacar:

- Ley Orgánica de las FF.AA.: estableciendo las bases para la reforma militar de cara al 2020.
- Ley de Producción para la Defensa: impulsando el desarrollo en el ámbito privado y las tecnologías punteras.
- Ley de Servicio Militar: destinada a dar una base jurídica a los reservistas.
- Ley de Movilización y Organización Territorial.

En el marco regional, la Argentina tendrá como objetivo alcanzar el equilibrio regional y fortalecer el MERCOSUR.

El Teniente General Brinzoni expresó en un reportaje: “La seguridad de mi vecino forma parte de mi propia seguridad”, concepto aplicable para que la Argentina brinde asistencia a Bolivia, Paraguay y Uruguay en tareas de control del espacio aéreo, patrulla fluvial y control de fronteras a través de la entrega de materiales, programas de ejercicios bilaterales, entrenamiento.

Un buen ejemplo fue lo efectuado por Suecia, y en menor medida por Finlandia, tras la independencia de los países Bálticos en 1991 estableciendo programas de asistencia, que abarcó lo militar, permitiendo con el tiempo el establecimiento de un clima de cooperación y distensión regional. Esto permitió, por ejemplo, mejoras en el control de tráfico marítimo y aéreo, reducción de la presencia militar rusa en el enclave de Kaliningrado y elevar los niveles de seguridad y confianza en el mar Báltico.

En el MERCOSUR, la Argentina impulsará la cooperación en la lucha contra el narcotráfico, el terrorismo, el contrabando, mercado negro de armas, vigilancia de fronteras y cooperación tecnológica.

La concepción estratégica nacional para la defensa estará inspirada en el fortalecimiento de

la unión nacional y el desarrollo armónico, en el marco de una creciente integración regional y el diseño de una estrategia de disuasión creíble sobre eventuales oponentes.

La Nación buscará alianzas extrarregionales para contar con una mayor presencia internacional y tener participación en el proceso decisorio a nivel mundial. Se privilegiarán las relaciones con los EE.UU., la Unión Europea, Japón y Rusia.

La Argentina, para tener peso suficiente en la región y fuera de ella, deberá contar con sólidas alianzas estratégicas, instituciones fortalecidas, impulsar el desarrollo tecnológico, recursos adecuados para la Defensa Nacional (2% del PBI) y alcanzar un mínimo de disuasión creíble a través de la modernización del material militar, ocupar vacíos estratégicos, controlar sus espacios marítimos, fluviales, aéreos y un eficaz sistema de movilización.

***La Defensa Nacional sigue constituyendo el medio apto para preservar la unidad nacional y la continuidad histórica de la Nación.***

### **Rol y misión de las FF.AA.**

El rol de las FF.AA. estará determinado por las exigencias, desafíos y posibilidades que plantea el presente y su proyección hacia un futuro distante como sea posible, para darle la mayor profundidad en el tiempo al producto final del planeamiento.

La misión principal del instrumento militar es actuar en forma disuasiva o empleando los medios en forma efectiva, a fin de proteger y garantizar de modo permanente los intereses vitales de la Nación frente a agresiones externas.

Las misiones secundarias abarcan misiones de paz bajo mandato de la ONU, apoyar a las FF.SS. según lo establecido por la Ley 24.059 de Seguridad Interior, apoyar a la comunidad en caso de catástrofes y a la misión antártica.

Desde otra perspectiva las FF.AA. tendrán las siguientes misiones:

- En la paz: disuadir a los posibles oponentes de llevar a cabo toda acción militar.
- En crisis: contribuir a través de diversas acciones a que la conducción política del Estado pudiera negociar sin tener que someterse a la voluntad política ajena.
- En caso de agresión: preservar o restablecer la integridad territorial del país.

La realidad actual plantea la necesidad de que las FF.AA. estén en capacidad de ejecutar operaciones militares distintas de la guerra (MOOTW). Éstas se caracterizan por tener como objetivos políticos evitar un conflicto, promover la paz y apoyar a las autoridades civiles en conflictos domésticos o en desastres naturales. Pueden comprender funciones de combate como de no combate, en situación de paz, de crisis o de guerra <sup>(1)</sup>.

***La realidad donde está inserta la Argentina demanda FF.AA. con capacidad de desempeñar múltiples misiones, en otras palabras de gran flexibilidad, que debe contemplar la futura política militar.***

### **Situación de las FF.AA.**

En la *Revista Militar* N° 732 de 1995, el artículo titulado "El Factor Militar Argentino" del Grl. (R) Antonio Deimundo Piñeiro establecía el siguiente cuadro de situación:

- El FMA (factor militar argentino) no posee capacidad suficiente en el marco regional para cumplir exitosamente con su misión esencial de defender la soberanía dado el marcado desequilibrio estratégico-militar desfavorable a la Nación.
- Capacidades del FMA: se estima que puede enfrentar en el marco regional una muy limi-

(1)  
Las Operaciones MOOTW han sido detalladas en el artículo "El poder Naval contra el Talibán y al-Qaeda. Afganistán 2001" del Contraalmirante Carlos Cal y Capitán de Navío Juan A. Imperiale. Boletín del Centro Naval n° 808.

tada crisis en tiempo y espacio; ejecutar operaciones de mantenimiento de la paz; operaciones en el marco de la Ley 24.059 de Seguridad Interior y brindar apoyo a la comunidad en catástrofes.

Hoy día, la situación no ha mejorado por la ausencia de una política militar. El deterioro afecta el ámbito material, el nivel operativo conjunto, etc.

La dura situación no ha impedido que se lleve a cabo la introducción con éxito del servicio militar voluntario, limitada por cuestiones de presupuesto, mantener en servicio material antiguo y en el plano de las misiones de paz de la ONU, las FF.AA. tienen un excelente desempeño. También han recibido elogio por su desempeño en ejercicios combinados, ej.: el operativo UNITAS.

La realidad actual lleva a las siguientes conclusiones:

- Se precisa un Plan de Defensa a largo plazo que incluya un completo análisis de costos.
- Necesidad de poner en pie un sistema efectivo para el planeamiento de la defensa.
- Revisión de la estructura de personal, en gran parte absorbida por estructuras burocráticas.
- Contemplar un incremento de gastos de personal.
- Realización de estudios atinentes sobre la posibilidad de adecuar la organización de las FF.AA. ante la nueva realidad estratégica regional y mundial.
- Modernización del equipamiento.

### **Propuesta de modernización de las FF.AA.**

Las FF.AA. deben alcanzar un *piso* (nivel cuantitativo del que no se puede descender so pena de no poder cumplir con la finalidad disuasiva) y por otro lado un *techo* desde el punto de vista en que el equilibrio regional hará necesario una prudente autolimitación en el desarrollo de medios, para evitar una carrera armamentista y contraria a los intereses propios. Lo señalado constituye las bases para el desarrollo o diseño de una política militar.

El Plan Acción propuesto es de veinte años, con diversas fases, cuyo resultado será contar con las FF.AA. requeridas teniendo como **Prioridad 1:**

- Coadyuvar a la disuasión.
- Contribuir a establecer y mantener el equilibrio regional.
- Apoyar la política exterior de la Nación.
- Capacidad para la realización de las tres funciones señaladas anteriormente.

La **Prioridad 2:**

- Apoyo a las FF.SS. y Policiales en operaciones de seguridad interior.
- Apoyo a la comunidad en situaciones de catástrofe y desarrollo de áreas postergadas.

El objetivo es constituir FF.AA. con un alto nivel cualitativo, adecuadamente instruidas y equipadas para cumplir con éxito las misiones que se le asignen.

Los cambios afectarán la actual estructura para dar paso a otra, capaz de participar en operaciones conjuntas/combinadas a grandes distancias. Para tener éxito en lo anterior se prestará atención a la movilidad, flexibilidad y óptimo nivel de alistamiento, introduciendo nuevas tecnologías en lo relativo a armamento, comunicaciones, gestión de la información, inteligencia y adquisición de objetivos.

El proceso de modernización de las FF.AA. deberá tener en cuenta contar con fuerzas desplegadas de acuerdo con las necesidades que determine la Defensa Nacional ante la presencia de nuevos riesgos y conflictos y la particular realidad geográfica de nuestro país. La modernización estará acompañada con el diseño de un eficiente sistema de movilización y programas de inversión en el desarrollo de industrias vinculadas a la Defensa Nacional.

Las FF.AA. serán desarrolladas según un plan a largo plazo que pasará por diversos niveles de apoyo presupuestario. El objetivo final es llegar a un presupuesto equivalente al 2% del PBI y alcanzar un equilibrio entre las necesidades y los programas de modernización de material e infraestructura. Las prioridades en el presupuesto se agruparán en tres áreas: personal y adiestramiento, disponibilidad del material, modernización de equipos e infraestructura.

En el corto plazo se prestará atención a la mejora de la calidad y adiestramiento de la tropa, a la mejora de su preparación para el combate, al control del espacio aéreo (radarización), al control de las áreas marítimas de interés nacional y a la mejora de la capacidad de transporte.

La reducción de personal debe terminar; las FF.AA. han llegado a un piso y, en el caso del ejército, 15.000 voluntarios son un nivel crítico, su reducción se convertirá en gasto y no en inversión.

La realidad estratégica mundial y regional en la cual estamos insertos, la revolución tecnológica en el campo militar, las posibilidades económicas de nuestra Nación junto a las limitaciones actuales de nuestras capacidades militares constituyen los principales condicionantes para la modernización de las FF.AA. En este contexto la propuesta de modernización abarcará:

- Cambios en la organización que resulten necesarios para adecuarse a la nueva realidad.
- Recursos tecnológicamente modernos.
- Capacidad de llevar a cabo operaciones simultáneas en más de un área estratégica.
- Alcanzar un óptimo nivel de alistamiento.
- El proceso de racionalización incluirá estudios atinentes a la eliminación de organismos redundantes, sustitución por una organización conjunta en aquellos casos que las operaciones a desarrollar lo haga necesario, sin estructuras burocráticas repetidas con el consiguiente ahorro de dinero.
- Centralización de la adquisición de materiales comunes a las tres Armas.
- Organización conjunta de la Sanidad en áreas que no sean específicas.
- Realizar estudios para la implementación de un sistema de comando y control a nivel estratégico común a las tres Armas (Ej.: como llevó a cabo Finlandia y lo está llevando a cabo España) (2).

*El objetivo final consiste en contar con FF.AA. de gran calidad destinadas a garantizar un nivel disuasivo creíble y estar en condiciones de cumplir un amplio abanico de misiones exigiendo rápido despliegue, flexibilidad y movilidad táctica y estratégica para afrontar los desafíos a la seguridad en el ámbito del Cono Sur, tanto actuales como futuros.*

(2)  
Cabe agregar a la propuesta algunas ideas adicionales tales como: sostener operaciones sin recurrir a la movilización en primera instancia (idea vigente en nuestro Ejército a través del trabajo denominado "Instrumento Militar Terrestre Futuro), capacidad de proyectar fuerzas a grandes distancias, etc.

## La logística

Dwight Eisenhower expresó: *La logística influye en todas las batallas y decide el desenlace de muchas de ellas.* En esta frase queda reflejado el valor de la logística en el combate moderno.

El tema relacionado con la logística militar es una cuestión de gran complejidad, no estando ajeno a la revolución tecnológica que ha generado importantes cambios en el mundo militar.

La Guerra del Golfo de 1991 y la reciente Guerra de Irak han sido buenos ejemplos de los cambios que han afectado a la logística (señalados en el trabajo "La Primera Guerra del Siglo XXI. Irak 2003" publicado por el Círculo Militar), influyendo en mi propuesta al respecto:

- Infraestructura moderna, informatización y empleo de nuevas tecnologías.
- Tercerización de tareas de mantenimiento a cargo del sector privado.
- Introducción del concepto Just in Time y normas de calidad ISO 9001.
- Estado Mayor logístico con personal altamente calificado.
- Creación de una Dirección de Logística Conjunta destinada a armonizar requerimientos, evitar duplicación de esfuerzos, unificar insumos de uso común y estandarizar equipamiento cuando sea necesario.

***La Argentina es un país extenso con problemas de infraestructura, convirtiendo a la logística en una herramienta crítica y fundamental, siendo prioritario inversiones en infraestructura, equipamiento y adopción de nuevos métodos para hacer más eficiente el sistema logístico.***

### **Investigación y producción para la defensa**

Esta parte del presente trabajo constituye un tema para la realización de otro artículo por su importancia en el desarrollo de la Nación.

Hasta 1983 existía una estructura de investigación bajo el Ministerio de Defensa y otra de producción bajo dependencia de las FF.AA. A pesar del alto nivel alcanzado, el desarrollo industrial no respondió a una planificación conjunta y se dispersaron medios y esfuerzos.

La Argentina precisa una política de armamento y material <sup>(3)</sup> cuyo objetivo es dotar a las FF.AA. con los sistemas y equipos que precisan para el cumplimiento de sus misiones. Como objetivo subordinado está el fortalecimiento de la base tecnológica e industrial de interés para la Defensa Nacional.

Las líneas de la política armamento y material abarcarán el impulso a la investigación y desarrollo, fomento de industrias de tecnología avanzada, cooperación internacional con socios estratégicos y prioridad a un número de tecnologías determinadas.

El Instituto de Investigaciones Científicas de las FF.AA. (CITEFA) debe ser potenciado con un mayor presupuesto y con la creación de una red de centros regionales con las siguientes funciones:

- Desarrollo de tecnologías de uso dual.
- Cooperación con centros educativos, entidades públicas y privadas para el desarrollo de tecnologías de interés de la Defensa Nacional.
- Capacitación de técnicos y profesionales.
- Programas de transferencia de tecnologías para fortalecer determinados sectores de la industria.
- Desarrollo de prototipos y unidades de preserie y producción de determinados componentes críticos (motores cohete, cabezas de combate, radares).

En el ámbito industrial requiere un planeamiento conjunto y una política con visión a largo plazo, que abarcará la reconversión de Fabricaciones Militares (recuperación de la fábrica de latón militar y reactivación de Altos Hornos Zapla), transferencia de Astilleros Río Santiago a la Nación y modernización de sus instalaciones; creación de una empresa con participación estatal que englobe a Tandanor y Astilleros Domecq García, contando como socio estratégico a algunos astilleros líderes del mundo. El objetivo del ordenamiento será evitar el deterioro y recuperar gradualmente capacidades y alcanzar las siguientes:

- Electrónica, telecomunicaciones, guerra electrónica, comando y control, radares y sistemas asociados.
- Óptica y optrónica.
- Misiles (aire-aire, aire-superficie, antitanque, antibuque), cohetes, municiones guiadas.
- Artillería de tubo y cohetes.
- Componentes aeronáuticos.
- Aviónica y GPS.
- Aeronaves (cazas ligeros, aviones turbohélices, helicópteros) <sup>(4)</sup>.
- Blindados (producción y modernización) <sup>(5)</sup>.
- Construcciones navales <sup>(6)</sup>.

***El impulso de esta industria es de alto valor estratégico, contribuyendo a incrementar el grado de autonomía en el sensible campo de la tecnología militar.***

(3)

*Una solución podría ser la creación de una Dirección General de Armamento, a semejanza de la existente en Europa, para la ejecución de dicha política*

(4)

*El AT-63 puede servir para el desarrollo del reemplazo del A-4AR en el 2020. Ejemplos de cazas ligeros: Mako alemán, T-60 coreano y Ching Kuo taiwanés, un desarrollo inspirado en el F-16. En el ámbito de turbohélices pueden figurar la evolución del Guarani y el frustrado CBA 123.*

(5)

*Esto significará rehabilitar el programa TAM, teniendo como objetivos dotar a los regimientos de tanques de 53 vehículos, modernizar su dirección de tiro, kit de blindaje, GPS, visión térmica y desarrollo de nuevos vehículos y completar variantes existentes.*

(6)

*La rehabilitación de los programas de construcción naval deben prever un alto grado de nacionalización. Los programas incluirán la construcción de submarinos, patrulleros, fragatas, buques menores (barreminas, minadores, etc.) y portaaviones.*



## Servicio Militar

En 1994 las FF.AA. de manera abrupta transitaron del servicio militar obligatorio a otro voluntario, sin un adecuado apoyo presupuestario. En muchos casos los nuevos soldados fueron fagocitados por las estructuras administrativas.

La propuesta sobre una posible reforma, consistirá en:

- Programas de capacitación educativa y laboral para reinsertar al soldado en la vida civil.
- Programas educativos destinados a elevar el nivel cualitativo de la tropa.
- Captación de voluntarios provenientes de escuelas técnicas para destinarlos a funciones logísticas.
- Reemplazo de voluntarios en tareas burocráticas por civiles.
- Incrementar el número de voluntarios a incorporar, en particular en el Ejército.

La Argentina carece de reservas organizadas debido al vacío legal existente. La situación debe revertirse adoptando las siguientes líneas de acción:

- Ley de Movilización e introducción de reformas a la Ley de Servicio Militar.
- Aprovechar la infraestructura de los Liceos Militares para constituir centros de entrenamiento para oficiales de la reserva.
- Establecer programas incentivando a ciudadanos con nivel terciario y universitario para recibir entrenamiento de oficiales de reserva.
- Realización de ejercicios anuales de 15 a 30 días para mantener un alto nivel operativo de las reservas.
- Servicio de Reserva de Tiempo Completo, como rige en el Reino Unido, con prestación de servicios de 6 meses a 3 años continuos.

En otro plano se podría estudiar “resucitar” la institución de la Guardia Nacional <sup>(7)</sup>, que existió entre 1852-1901, formada por voluntarios a tiempo parcial en las diferentes provincias con funciones de defensa local, búsqueda y rescate, reconocimiento de fronteras (como la Civil Air Patrol de EE.UU), defensa civil y apoyo a FF.SS. como lo establece la Ley 24.059. A diferencia de su antecedente histórico que estaba bajo control de los gobernadores provinciales, la “nueva” Guardia Nacional dependerá del Gobierno Nacional <sup>(8)</sup>.

A mi modesto entender la Guardia Nacional contribuirá a integrar al pueblo en tareas de defensa y estrechar los lazos entre la ciudadanía y las FF.AA.

## Reflexión final

A fines del siglo XIX la Argentina tuvo una serie de contenciosos territoriales, en particular con Chile (1881-1902). A pesar de la realización de algunas concesiones, nuestro país pudo preservar la paz al disponer de un poder militar creíble.

La generación del '80 realizó una importante transformación de las FF.AA., compuestas hasta entonces por un Ejército nutrido por milicianos y tropas de línea (voluntarios) pobremente equipados que defendían las fronteras de los constantes malones, y por una Marina que se reducía a una modesta flotilla fluvial.

La clase dirigente se preocupó por la modernización de las FF.AA. al incorporar material moderno, crear escuelas de formación (de sus primeras promociones salieron hombres como Savio, Mosconi, Domecq García), establecer el servicio militar obligatorio, sacar a la Marina de los ríos y construir la base naval de Puerto Belgrano. Gracias a estas políticas, la Argentina no sólo alcanzó el equilibrio regional, sino que llegó a contar con el mejor ejército de Latinoamérica y una importante flota de combate.

En 1941, con la creación de la dirección de Fabricaciones Militares, comenzó el impulso de nuestras industrias pesadas. Con la industria de defensa, estimulada por el General Savio, la Argentina tuvo importantes hitos en materia naval, aeronáutica, blindados y misilística.

(7) Modelos similares existen en Estonia, Letonia, Lituania, Dinamarca y, el más conocido, los EE.UU. Para el modelo propuesto he tomado como referencia la Guardia Nacional de Estonia (Kaitseliit). La reducción de nuestras FF.AA. ha significado el fin de su presencia en diversos puntos de la geografía nacional, una solución podría ser la organización de una reserva activa (Guardia Nacional) que permitiría mantener la presencia militar en todo el territorio nacional.

(8) La Guardia Nacional tiene orígenes en las milicias provinciales. Este componente del Ejército existió desde 1852 hasta 1901. Entre 1852 y 1895 la Guardia Nacional dependía de los gobernadores de provincia. Sus fuerzas fueron empleadas en la represión de los últimos caudillos (Chacho Peñaloza, López Jordán), mantener el orden, defensa de las fronteras contra los malones. En tiempo de guerra elementos de la Guardia Nacional engrosaban las fuerzas del denominado “ejército de línea” (por entonces compuesto por voluntarios), como ocurrió en la Guerra del Paraguay, en la que batallones de la Guardia Nacional se cubrieron de gloria. Los soldados de la Guardia Nacional fueron reclutados mediante leva hasta 1872, cuando se estableció el sistema por sorteo. En 1895 se dio el primer paso para establecer la conscripción a través de una nueva ley que fijó la obligatoriedad de los milicianos de la Guardia Nacional de recibir instrucción por 60 días en las fuerzas de línea. En 1901, por la Ley 4031 (Ley Ricchieri), el servicio militar que entonces se cumplía en los batallones de la Guardia Nacional ahora se realizaría en las unidades del ejército de línea. La Guardia Nacional se convirtió en un “cuerpo” con características similares a su equivalente vigente en los EE.UU. Los cambios posteriores en la legislación hicieron que la Guardia Nacional que sólo existía en el texto de la ley desapareciera. Fuentes: Historia de las Instituciones Argentinas. Víctor Tau Anzoátegui - Eduardo Martire. Debate de la Cámara de Diputados sobre la Ley de Servicio Militar. Año 1901.

## BIBLIOGRAFÍA

- El Ejército Alemán. Su reestructuración, *Capitán JORGE TRIACCA*. *Círculo Militar*, 1994.
- La Primera Guerra del Siglo XXI. *Irak 2003, volúmenes 786 a 788, Biblioteca del Oficial*, 2004.
- Primeras Jornadas de Defensa Nacional, volúmenes 770 a 771, *Biblioteca del Oficial*, 1996.
- Defensa Nacional y Poder Político, *EDGAR ARGENTINO MARTÍNEZ*. Ediciones A. Peña Lillo, 1974.
- Estrategia, Intervención y Crisis, *VIRGINIA GAMBA, Sudamericana*, 1985.
- Tiempo de Volver, *Contraalmirante MIGUEL A. TROIÑO*. Año 1999.
- El flagelo del terrorismo, *Círculo Militar*, 2001.
- Libro Blanco de la Defensa Nacional, *Ministerio de Defensa*.
- Revisión de Defensa 2001, *Ministerio de Defensa*
- Revista de la Escuela Superior de Guerra N°505.
- Revista Militar N° 726/732/742.
- Revista Defensa, años 1998 a 2005.
- Revista Tecnología Militar, años 1998 a 2005.
- Revista Defensa y Seguridad, números 1, 12, 13.
- Revista DEF.
- Boletín del Centro Naval, números: 797, 807, 808, 811, 813 y 814.
- Editorial Opciones N°7, artículo "La Fuerza Aérea del Futuro". *Brigadier General RUBÉN MONTENEGRO*.

La decadencia llegó a la Defensa Nacional a partir de 1983 con serias consecuencias en las capacidades de nuestras FF.AA., la crisis de nuestra industria de defensa, los desequilibrios estratégicos, etc.

En el mundo hay importantes transformaciones con la aparición de amenazas de gran complejidad que han impactado en las estructuras de seguridad y en la importancia de la constitución de fuerzas expedicionarias. Buen ejemplo de esto es lo expresado por el ministro alemán de Defensa, Peter Struck: "El campo de batalla de posible intervención de la Bundeswehr es todo el planeta".

La Guerra de Afganistán y la invasión de Irak son ejemplos de las nuevas tendencias militares, la llegada de nuevas armas y tácticas. En ambos conflictos le dio, en el ámbito de coaliciones, gran importancia a la capacidad de anular el sistema de comando y control del enemigo, una aplastante superioridad aérea en su mayoría con base en portaaviones.

En el ámbito regional, el poder del narcotráfico ha devenido en narcoterrorismo en muchos casos, como lo demuestran lo sucedido en San Pablo, el drama colombiano y el posible renacimiento de Sendero Luminoso. Esto lleva a preguntar: ¿la Argentina está preparada para estos desafíos?

El crecimiento de la población mundial, con el consiguiente incremento de las migraciones masivas, constituye un nuevo motor de conflictos como sucede en el sur de Europa. La Argentina, con sus enormes espacios vacíos, es un interesante atractivo para la radicación de importantes grupos migratorios, con la posibilidad de acarrear todo tipo de problemas sociales y económicos que pueden llevar a situaciones delicadas.

Los enormes vacíos y las riquezas inexploradas generarán ambiciones en un mundo en pleno crecimiento que demandarán un mayor consumo de recursos naturales, muchos no renovables. En 1964, el doctor Burkolder de la Universidad de Columbia (citado en el libro *Jornadas de Defensa Nacional*, del *Círculo Militar*) dijo al respecto: "El mundo en aumento va a necesitar cada kilómetro de este país y la Argentina debe darse cuenta de ello".

Los desafíos son muchos y se precisan profundos cambios en nuestro sistema de defensa. En particular los cambios afectarán la estructura y capacidades de nuestras FF.AA.

La generación del '80, comprendió la realidad histórica y política en donde estaba inserta la Nación y dotó al país de las FF.AA. necesarias.

## PÁGINAS DE INTERNET

- resdal.org.ar
- saorbats.com.ar
- dintel-gid.com.ar
- globalsecurity.org
- army-technology.com
- navy-technology.com
- airforce-technology.com

El objetivo de este trabajo desde mi modesto lugar con una visión de futuro es proponer realizar algo similar y dotar a la Nación de FF.AA. capaces de actuar en el escenario de batalla moderno.

*La propuesta de este trabajo es poner fin a visiones de corto plazo y como señaló el General San Martín: "[...] hagamos un esfuerzo de patriotismo, depongamos resentimientos particulares y concluyamos nuestra obra con honor". ■*

## LEGISLACIÓN

- Ley 23.554 de Defensa Nacional.
- Ley 24.059 de Seguridad Interior.
- Ley 24.948 de Reestructuración de las FF.AA.
- Ley de Servicio Militar Voluntario.
- Ley 16.940 de Defensa Nacional (año 1966).
- Ley 4031 de Servicio Militar Obligatorio (año 1901).
- Decreto 1116/96. Directiva para el Planeamiento Militar.
- Decreto 727/2006 de Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional.
- Ley 17/1999 de Régimen de Personal de las FF.AA. (España).
- Ley Orgánica de la Defensa Nacional (España).
- Real Decreto 912 de 6 de septiembre de 2002 sobre la nueva estructura de las FF.AA. (España).

## CONFERENCIAS

- Congreso de los Hielos Continentales, Buenos Aires, 1997, Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.
- Jornadas sobre Intereses Marítimos Argentinos, Liga Naval, 1999, Universidad Católica Argentina (UCA).
- Jornadas sobre Terrorismo Internacional, 2001, *Círculo Militar*.
- Conferencia del Movimiento de Unidad Nacional sobre Indigenismo, 2005, *Círculo de Oficiales de las FF.AA.*
- Jornadas sobre el Conflicto del Atlántico Sur y sus consecuencias, *Contraalmirante Carlos Büsler*, 2005, Universidad Católica de Salta - Subsede Buenos Aires.
- Conferencia del Movimiento de Unidad Nacional sobre "La actual situación de Bolivia" dada por el Capitán de Navío (R) Miguel C. Pita, 2005, *Círculo de Oficiales de las FF.AA.*
- Conferencia del Contraalmirante (R) Miguel A. Troiño sobre Defensa Nacional, *Círculo de Oficiales de Mar*, 2006.
- Conferencia del Capitán de Navío Miguel C. Pita sobre "Los hechos acaecidos en San Pablo", 2006, *Círculo de Oficiales de las FF.AA.*
- Conferencia del Ingeniero Pérez Esclusa "La situación en Venezuela", 2006, *Círculo de Oficiales de las FF.AA.*
- Conferencia del Agregado Militar de la República de Colombia Coronel Soto Suárez "El terrorismo en Colombia", 2006, *Círculo de Oficiales de las FF.AA.*

# EL DESAFÍO PROFESIONAL Y ÉTICO DE LA VIDA MILITAR

ALBERTO A. ZANCHETTA

*El coraje debe ser un coraje sabio. Los hombres deben saber que lo que hacen es valeroso, deben saber que es correcto, y esa clase de conocimiento es sabiduría. El coraje va más allá del ataque.*

Normalmente, en la vida no es tan simple determinar y predecir como se quisiera los problemas que se van presentando. Siempre surge lo imprevisible, la complejidad, las interferencias, el desorden, producto de los egoísmos, las envidias, los celos y las avaricias.

Los países más evolucionados, generalmente, tienen éxito en hacer que gran parte de la vida sea "previsible", mediante un planeamiento que es el resultado de su historia, de la experiencia y de las consecuencias que brinda la educación. Sin embargo, en las sociedades más organizadas y planificadas suelen, también, acontecer problemas y desajustes que son inesperados o nuevos.

En estas sociedades la magia o los acertijos son reemplazados por los esfuerzos y actividades de los profesionales, quienes aplican sus conocimientos para enfrentar y resolver las contingencias y proyectos de la vida cotidiana en sus variadas facetas. Una sociedad moderna es el resultado del trabajo y de la actividad profesional.

Así, la profesión de médico busca el bien de la salud, la profesión de abogado la de ejercer el derecho en pos del bien de la justicia; y aunque parezca paradójico, la profesión de las armas busca la paz y su resguardo, aunque a veces, para lograr su cometido, tenga que emplear las herramientas de la violencia.

La vida militar es una vida profesional, además de ser un estilo de vida y, a veces, de muerte. Y un profesional vive entre lo probado, lo nuevo y lo incierto. Y todo profesional, entre sus múltiples conocimientos y adiestramientos, debe recibir una educación ética, que hace a su competencia final o esta relacionada con los buenos resultados.

Una característica profesional es la habilidad para demostrar un juicio acertado, preciso, oportuno y prudente con respeto a asuntos de importancia que hay que resolver bajo condiciones de incertidumbre. Esto es consecuencia de su capacitación, o sea, de sus conocimientos especializados, y de la libertad para tomar decisiones independientemente de sus intereses personales.

*El Capitán de Corbeta capellán Alberto Zanchetta estudió en el Seminario Metropolitano de Buenos Aires y en la Universidad Católica.*

*Fue ordenado sacerdote en 1973.*

*Estudió Derecho Canónico en la Facultad de Derecho Canónico, obteniendo el Bachillerato en la mencionada disciplina.*

*Ingresa a la Armada en 1984. Ganó el premio "Domingo Faustino Sarmiento" del Centro Naval, por su artículo:*

*"Cambios profundos, vulnerabilidades peligrosas" en el BCN N° 774 en 1995 y el mismo premio, por su trabajo "¿Necesita un comandante de consejo?", publicado en el BCN N° 807 del año 2004.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 18.8.2005

El conocimiento es duro de adquirir, requiere tiempo y esfuerzo. La comunidad, generalmente, apoya de diversas maneras esta actividad, porque valora las contribuciones del profesional, ya que espera de él dedicación recíproca y esmerada. Y el profesional tiene la obligación en conciencia y justicia de emplear esos conocimientos requeridos de la mejor manera posible. Esto, en compensación por el sacrificio que le demandó a la comunidad la posibilidad de que los adquiriese.

### **El quehacer militar, como una actividad profesional y ética**

El hombre o la mujer que asume la profesión (vocación) militar sabe que entre sus múltiples obligaciones está el empeñar su palabra, de modo público; y que además está dispuesto a profesar este compromiso de acuerdo con los principios, usos, costumbres y prácticas reglamentarias aceptadas disciplinadamente.

Por lo tanto, quien se acerca a un profesional de las armas, intuye con antelación cómo esta persona va a abordar los problemas relacionados con su área. Militarmente, esto adquiere un matiz peculiar, porque sus conocimientos y proceder pueden producir muchos beneficios si son bien empleados, y grandes males si son mal usados.

De ahí que al militar, además de un adiestramiento acorde con su desempeño, se le pide que se comprometa a emplear esos conocimientos éticamente bien, desechando aquello que manifieste una *praxis* alejada de la ética.

Por otro lado, la comunidad en una relación de reciprocidad debe reconocerle a las fuerzas militares su derecho inmanente (inherente) de ser los profesionales competentes, en cuanto brazo armado del Estado de derecho. Porque el ejercicio de legítima defensa va unido de modo inseparable a la esencia del Estado. Éste es un derecho fundamental que tiene sus raíces, también, en el derecho natural.

La prohibición de causar la muerte no suprime el derecho de impedir que un injusto agresor cause daño. La legítima defensa es un deber grave para quien es responsable de la vida de otro o del bien común.

La evolución de la práctica internacional relativa a la legítima defensa acompaña la evolución del derecho internacional. Y la invocación de este derecho inherente de legítima defensa se precisa cuando, habiendo fracasado todos los otros medios utilizados para rechazar la violencia, un Estado se ve obligado, en contra de su voluntad, a recurrir a la fuerza. Y ahí es cuando necesita de los respectivos profesionales, que sepan enfrentar la contingencia respectiva.

### **Si el hombre no actuara la ética no existiría**

Los hechos de corrupción que han saltado a la opinión pública, en los últimos años, han contribuido a generar una mayor preocupación por las cuestiones éticas. Hasta el punto que, actualmente, todos, de una u otra manera, reclaman una ética que oriente el ejercicio de la vida en sociedad.

Este fenómeno, que nació, principalmente, unido a los escándalos económicos y financieros, se ha expandido a otras esferas y ya es frecuente observar un reclamo generalizado para que la ética guíe la conducta profesional en todos los ámbitos.

Obviamente, la vida militar no está exenta de la incorporación de la ética en los planes de estudio de los institutos de formación y centros de reclutamiento. El objetivo es que el hombre o la mujer que ingresa tome conciencia de su misión y asuma un compromiso. La época actual exige formar líderes con un perfil humanista y un talante ético sólido.

La ética tiene mucho que decir al tratarse de una *ciencia práctica*, no pretende difundir unas nociones para expandir las ansias de conocer, sino para transformar y mejorar la propia conducta.

El estudio de la ética se considera corrientemente dedicado a cuestiones como qué tipo de actos deben realizar los hombres o qué clase de acciones deben evitar. Pero la ética no se queda en un mero catálogo de acciones buenas o malas. Es necesario ir más allá, estudiar qué es bueno por sí mismo, qué papel juega la intención y las circunstancias que rodean a la acción.

El análisis de los actos humanos constituirá siempre un elemento imprescindible a la hora de examinar el comportamiento moral porque el *contenido de la ética es, precisamente, el estudio de los actos humanos*.

Los actos humanos demuestran que el hombre es un ser libre, autor en el origen de sus propias acciones y poseedor —durante el transcurso de su acción y en su término— de lo hecho. De aquí se deriva su responsabilidad moral.

### **¿Cómo sabe el militar si una acción es buena o mala, acertada o equivocada?**

De la ética depende la respuesta que se dé a esta pregunta. Y aquí se plantea la conveniencia de llegar a los últimos fundamentos de la conducta humana. Será tarea de la conciencia como persona descubrir la moralidad que palpita y yace escondida en cada situación concreta.

La conciencia no crea la norma: la *conoce* y la *aplica*. De ahí la obligación natural (e institucional) de formarse (y formar) una conciencia recta y verdadera. Porque tratándose de un saber práctico, vital, decisivo para la vida entera y su destino, a la vez que para su *quehacer profesional*, esto compromete al hombre entero y crea disposiciones morales convenientes; no basta sólo la buena voluntad, si bien es importante.

El estudio y el consejo son los medios para formar la conciencia. El riesgo de equivocarse será tanto menor cuanto más extensos y profundos sean el estudio y la reflexión de la propia conciencia. La actividad profesional hallan una de sus manifestaciones centrales en la perfectibilidad de la conciencia humana.

Dentro de la múltiple actividad del hombre es conveniente precisar hasta dónde llega su responsabilidad moral, sobre todo cuando de su acción se derivan otros efectos.

Las personas al actuar no sólo cambiamos una realidad exterior sino que nos modificamos a nosotros mismos. Es por eso que un soldado debe conocer que su conciencia es el testigo insobornable del honor de su vida.

La vida ética tiene que huir de las fórmulas “instantáneas”, de la eclosión de una conducta humana aislada y desvertebrada.

La vida ética no puede limitarse a un solo instante, sino a la continuidad de una trayectoria biográfica. La realización de valores a través del comportamiento acrecienta el valer como personas.

La ética habla de la humanización del hombre, de su calidad como persona y como profesional, de su mejoramiento individual, de su proyección en los demás. La ética se ejerce cada día en cada acción, no sólo en las grandes decisiones y dilemas morales.

### **El trasfondo ético de la vida militar**

La vida militar no es meramente horizontalista. El concepto de vocación y profesión de servicio

debe considerarse como una actividad personal y, preferentemente estable, puesta al servicio de los demás, que al llevarla a cabo mejora a la vez que “trasciende” a quien la profese. O sea, que el ejercicio de esta “vocación-profesión” es fuente de profundas satisfacciones espirituales.

A su vez, esta profesión, al tener una marcada característica de servicio, pasa a ser el aporte personal más decisivo a la vida social. Sin este horizonte la vida militar se convierte en un medio de lucro o sólo de un seudohonor, con el riesgo de colocar el trabajo al servicio del propio egoísmo (gloria, fama, intereses particulares, trampolín, etc.).

No hay que olvidar que el ejercicio de una *vocación-profesión* es, ante todo, una ocasión para la mejora ética y técnica de la persona que desempeña, y de modo indisoluble, un servicio a otros hombres en sociedad.

Cuando se actúa en sentido contrario a los principios y normas éticos, no sólo se originan consecuencias sociales más o menos indeseables, sino que también se genera un desorden personal que corrompe interiormente al hombre. Así una injusticia, un fraude, una malversación, una deshonestidad, perjudica siempre a alguien, pero también a quien lo realiza, ya que ese hecho lo hace injusto: lo transforma en peor persona.

Hoy día el interés por la calificación técnica no puede estar desvinculado de la calidad humana propia de la persona. No hay verdadera excelencia profesional en alguien carente de virtudes morales. La ética se hace vida en las virtudes de las personas. De manera tal que la persona va adquiriendo así un carácter entero, constante y maduro, cada vez más inclinado a obrar bien.

Del militar se espera no sólo competencia técnica, sino también que sea confiable y responsable, que tenga espíritu de servicio y calidad humana. En definitiva, se reclama valores éticos. Sin un código de ética inculcado al soldado, podrían resultar victoriosos en el combate o en la guerra, y aun así perder prestigio en la opinión pública. Valores como honor, coraje y compromiso son indispensables.

### **Deontología militar**

La deontología (del griego: *deon*, que significa deber, y *logos*, tratado, y que se traduce como ciencia del deber) estudia la moralidad de la conducta humana en el campo del ejercicio de la profesión. Fundamentalmente, se ocupa de determinar aquellas obligaciones y responsabilidades de tipo ético que surgen en la práctica o ejercicio de la profesión.

Esta disciplina también establece en cada especialidad cuáles son los derechos del hombre (en este caso del militar) como profesional, qué condiciones morales se exigen de él como persona y qué enfoque ético se debe dar a las nuevas situaciones en las que se encuentre en distintos momentos de su actividad.

El hombre debe aprender, en las instituciones de estudio y capacitación, a hacerse a sí mismo, lo que se llama formación del carácter; esto es la ética.

Es necesario prevenir en el soldado posibles dilemas éticos por falta de conocimiento, preparándolo para situaciones particularmente difíciles cuando se prevé que deberá afrontarlas, y poniéndolo en claro acerca de los peligros inminentes o constantes con los cuales se encontrará en su trayectoria. Es por eso necesario asegurarse de que ha asimilado los valores, los conocimientos y las motivaciones que le han sido propuestos.

Han de evitarse explicaciones deformadas por reticencias o falta de franqueza. Se debe insistir, sobre todo, en los valores humanos para procurar su aprecio y para suscitar el deseo de proyectarlos en la vida personal y en las relaciones con los demás. Esto debe ser presenta-

do con convicción y confirmado por el testimonio de vida de sus camaradas. Por lo tanto, cuando se presenten normas morales, las mismas deben mostrar a su vez su respaldo y los valores que involucran.

En definitiva, es esencial que los institutos y los cursos se ocupen de brindar a los cadetes, aspirantes y al resto del personal una formación íntegra en tres aspectos: personal, solidario y profesional. Estos institutos o cursos, además del saber técnico que brindan, es interesante que provoquen la preocupación por un auténtico mejoramiento personal. Profesionales que saben poner todos sus conocimientos científicos y/o técnicos al servicio de las personas y del bien común de la sociedad a la que se preparan a defender, hasta ser capaces de ofrendar sus vidas llegado el caso.

Por lo tanto, la vida militar exige que sus integrantes no sean inconsistentes, y eso se logra con una buena educación y formación ética. Si no la inconsistencia se transforma en algo central en la vida cuando la misma arrastra al hombre o lo impulsa a actuar de una determinada manera en contra de sus ideales y de sus principios. La misma se manifiesta como desintegración. La persona no será responsable totalmente de sus actos o de lo que siente, pero con seguridad es responsable del proceso que se ha ido produciendo en él.

La consecuencia típica de la inconsistencia es la distorsión perceptiva–interpretativa. La persona no percibe jamás correcta y verdaderamente la realidad, y en la vida militar esto puede ser grave por los resultados.

Y la otra consecuencia es la expectativa irreal. El militar inconsistente sueña con un rol lleno de triunfos y de protagonismo, tema que hace mucho mal a su misma vida, a su vocación y a la institución de la que forma parte.

La parte más importante no es sólo el comportamiento, sino la sensación del cadete o aspirante de que a través de ese comportamiento ético busca y encuentra su identidad. Y la identidad está dada por la escala de valores que un hombre maneja en su vida.

Si en la vida militar se dejan de manejar valores, la misma pierde su identidad, se vuelve insípida. Lo peligroso es que no se revisen las actitudes de vida desafortunadas que han crecido sin verse molestadas, y que jamás han sido verificadas en su raíz; y que en un momento concreto han condicionado, también, el modo de pensar y valorar para después ser totalmente justificadas.

Cuando la inconsistencia pasa al modo de pensar habitual, le da al proyecto personal un tono frívolo. Es más importante saber pensar que sentir. Y el saber pensar ayuda a saber vivir. Saber vivir implica un pensamiento operativo, no quedarse en la mera hipótesis de lo que uno debe hacer.

Cuando un militar es menos vulnerable, es cuando en su vida encuentra un sentido, entonces tiene más fortaleza y se ve menos amenazado.

Cuando se pierde el sentido vocacional, se penetra en una especie de malversación de la existencia. Lo que, eventualmente, diferencia un proyecto de vida (como es el caso del militar) de otro es la administración inteligente de los deseos y los valores que se descubren y se asumen. Seguir el derrotero del deseo inadecuado puede ser poco feliz y malo, porque anula la libertad, y el militar se dispersa inducido por la carga.

Transmitir equilibrio entre los objetivos y los resultados, entre los sueños juveniles y las metas conquistadas, y que se dé en un marco de eticidad, es un gran tema para los jóvenes que se acercan a las instituciones armadas y para los que ya están en ellas.

Es importante la capacidad de distinguir con claridad, para su vida profesional, la diferencia

entre la fama y la popularidad, entre tener una consistencia y un prestigio o, simplemente, ser conocido.

Estos temas, como muchos más, son el objeto de la deontología militar.

### **Los valores: como soporte de la vida militar**

La vida ejemplar sigue siendo una lección abierta, y sólo los buscadores de tesoros las encuentran. Hay que ir más allá de las apariencias, perforar superficies y encontrar los ingredientes valiosos.

Los valores son bienes y realidades positivas que merecen aprecio general: realidades estimables. En la filosofía clásica se hablaba de *los universales*: el bien, la verdad, la belleza, la unidad, la amistad, el honor, la palabra empeñada, la lealtad, la responsabilidad, etc. Son cualidades esenciales que no son un medio, sino fines en sí mismos.

Los valores, más que enseñarse, propiamente se descubren. Y la educación ayuda a descubrirlos en el proceso del desarrollo de la personalidad humana.

Contemplar los valores hechos carne en otros, sobre todo, dentro del proceso de maduración de la personalidad, suscita en el ánimo un sentimiento de profunda admiración y el deseo de asumirlos activamente en la vida personal.

Los valores son eminentemente discretos: no arrastran, sino que *atraen*. Los grandes valores dan energía para vivir con dignidad incluso en condiciones de extrema indigencia y en situaciones límite.

Asistimos actualmente a una cierta dictadura de la mediocridad: la exaltación de lo vulgar, presentación hasta en sociedad de personajes vacíos y sin ningún tipo de mensaje, lucha contra cualquier tipo de excelencia. La actual crisis de valores que domina la conducta social hace prevalecer el éxito sobre la virtud, el poder o el dinero sobre la dignidad y el honor, el negocio fácil, sobre el trabajo serio y continuado.

Ante tal situación, es imperioso alimentar al soldado con otros modelos. La búsqueda de personajes auténticos, prototipos ideales, verdaderos espejos en los que mirarse, paradigmas que sirvan de norte, unos pasados y otros de mayor actualidad. Es muy difícil mantener el corazón y el espíritu dirigidos adecuadamente, cuando no existen modelos que ayuden en la lucha. Sin verdaderos ejemplos, es fácil ser guiados por gente menos inspiradora, a la cual se seguiría rápidamente por los caminos de otros que, durante un tiempo, podrían impresionar y entusiasmar, pero que no están en condiciones de otorgar una asistencia permanente, sólida y dejar un mensaje a la posteridad.

A la vida militar no le sirve el soldado que quiere todo a la carta, rápidamente, en el instante, pero escogiendo un camino errado, que a la corta es gratificante, y a la larga deja frío e insensible al que lo sigue.

Las unidades militares no pueden funcionar eficazmente en situaciones de combate si sus integrantes no son completamente honestos entre sí y abnegados, con una sólida personalidad. La salud espiritual del soldado tiene un noventa por ciento que ver con la honestidad (integridad). La vida militar necesita el valor, como las plantas necesitan la luz solar. El valor implica grandeza de alma, es parte de la fortaleza y exige perseverancia y mucha constancia para que sea considerada una virtud.

Un código de ética es el que contiene los valores del militar; porque no sólo define cómo interactuar con los camaradas, sino cómo debe tratar al resto de los miembros de la



sociedad, a sus mismos enemigos y a la gente que espera conquistar o vencer. Un código de ética militar pone parámetros a las acciones de los soldados. Establece límites para su comportamiento. Distingue los actos honorables de los deshonestos, y protege, también, al mismo soldado de sufrir daños colaterales, ya sean éstos psicológicos o referidos a la justicia.

El código es aquel que le dice al soldado: *Espero que el honor continúe siendo, igual que lo fue en el pasado, su más preciada joya. El mismo no puede subsistir sin una fidelidad a toda prueba, una bravura intrépida, una firmeza inquebrantable, una obediencia plena de abnegación y una perfecta sinceridad. Es el que le dice que se abstendrá cuidadosamente de todo acto que pueda desacreditarlo a él mismo o al resto de sus camaradas o Fuerza.*

Para el soldado, la nobleza es uno de los ingredientes fundamentales de su vocación y debe formar parte de ella. La misma no es algo revocable o sujeto a la opinión pública o a las veleidades de la moda. No se puede someter a plebiscitos. No es algo opinable para un soldado. No es algo circunstancial. Es algo fijo, inmóvil y permanente.

Un soldado sabe que el error puede triunfar y la verdad, a veces, ser derrotada. Pero, también, sabe que su vocación debe ser aristocrática; no entendida como el que nace en la nobleza, sino el que es capaz de morir en ella. La nobleza de alma está conectada con la capacidad para soportar la tensión.

Para los filósofos griegos (Sócrates, Platón, Aristóteles) es imperioso contemplar la propia vida. Para ellos, esto significa: “tomarse en serio la verdad de que no vale la pena vivir una vida que no se ha examinado a fondo”.

¿Por qué el soldado tiene que examinarse? Para saber si ha sabido mantener con paciencia algo dentro de su alma, que le posibilite vivir la tensión que genera la fidelidad a su propia vocación. La nobleza de alma está conectada con la capacidad para soportar la tensión y no buscar salidas prematuras o fáciles.

Adscribimos la cualidad de nobleza de alma a la persona que, sin importarle su propia comodidad, necesidad o dolor, está dispuesta para favorecer un ideal superior, a soportar una gran tensión durante un período largo de tiempo y a veces en situaciones adversas. Los grandes gozos dependen de haber sabido soportar las grandes tensiones. La aceptación a soportar las tensiones, por amor, por la verdad y los principios, es la parte mística de la vida militar, y es la que se necesita en nuestros días.

Una vida militar permisiva que no ofrece valores en qué fundamentarla favorece evasiones alienantes a los que son sensibles, en modo particular, los jóvenes. Los jóvenes soldados con su carga de idealismo chocan con la dureza de la vida originando una tensión que puede provocar, quizás, un rendimiento poco feliz, debido al vacío espiritual de la vida militar.

La valoración de los bienes supremos origina una ética de valores que responsabiliza para saber respetar su contenido objetivo y no hacer una apreciación caprichosa de los mismos. Saber diferenciar la gloria de la popularidad, porque todo lo demás es vanidad.

### **Necesidad militar de espiritualidad**

La vida humana tiene dos ámbitos de desarrollo: el interior y el exterior; y el soldado necesita establecer un especial equilibrio entre los dos. El primero está referido a la interioridad, lo espiritual, lo afectivo, etc. Mientras que el exterior se manifiesta a través de la conducta.

Normalmente, el exterior da a entender o descubre el interior. De ahí la importancia que la vida espiritual (interior) tiene para llevar adelante cualquier proyecto.

Recién en los últimos años el concepto de espiritualidad se ha hecho popular, tanto dentro de círculos religiosos como entre la población más amplia. No sucedía esto sólo hace una generación. Aquello que llamamos espiritualidad existía, pero tenía un rostro muy distinto. Hoy hay libros sobre espiritualidad en todos lados. Sin embargo, pese a la virtual explosión de literatura en esta área, en el actual mundo occidental subsisten algunos malentendidos importantes con respecto al concepto.

El principal entre éstos es la idea de que la espiritualidad es algo exótica y esotérica y no algo que forma parte fundamental de la vida cotidiana común y corriente. O si no, se lo relaciona exclusivamente con lo religioso.

La espiritualidad es aquello que da forma a las acciones, y básicamente lo mismo que conforma el deseo. Cada elección, sin duda, implica mil renunciamientos.

La espiritualidad tiene que ver con lo que se hace con el fuego que arde dentro de un hombre y el modo como se canaliza eso. Y cómo se canalizan la disciplina y los hábitos con los que cada uno elige vivir. Lo cual conducirá a una mayor integración o a la desintegración de cuerpos, mentes y almas.

Lo opuesto de ser espiritual es no tener energía, es perder el deseo de vivir. La energía es una de las tareas del alma. Su otra tarea es mantenerse unido, integrado, de manera de no desintegrarse. Un soldado que tiene trabajada su espiritualidad es aquel que se mantiene provisto de energía y con una unidad interior y exterior.

La espiritualidad es para posibilitar una misma integración en un componente militar a los efectos de no quedar desarmados ni perder la identidad ni el entusiasmo ni la competencia.

La espiritualidad es la que le hace vivir al soldado las satisfacciones por el deber bien cumplido. Es la que le permite discernir que no son los bienes materiales los que acuerdan valores ni mantienen la alta consideración que discierne el juicio de la sociedad. Es la que le permite no comprometer su aptitud para la vida en campaña o despliegues. Es ella, que le permite compenetrarse de su alta misión y la obligación que tiene de conquistar la entera confianza de todas las clases sociales.

La espiritualidad es la que le hace valorar, igualmente, que cuando se encuentre en un lugar público, aquellos que lo observan deben ver en él a un hombre o a una mujer de buen porte y con un mensaje; pero también a un representante de una Fuerza donde el honor y el sentimiento del deber es exaltado a su más alto grado. Es por eso que el soldado se cuida de no realizar ningún acto que pueda desacreditarlo a él o la Fuerza a la que pertenece.

### **A modo de epílogo**

Resulta obvio que la mirada al futuro produce inquietudes y temores. Nadie ignora que en la vida militar la tristeza por el pasado, la insatisfacción por el presente y la ansiedad por el futuro son bastante frecuentes en el personal militar. Pero, entre el inconformismo y el escepticismo, que son tentaciones reales de una parte de los soldados, se sitúan el realismo sereno y esperanzado. Un buen número de soldados vive así su vida y su vocación de servicio.

La madurez requerida para este tipo de vida supone un desarrollo armónico de la personalidad.

En los jóvenes de hoy no es difícil encontrar una cierta atrofia de la agresividad, entendida como capacidad para enfrentar lo arduo, para resistir frente a lo adverso, para asumir la renuncia y el sacrificio. Todo lo que no lleve, de manera actual, a sentirse bien es subestimado.

Quienes asumen la vida militar deben comprender que es necesario habituarse a dominar bien el propio carácter, y que es necesario formarse en la reciedumbre de espíritu.

Hoy día hay jóvenes soldados que no son constantes, perseverantes y carecen de entereza, quizá porque nadie los ayudó a desarrollar la agresividad. Y la vida militar les pedirá fortaleza. Estar embarcado en un buque o con una tropa exige reciedumbre, capacidad para afrontar los conflictos y competencia profesional para resistir los temporales, para sobrellevar los malos momentos, para asimilar, sin resentimiento, las contradicciones y desengaños. Consistencia interior —en definitiva— en orden a no quebrarse, cuando uno se siente defraudado o estafado. Por ello, en la vida militar son importantes tres cosas: saber soportar y vencer, saber combatir el egoísmo (*que es la causa y el origen de todos los desajustes en la vida de los hombres*) y no tener nunca miedo. Para los espartanos el coraje no era una cuestión de arrojo, sino más bien una superación del miedo sentido debidamente, o un desempeño valiente en presencia de una conciencia adecuada de los riesgos y de lo que está en juego; conciencia que bien podría experimentarse como temor.

El modo de combatir de los atenienses era más el atreverse a atacar. En cambio, el modo espartano era el del avance lento, controlado, y el empuje sin pausa (del muro de escudos): la disciplina, no la furia, incluso cuando asumían la ofensiva.

Hoy día, se piensa que el heroísmo parece estar fuera de alcance; uno meramente espera no quebrarse o no colapsar en la cobardía. Pero la resistencia exige sabiduría. El coraje debe ser un “coraje sabio”. Es actuar con sabiduría, cuando el miedo haría actuar a un hombre de otra manera. Es la resistencia del ánimo a pesar del miedo; actuar sabiamente. Según Sócrates es la paciencia o constancia unidas a la razón las que configuran el verdadero coraje.

Lamentablemente, los aspectos éticos (espirituales) son menos tangibles. Son complicados de cuantificar. Pero, lo cierto es que ejercen una influencia mayor que las características físicas o materiales, sobre el desenlace final.

La salud espiritual tiene que ver en un noventa por ciento con la honestidad. Todos los que viven y dicen la verdad mejoran. Por el contrario, los que se niegan a enfrentar la verdad de su propia vida, se vuelven progresivamente más deshonestos, amargos y sus actitudes se tornan cada vez más duras y desconcertantes. ■

## ESTUDIO LLOVERAS CEBALLOS

### ABOGADOS

## SUCESIONES

Atención especial a socios del Centro Naval y familiares

Av. Córdoba 1336, piso 11º, Of. 47    Tel. 4372-0080    estudio@lloveras-ceballos.com.ar

# 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 quisieran 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.

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín, las cuales se enuncian en nuestra portada.

Los autores son indefectiblemente responsables del contenido de sus colaboraciones y los artículos publicados en el Boletín no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos.

Las colaboraciones serán presentadas con una nota dirigida al Director del Boletín, informándole si el texto es inédito o ha sido divulgado por otros medios, así como las direcciones postales y e-mail, y teléfonos del autor; dicha nota será acompañada de su currículum vitae detallado en menos de 200 palabras.

Los textos se presentarán grabados en un soporte informático –con tratamiento de texto Word– e impresos sobre papel, escritos a dos espacios en hojas DIN-A4 (210 mm x 297 mm), fuente Arial, cuerpo 10, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. Cada una de las páginas impresas remitidas estará firmada por el autor.

Las notas al texto se enviarán en hoja aparte con numeración correlativa. La bibliografía consultada se agregará en otra hoja aparte, mencionando: apellido y nombre del autor, año de la publicación, título del trabajo, revista o libro y, si corresponde, editorial (incluyendo ciudad). Asimismo, se citarán las páginas web consultadas, que serán listadas a continuación de la bibliografía.

Los textos podrán ser complementados –y ello es deseable– con gráficos, dibujos y fotografías acompañándolas de su respectivo epígrafe y ubica-

ción en el texto, citándose en todos los casos su procedencia si no son del propio autor, quien deberá realizar los trámites necesarios para que la fuente respectiva autorice su publicación; el Boletín no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las figuras que se envíen digitalizadas deben tener una definición no menor a 250 DPI (puntos por pulgadas), guardadas bajo formato TIF o JPG.

**Cuando no pueda ser factible o conveniente satisfacer algunos de los requerimientos detallados en los tres párrafos precedentes, los colaboradores podrán coordinar con el Director del Boletín una solución.**

En Boletín dará acuse recibo por escrito de todas las colaboraciones presentadas; esta notificación no implica por parte del Boletín compromiso de que serán publicadas. Al recibirlas las mismas serán giradas al Consejo Editorial del Boletín, órgano que las evaluará para asesoramiento del Director.

El Centro Naval se reserva el derecho de rechazar sin necesidad de dar explicaciones las colaboraciones recibidas. En todos los casos el Director informará por nota a los colaboradores si sus trabajos han sido aceptados para ser publicados o no en la revista, devolviéndose en el último caso el material que corresponda.

Los artículos aceptados permanecerán a disposición del Boletín para su eventual publicación. Los autores podrán solicitar la devolución de su trabajo en cualquier momento, lo cual será satisfecho por la Dirección del Boletín, excepto en el caso de que el artículo haya sido ya enviado a imprenta.

A los autores cuyas colaboraciones se publiquen en el Boletín se les entregarán cinco (5) ejemplares del número correspondiente.

El Boletín del Centro Naval se reserva el derecho de propiedad de todos de todos los artículos inéditos en él publicados.



## 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](mailto:comercial@cotn.com.ar) [comercialtnavales@ciudad.com.ar](mailto:comercialtnavales@ciudad.com.ar)

# LA GUERRA INFORMÁTICA

CLAUDIO C. LÓPEZ

La guerra informática se anuncia como una herramienta revolucionaria que se empleará en los futuros conflictos armados. Designada normalmente con la expresión **ataque contra las redes informáticas** (*Computer Network Attack*, CNA), las ramificaciones de este tipo de acción o acciones pueden llegar a ser considerables.

Más allá de los debates en curso, es innegable que las guerras del siglo XXI serán muy diferentes de las que caracterizaron al siglo XX. Los trágicos ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 y sus secuelas son el tema dominante en las noticias en estos comienzos del nuevo siglo. En el futuro, quizá sea tan digno de destacar el desarrollo de “guerras informáticas” como medio de combate. Esto planteará problemas a la doctrina vigente sobre la conducción de la guerra, exigirá que se revise el concepto de **espacio** en la batalla y ampliará la gama de métodos y medios de guerra existentes.

La guerra informática es, en pocas palabras, un subconjunto de operaciones de información que puede definirse como **las acciones que se realizan a fin de alterar la información y los sistemas de información del adversario, mientras se protege la información y los sistemas de información propios**. Tales operaciones abarcan, prácticamente, toda medida cuyo objetivo sea descubrir, alterar, destruir, interrumpir o transferir datos almacenados, procesados o transmitidos por un ordenador. Pueden efectuarse en tiempo de paz, durante una crisis o en las etapas estratégica, operativa o táctica de un conflicto armado. El logro del propósito mencionado se obtendrá a través de la superioridad informática, ya sea contando con una tecnología superior o haciendo un empleo más adecuado de las facilidades informáticas propias.

Los ataques a través de redes informáticas son muy variados e incluyen, entre otros recursos, lograr el acceso a un sistema informático a fin de controlarlo; transmitir **virus** y destruir o alterar datos mediante el empleo de “bombas lógicas” que permanecen inactivas en un sistema hasta que ocurra un hecho particular o en un momento prefijado insertando **gusanos** que se reproducen y sobrecargan la red; empleando **programas husmeadores** para interceptar y/o captar datos, etc.

A medida que pasa el tiempo, la infraestructura informática de los países, inclusive el nuestro, es cada vez mayor, constituyéndose en uno de nuestros puntos más vulnerables, dado que somos cada vez más dependientes de esta tecnología en lo que respecta a nuestras comunicaciones, nuestro transporte, nuestras operaciones financieras y, sobre todo, nuestro sistema de defensa. Como consecuencia de ello, dicha infraestructura sería, probablemente, el blanco clave de un Estado agresor o de una organización terrorista.

*El Capitán de Fragata IM Claudio César López ingresó en la Escuela Naval el 19 de enero de 1981, egresando como Guardiamarina de IM en el año 1985.*

*Estuvo asignado a diferentes funciones en distintas unidades de IM. En el año 2005 obtuvo la Capacitación como Analista Operativo, y desde el año 2006 se encuentra cursando el Magister en Ingeniería del Software, título que otorga el Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).*

*Actualmente se encuentra destinado en el Servicio de Análisis Operativo, Armas y Guerra Electrónica, como Jefe de la División Infantería de Marina del Departamento Análisis Operativo.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 10.11.2006

En este artículo, que representa el inicio de una serie de otras presentaciones, se muestra una visión general del empleo de los medios informáticos en los conflictos armados actuales, asociados a la doctrina propia de las Fuerzas Armadas.

## **Operaciones de la guerra informática**

### ***Características***

Como mencionamos al principio, las acciones que se desarrollan en la guerra informática son aquellas actividades que tendrán como fin el obtener la capacidad de recopilar, procesar y difundir un flujo ininterrumpido de información precisa y fiable, mientras se explota y se priva al adversario de la capacidad de hacer lo mismo.

Las operaciones se caracterizarán por la superioridad en la obtención de información en cantidad y calidad, lo que generará un mayor poder de combate al enlazar a los sensores, a los comandantes y a los sistemas de armas para lograr una apreciación compartida de la situación, mayor capacidad de mando, un ritmo de operaciones más elevado, mayor letalidad y mayor supervivencia.

Además, resulta necesario evaluar los conocimientos y los factores psicológicos como componentes de la relación de fuerzas. El impacto de una disparidad de conocimientos fue claro entre los soldados estadounidenses y los iraquíes en la Guerra del Golfo Pérsico. Las armas de la más alta tecnología empleadas por la Coalición no les habrían servido a los soldados iraquíes, muchos de los cuales eran analfabetos. La guerra del futuro, caracterizada por conocimientos de alta tecnología deberá ser dirigida y conducida por expertos en el empleo de los medios informáticos.

Las características del software y el hardware de combate deberán prever la inexistencia de fallas. Un diseño defectuoso puede ocasionar numerosas reiniciaciones por día en un sistema comercial, en un sistema militar esas fallas repetitivas podrían ocasionar lesiones o hasta la muerte. Por ejemplo, durante la Operación Paz Duradera, el sistema empleado por cinco soldados estadounidenses para dirigir una bomba autoguiada fue reiniciado y, por sorpresa para ellos, introdujo en el sistema su actual posición en lugar de la posición del blanco. Por consiguiente, la bomba se dirigió hacia la posición donde éstos se encontraban en lugar del objetivo seleccionado. La conclusión es que las aplicaciones militares exigen mayor rendimiento en ciclos de tiempo reducidos que las aplicaciones que no lo son.

### ***Objetivos materiales***

Como en la guerra clásica, los objetivos materiales de las operaciones de guerra informática se adecuan al nivel de planeamiento y ejecución de que se trate. En el nivel táctico serán los centros de comunicaciones, comando y control enemigos, de logística o aquellos que por su naturaleza, ubicación, finalidad o utilización contribuyan eficazmente a la conducción de las operaciones militares. En el nivel operacional, podrán llegar a ser las líneas de comunicación, logísticas, de comando y control operacional del adversario, centros de desarrollo de tecnología, así como capacidades y actividades relacionadas. Por último, en el nivel estratégico, se podrán incluir objetivos nacionales, influyendo en todos los ámbitos (políticos, militares, económicos o relacionados con la información).

### ***Tipos de operaciones***

Los tipos de operaciones en la guerra informática podrán ser comparados con los de la guerra clásica clasificando las mismas en operaciones ofensivas y defensivas. Podremos llamar acciones u "operaciones" ofensivas a aquellas que impidan al enemigo hacer un uso efectivo de sus medios y redes informáticas.

Durante la guerra serbio-bosnia, en la década de los 90, las computadoras del portaaviones estadounidense *Nimitz* y el sistema informático principal de la OTAN fueron violados por hackers de todo el mundo que simpatizaban con la causa yugoslava. Las páginas web de la Casa Blanca quedaron bloqueadas durante todo un fin de semana. Estas acciones, desarrolladas entonces por aficionados, constituyen un ejemplo de lo que podemos denominar “ofensiva informática”. Las mismas hacen un uso intensivo de “armas digitales” <sup>(1)</sup> para alterar, destruir, deteriorar o perturbar la información contenida en los ordenadores y redes informáticas enemigas, afectar la performance de sus sistemas operativos, obtener datos, afectar medios físicos de almacenamiento, etc.

Los objetivos de las operaciones ofensivas en la guerra informática podrán ser:

- Propagación de virus computacionales para contaminar el flujo de la información enemiga.
- Controlar los elementos temporales (Internet) mediante la conducción de iniciativas en el ámbito de la información tendientes a inducir, engañar, encubrir, contener, etc.
- Interrumpir o sabotear la información o el sistema de información del enemigo (ej.: bombardeando sus sistemas de comunicaciones), así como su estructura para la conducción de operaciones de información.
- Dispersar las fuerzas, armas y fuegos del enemigo, logrando al mismo tiempo la concentración de las fuerzas, armas y fuegos de las unidades propias.
- Confundir, efectuar diversión o transmitir información falsa al enemigo, persuadiéndolo de que lo real es falso y lo falso es real.
- Cambiar los datos en las redes.
- Diseminar propaganda.
- Divulgar información redundante.
- Obtener información.

Por otro lado llamaremos defensivas a aquellas acciones u “operaciones” que impidan al enemigo tener éxito en su accionar ofensivo. Éstas podrán representar tareas de protección de los sistemas y redes tanto físicas como digitales. Las misiones que pueden ser encomendadas a las fuerzas son en muchos casos coincidentes con los fines perseguidos por las operaciones ofensivas pero con un sentido defensivo.

## Áreas de aplicación

Las áreas de las operaciones militares que se ven más beneficiadas o afectadas por este tipo de guerra son: las Comunicaciones, la Inteligencia y el Comando y Control. A continuación desarrollaremos cada una de ellas.

### Comunicaciones

El establecimiento oportuno de la conectividad en las redes de comunicaciones es esencial para el éxito y supervivencia de las fuerzas en los entornos de la guerra actual y futura. Conflictos recientes han comprobado la necesidad de contar con despliegues y reacciones rápidas ante los escenarios que cambian vertiginosamente. La toma de decisiones eficaz y oportuna se torna imposible si no contamos con comunicaciones adecuadas locales y a gran distancia (por ejemplo, alta frecuencia o satélite) tanto dentro como fuera del teatro de operaciones. La adaptación de la tecnología de emisiones radioeléctricas y red local (LAN) facilita el establecimiento rápido de redes de datos de alta velocidad.

El hecho de que la transmisión de información a través de las redes (LAN, WAN, Internet) emplee todos los medios de comunicaciones conocidos crea una vulnerabilidad en el uso de los dispositivos informáticos a la guerra electrónica desarrollada por el enemigo. Por lo tanto es necesario un análisis de las acciones tanto activas (malware <sup>(2)</sup>) como pasivas que se deben implementar a fin no sólo de asegurar el flujo de información digital propio sino, tam-

(1) Para introducir el concepto de arma digital, primero tendríamos que diferenciarlo del concepto de virus informático. Un virus informático debe tener como características principales: ser dañino, autorreproducible y subrepticio. El daño que pueda producir no depende de su complejidad sino del entorno en el que actúe. Mientras que este último es, normalmente, de origen amateur y sus efectos son generalizados, el arma digital está elaborada profesionalmente con el objeto de producir un daño específicamente dirigido. La programación del arma digital se desarrolla a partir de una tarea de inteligencia previa que define el entorno en el que actuará y sus objetivos. Para el cumplimiento de los mismos, se desarrollan payloads que se separan a partir de cláusulas, características del entorno, órdenes directas, etc. Asimismo, el programa incluye contramedidas ante recursos de defensa pasiva, activa o automática, y complementos digitales que refuerzan su módulo de defensa y ataque.

(2) Cualquier programa cuyo objetivo sea causar daños a ordenadores, sistemas o redes y, por extensión, a sus usuarios.

(3)

Los spywares o archivos espías son unas diminutas aplicaciones cuyo objetivo es enviar, a un lugar en el exterior, datos del sistema donde están instalados mediante la utilización subrepticia de la conexión a la red. Estas acciones son llevadas a cabo sin el conocimiento del usuario.

(4)

Procedimiento que cambia la fuente de origen de un conjunto de datos en una red, por ejemplo, adoptando otra identidad de remitente con el fin de engañar a un servidor firewall.

(5)

Programa que busca una cadena numérica o de caracteres en los paquetes que atraviesan un nodo, con el objetivo de conseguir alguna información.

(6)

Permiten la autenticación del usuario del sistema a través de la biométrica, con usuarios locales, o mediante el empleo de protocolos, con usuarios remotos.



Medios para la obtención y transmisión de información.

bién, perturbar el del enemigo. Esto incrementará sustancialmente la complejidad del planeamiento de las comunicaciones en razón del volumen de información que será necesario transmitir y proteger a la vez.

Acciones de la guerra electrónica, como la interferencia, la escucha, el análisis del tráfico, el engaño, tendrán su correlato en la guerra informática en acciones como el fraude digital, la intrusión en las redes enemigas, la inundación de virus, etc., por lo que la batalla digital tendrá doble alcance, o sea, afectará a las comunicaciones y a los medios informáticos.

### Inteligencia

En la guerra del futuro la obtención de información acerca del enemigo y el campo de combate o área de conflicto se verá favorecida por dispositivos que empleen una combinación de fotografía /video digital con la transmisión de grandes volúmenes de datos a grandes distancias. Esto permitirá al Comandante o Jefe, inclusive en los más bajos niveles, tener la situación de sus fuerzas clara en tiempo real, permitiendo de esta manera contribuir a la adopción de decisiones correctas. Los mencionados dispositivos podrán ser satélites, aviones o vehículos terrestres no tripulados que podrán ser armonizados con los sistemas de armas desplegados y que hasta posibilitarán dirigir sus medios de lanzamiento, visualizar los efectos en el blanco, corregir errores, etc.

La actividad de sabotaje y espionaje que un hacker realizaba en forma manual hace algunos años, hoy puede ser efectuada por un virus informático. Éstos están programados para dañar una parte del sistema informático de una determinada organización, empleando características particulares del propio sistema para aumentar su subrepticidad e incluyendo contramedidas específicas para el antivirus que se utilice.

Esta característica permite que las tareas de Inteligencia se desarrollen en un marco adecuado para la consecución de sus objetivos. Armas digitales como troyanos, spyware (3), spoofing (4) o snifes (5) entre otros permiten adentrarse en los sistemas adversarios y obtener información así como afectar el normal desempeño de sus equipos y redes.

La actividad de contrasabotaje y contraespionaje se desarrolla empleando distintos medios informáticos que permiten garantizar, en lo posible, el intercambio de datos seguros. Entre éstos se pueden nombrar el encriptado, la firma digital, los firewall, los códigos de seguridad (6).

Internet podrá tornarse en una arma de guerra psicológica importante. Si bien son los países centrales (sobre todo los EE.UU.) quienes tienen todavía el control de la red, es poco probable que en épocas de conflicto la misma quede desarticulada en razón de la ventaja que representa su empleo. De hecho, en la actual guerra contra el terrorismo internacional, organizaciones como Al-Qaeda emplean la red con el fin de difundir información, adiestrar a sus agentes, captar seguidores, etc.

Está claro que, como sabemos, todas estas actividades se pueden llevar a cabo durante tiempos de conflicto, pero sobre todo en épocas de paz, por lo que es necesario adoptar políticas que lleven a reducir la vulnerabilidad de los sistemas. Un aspecto a tener en cuenta en este sentido es la capacitación de los usuarios y administradores a los fines de evitar sobre todo los excesos de confianza. Una permanente evaluación de los sistemas permitirá, asimismo, una correcta evaluación y corrección de errores. Todo aquello que tenga que ver con la seguridad física de los medios, también contribuirá en este sentido. Por último, una legislación adecuada creará un marco legal para permitir incluir cláusulas de confidencialidad en los contratos con posibles proveedores de hardware y software.



## Comando y Control

La era de la información ha creado una explosión en la cantidad de información que está (o estará) disponible para los Comandantes en todos los niveles. Algunos observadores opinan que, para el año 2010, éstos podrán contar con una cantidad increíble de información acerca de cada objetivo. Nunca lo sabrán todo, pero podrán percibir con más certeza la situación en su área de combate acerca del enemigo que en guerras anteriores. Con esta información, los Comandantes organizarán operaciones con precisión y velocidad sin precedente. Se aprovecharán de los adelantos revolucionarios en la transferencia de información, almacenamiento, reconocimiento y la depuración de información para dirigir ataques sumamente eficaces en tiempo real.

El Comandante militar tiene que poder vivir en el futuro, entender el impacto de las decisiones que se toman hoy en el espacio de batalla de mañana. Mientras más jerarquía tenga el Comandante, podrá prever un futuro más lejano. Con base en su entendimiento, su capacidad de predecir los resultados de las acciones bajo estudio, los Comandantes en todos los niveles toman decisiones continuamente y deciden sobre los modos de acción. Esa capacidad surge años después de haber recibido entrenamiento, contar con una amplia experiencia y haber pasado por un proceso de selección. Sin embargo, inclusive los más avezados pueden analizar solamente dos o tres posibles modos de acción para todas las situaciones menos las más sencillas. Para lograr una elaboración adecuada de cada modo de acción, el Comandante tiene que tratar numerosos asuntos técnicos complejos, además de lidiar con características culturales, organización de las fuerzas enemigas, tecnología disponible por parte de éste, etc. Todo esto viene a colación de la enorme posibilidad que con los sistemas actuales cuenta el decisor ya que los mismos posibilitan hoy por hoy una capacidad de simulación enorme de manera que el Comandante puede visualizar mejor los futuros posibles que resultan de las acciones militares. Esa capacidad de simulación se ha denominado “espacio de batalla sintético conjunto”.

Sobre la base de esto podemos decir, con seguridad, que los próximos años darán testimonio del surgimiento de una tecnología que le proporcionará al Jefe de Unidad una capacidad de simulación sincronizada y real.

Por lo tanto, la tecnología de la información no sólo ha mejorado la lectura de la situación de los Comandantes en el campo de combate actual y futuro, sino que también ha aumentado la complejidad del entorno de la toma de decisiones.

## Conclusión

La guerra informática constituye, hoy en día, una parte del conflicto armado que se encuentra en pleno desarrollo. Las investigaciones actuales, en el plano de la Defensa, apuntan a transformar tecnologías de informática en capacidades bélicas críticas en campos tales como señales, imágenes, inteligencia, fusión de información, gestión de información, computación avanzada, operaciones cibernéticas (empleo de robots) y Comando y Control.



Cuarto de Operaciones del futuro.



Posibles aplicaciones para el Comando y Control.



Sala de Comando y Control.

Sin embargo debemos tener presente que el empleo de la informática en los conflictos armados, sobre todo por parte del terrorismo internacional, puede constituirse en un arma devastadora. El hecho de que se pueda sabotear, por ejemplo, un sistema de control aéreo de un aeropuerto o los sistemas de control de una central nuclear, nos da pie a imaginar que la guerra informática puede ser tan cruel como la guerra clásica y sus efectos tan terribles como los de ésta.

Por lo tanto se hace imprescindible el aprovechamiento de esta tecnología para proteger y atacar objetivos de carácter militar o no. Una de las ventajas es que puede contribuir a lograr la disminución de las capacidades de combate enemigas sin causar bajas propias, empleando distintos artilugios para afectar las comunicaciones, redes y equipos del adversario. Nuestra doctrina, entonces, tiene que estar a la altura de las circunstancias dado que, como consecuencia de la globalización, cualquier conflicto que se desarrolle en el mundo puede llegar a tener efectos inmediatos en el propio Estado.

Una adecuada política de seguridad informática de alcance nacional constituirá, entonces, el cimiento fundamental donde se apoyará el planeamiento de las acciones, tanto en tiempo de paz como de crisis, proveyendo las herramientas que posibiliten afectar la infraestructura informática enemiga a los fines de contribuir a quebrantar su voluntad de lucha. ■

## Organización y Experiencia al Servicio del Mantenimiento Aeronáutico



Código 1-B-106. (DNA) Argentina.

Código ARICE 067E. República Oriental del Uruguay.

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



**AEROTEST RIDA S.A.**

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



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

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



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)



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](mailto:creditos@iafprpm.gov.ar) - [www.iafprpm.gov.ar](http://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

# LA TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE A 25 AÑOS DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR. Una aproximación a la verdad histórica

RODOLFO A. CASTRO FOX

Habían transcurrido pocos meses desde la finalización de las acciones de combate, cuando se publicó en este Boletín mi artículo “La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque durante el Conflicto del Atlántico Sur” (BCN N° 734. ENERO-MARZO 1983).

Debido a la falta de información fidedigna sobre los blancos atacados y los daños ocasionados, me referí, en esa oportunidad, de manera condicional, a los resultados obtenidos durante la contienda.

En los años siguientes y gracias a la profusa bibliografía sobre el tema, a los contactos que tuve con protagonistas e investigadores de ambas partes del enfrentamiento, así como al paso del tiempo, que fue disipando en gran parte la disparidad en la adjudicación de los éxitos —consecuencia lógica, aunque indeseable, de los intereses particulares o institucionales—, puedo llegar ahora a una aproximación a la verdad histórica, al menos en los casos que desarrollaré y que atañen a la unidad de la cual fui comandante durante el conflicto.

## CASO I: Fragata tipo 21 HMS Ardent

El día 21 de mayo de 1982 y desde tempranas horas, la *Ardent*, al comando del Capitán de Fragata Alan West, se encontraba en el sur de la bahía Ruiz Puente, en el canal de San Carlos, actuando en apoyo al desembarco y hostigando la zona del aeródromo Condor de la Fuerza Aérea en la Pradera del Ganso.

Esta unidad fue atacada y hundida por la aviación argentina en el transcurso del día.

El Capitán de Navío VGM (R) Rodolfo A. Castro Fox egresó en 1962 como Guardiamarina Piloto Aviador Naval; orientado en Caza y Ataque y capacitado como Señalero de Portaaviones e Instructor de vuelo.

Operó desde los portaaviones (ARA Independencia y ARA 25 de Mayo) durante más de 10 años y se desempeñó otros tantos como profesor de vuelo, donde llegó a ejercer la dirección de la Escuela de Aviación Naval. Recibió los premios Corresponsales Navales y Diario La Capital de Rosario por su actuación como piloto de portaaviones y en ejercitaciones de tiro aéreo respectivamente.

Fue comandante de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque; de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque; de la Escuadra Aeronaval N° 1 y de la Fuerza Aeronaval N° 2. Ejerció la jefatura de la Base Aeronaval Comandante Espora.

Realizó diversos cursos en el país y en el exterior, participando en el traslado en vuelo desde los EE.UU. y desde el Brasil de aeronaves para la Armada. Por su actuación en el conflicto Malvinas fue acreedor a la distinción Honor al Valor en Combate y la condecoración La Nación Argentina al Valor en Combate por: “...participar en condiciones físicas disminuidas a causa de un accidente de aviación anterior, dando permanente ejemplo a sus subordinados”.

Asimismo, recibió la medalla del Congreso Nacional a los Combatientes.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 12.2.2007



El 3-A-305 durante un catapultaje desde el portaaviones 25 de Mayo. Abril 1982.

Foto de página anterior:  
Pilotos que intervinieron en las acciones, tomada el 20 de mayo de 1982 en la Base Aeronaval Almirante Hérmes Quijada, Río Grande.  
(Foto CN Alberto J. Philippi).  
De pie, de izquierda a derecha, TN Roberto Sylvester, TN Carlos Lecour, TN Carlos Oliveira, CC Carlos Zubizarreta, TN José Arca, CC Rodolfo Castro Fox, TN Benito Rótolo y TN Marco Benítez. En cuclillas, desde la izquierda, TC Félix Médici, TF Marcelo Márquez, TF Alejandro Olmedo y CC Alberto Philippi. Al día siguiente moría en combate el TF Márquez y eran derribados el CC Philippi y el TN Arca. Tres días después fallecía el CC Zubizarreta, al regreso de una misión de combate.

Desde la Base Aeronaval Almirante Quijada, en Río Grande, y en la segunda salida de ataques de ese día, a 1410 hs despegó la primera sección de tres aeronaves SkyHawk A4-Q armadas con cuatro bombas MK-82 (500 libras) con cola retardada para lanzamiento en reguero a baja altura. El intervalómetro instalado en el lanzador múltiple estaba graduado para que a la velocidad del ataque (450 nts) las bombas cayeran distanciadas unos 40 metros entre ellas, otorgando una alta probabilidad de impacto.

La primera sección estaba tripulada por los entonces Capitán de Corbeta Alberto J. Philippi, Teniente de Navío José C. Arca y el Teniente de Fragata Marcelo G. Márquez.

La segunda sección, igualmente artillada, la tripulaban los entonces Tenientes de Navío Benito I. Rotolo, Roberto G. Sylvester y Carlos Lecour. Esta sección despegó 15 minutos más tarde por la demora habida en la reparación de las fallas encontradas durante los vuelos de esa mañana.

La primera sección atacó con un arrumbamiento este-oeste a una fragata tipo 21, dentro de la bahía Ruiz Puente, y al menos dos impactos sobre la estructura en popa fueron observados. En el posterior escape fueron interceptados por una patrulla de combate de aviones Sea Harrier que derribaron con un misil Sidewinder al Cap. Philippi y con cañones de 30 mm causaron la explosión del avión del Tte. Márquez y averías en el del Tte. Arca.

El líder de la sección logró eyectar, cayendo en paracaídas a las aguas del estrecho San Carlos y luego de nadar a la costa, sobrevivió cuatro días en la isla Soledad hasta ser rescatado.

El Tte. Márquez murió en combate y el Tte. Arca logró llegar a Puerto Argentino en donde debió abandonar su avión por no estar el mismo en condiciones para poder aterrizar. Fue rescatado por un helicóptero del Ejército Argentino desde las aguas de la bahía minada; para ello, la aeronave, por carecer de guinche, debió hundir un "ski" en el agua en una arriesgada maniobra.

La segunda sección, que escuchó las comunicaciones del vuelo anterior y sus resultados, atacó también en la bahía de Ruiz Puente y con un arrumbamiento general este-oeste a una fragata tipo 21. El líder horquilló sus cuatro bombas en el blanco, sin observarse impactos directos; el Tte. Lecour lanzó tres bombas, una de las cuales pegó muy cerca de la banda de



*Fragata Tipo 21 HMS Ardent con incendio descontrolado en popa, luego de los ataques del 21 de mayo, en el Estrecho de San Carlos.*

estribor “envolviendo al buque con una nube negra de humo y esquirlas” (del informe al regreso de misión), mientras que las cuatro bombas del numeral tres no fueron observadas en sus resultados, dado que luego del ataque los otros aviones recibían fuego antiaéreo de las otras unidades de superficie que se encontraban en el canal y efectuaban maniobras evasivas.

Los tres aviones regresaron a la Base en Río Grande con algunos impactos de esquirlas en sus fuselajes.

Si bien la difusión del único hundimiento en ese día sufrido por la “Task Force” fue casi inmediato a través de los medios de comunicación británicos, los pormenores de los ataques recién se conocieron en julio de ese año, mediante las primeras declaraciones del comandante del buque al *Navy News* de regreso a su país.

Durante la primavera de 1982, el escritor norteamericano Jeffrey Ethell recorrió las bases aéreas y aeronavales de nuestro país, manteniendo entrevistas con los pilotos involucrados en las acciones aéreas, y junto al escritor inglés Alfred Price, que investigó en el Reino Unido, publicaron *Air War South Atlantic* en 1983.

Con respecto a la pérdida de la *Ardent*, estos escritores concluyeron que se debió a las averías provocadas por el impacto de una bomba de 1.000 libras durante un ataque de aviones *Dagger* del Grupo 6 en bahía Ruiz Puente (a 2.30 p.m.) y que posteriormente sufrió daños más graves durante un ataque de *SkyHawks* del Grupo 5 (a 2.45 p.m.) y luego más serios daños, durante un ataque de *SkyHawks* (a 3.01 p.m.) de la Tercera Escuadrilla Aeronaval. El buque posteriormente fue abandonado y hundido.

Con estos antecedentes, es asumido este último ataque de aviones A4 como el efectuado por la primera sección y no quedaba claro qué fragata había atacado la segunda sección; tal es así que en el libro *Exocet* de Emilio Villarino (1983) se manifiestan estas dudas entre los entrevistados intervinientes en esa acción.

Durante los años posteriores, en base a lo publicado e investigado sobre las declaraciones de los distintos actores involucrados en las acciones, horarios de los ataques, tipos de lanzamientos efectuados, presencia de unidades navales y aéreas en la zona, características de las aeronaves A4 participantes (los navales mantuvieron su color gris claro hasta el 24 de mayo, y a partir de esa fecha se pintaron con esquemas para ataques sobre terreno) y las posiciones relativas de las unidades, se llegó a la certeza casi total de que los ataques realizados por ambos grupos de *SkyHawks* con 16 minutos de separación eran los correspondientes a la primera y segunda secciones de A4-Q de la Armada.

En el *BCN* N° 752/753 (enero-junio de 1988) se publicó la carta al Director que envié actuali-



Carga de bombas en la estación central del 3-A-301. Portaaviones 25 de Mayo en navegación, fines de abril de 1982. (Foto CN Alberto Philippi).

zando mi artículo de 1983, donde expresé entre otros puntos: “La sección integrada por los Tenientes de Navío Rotolo, Sylvester y Lecour habría atacado también a la HMS *Ardent*”.

En el artículo “El último día de la *Ardent*”, firmado con el seudónimo Ala Delta (BCN N° 764-1991), se transcriben párrafos del libro de Martín Middlebrook (*The Fight for the Malvinas*, 1989) y la carta náutica de la zona de operaciones del 21 de mayo a 0900 hs (ésta fue publicada en el libro *The Royal Navy and the Malvinas war* de David Brown en 1987) que son correspondientes con lo aseverado respecto del ataque de ambas secciones.

Más tarde fue publicado en 1992 la *Historia de la Aviación Naval Argentina*, Tomo III, donde en el capítulo 43 se menciona este hecho aunque sólo como una posibilidad.

En esta muy completa obra del Contraalmirante Héctor Martini, también se incluyeron otras actualizaciones que investigaciones posteriores al conflicto habían recogido.

Durante los años siguientes, artículos publicados en revistas especializadas mencionaron el ataque de ambas secciones como el golpe final a la *Ardent*, y así también las efemérides navales al referirse a estos hechos expresan que las dos secciones “ [...] atacan unidades de superficie británicas en el Estrecho de San Carlos-Hunden la fragata HMS *Ardent* [...] ”, dejando algunas dudas al considerar varias unidades.

Rescate de tripulantes de la *Ardent*, 21 de mayo de 1982, San Carlos.





En diciembre de 2001, los integrantes de la segunda sección y algunos testigos pudieron escuchar el relato detallado de los ataques recibidos en boca de quien fuera el Comandante del buque, el futuro Lord del Almirantazgo Británico, Almirante Alan West.

En esta reunión, acerca de la cual se publicó recientemente en la revista *Defensa y Seguridad* N° 30 de marzo-abril de 2006, fue categóricamente confirmado que el hundimiento de la *Ardent* se debió al ataque de ambas secciones aeronavales.

La Armada en octubre de 2006 ha reconocido, mediante una Resolución, a los seis pilotos que integraban las dos secciones, como los autores de los ataques cuyos impactos de bombas provocaron averías e incendios en la fragata que motivaron el abandono y posterior hundimiento de la misma, quedando sentado los contenidos de la Resolución en los registros del Fondo Histórico Acciones Bélicas Islas Malvinas.



*El Vicealmirante Benito I. Rótoló con el Almirante Alan West, en su visita oficial en Buenos Aires, 3 de diciembre de 2003, a bordo de la corbeta ARA Uruguay.*

### **CASO II: Destructor tipo County**

El día 23 de mayo de 1982, durante un ataque que lideré sobre las unidades navales enemigas presentes en la bahía de San Carlos, realicé mi lanzamiento de cuatro bombas MK-82 sobre una nave de gran tamaño que estaba semioculta por las elevaciones del terreno en el sector norte de la bahía.



*El autor de la nota, en momentos previos a cumplir una misión sobre las Islas Malvinas. Río Grande, mayo de 1982.*

Inicialmente atacaba a una fragata tipo 21 que se encontraba en el medio del estuario, pero cambié de blanco durante la corrida al apreciar el mismo como más redituable. Próximo al lanzamiento, debí efectuar una maniobra brusca de giro para evitar un misil Sea Cat lanzado desde la proa del buque. Ésta afectó mi puntería en la parte final, y el lanzamiento de las bombas fue sobrepasando el blanco, siendo larga mi salva.

Ya de regreso de la misión, no pude identificar el blanco que durante unos pocos segundos había visto y aprecié que su gran puente y elevada proa podían corresponderse con un destructor del tipo County, además de poseer lanzadores de misil Sea Cat en la proa.

Con el tiempo, esta primera aproximación fue descartada, pues el único destructor de ese tipo (HMS *Antrim*) había zarpado durante la noche.

Sin embargo, en los escritos se continuó con el ataque a un buque de este tipo, y hasta la probable avería al mismo.

Fue recién en el año 1987 que, con los datos extraídos del libro de David Brown ya mencionado, pude reconocer al buque que atacé sin éxito ese día: el de asalto anfibio HMS *Intrepid*, cuyo sistema de lanzamiento de misiles Sea Cat no me derribó, pero evitó que mis bombas fueran lanzadas con precisión.

Desde entonces he mencionado este hecho en todos mis escritos y el libro *Historia de la Aviación Naval*, Tomo III, en el capítulo 42 lo actualiza, pero en las estadísticas del capítulo 68 sigue figurando el destructor tipo County, lo mismo que en las efemérides navales.

### CASO III: Fragata tipo 21 HMS *Antelope*

Éste es el caso más complejo, en donde existen informaciones contrapuestas y por el cual sostuvimos un intercambio epistolar con fuertes argumentos con el entonces Capitán Pablo Carballo, el aguerrido y exitoso piloto de A4-B de nuestra Fuerza Aérea, y que el día 23 de mayo lideró el ataque sobre unidades navales enemigas en la bahía de San Carlos minutos antes del nuestro.



*Fragata Tipo 21 HMS Antelope hundiéndose en Bahía San Carlos -24 de mayo de 1982- a consecuencia de los ataques aéreos recibidos el día anterior.*

Al igual que nuestra misión, la escuadrilla de aviones SkyHawk de la Fuerza Aérea había reabastecido combustible en vuelo desde dos KC-130, antecediéndonos en el pasaje sobre los blancos, y de ellos escuchamos, por la frecuencia de enlace con el retransmisor de comunicaciones, el resultado del ataque: un avión había sido derribado, otro estaba averiado y quien se comunicaba nos dio en general la situación de los blancos.

Luego de sobrepasar los montes de la costa oeste de la isla Gran Malvina, que nos protegían de la detección temprana radar en nuestro vuelo muy rasante, el primer buque que divisé fue una fragata tipo 21 que navegaba en medio de la bahía con un helicóptero en su popa, y puse rumbo hacia ella. Las siete millas que nos separaban representaban un minuto de vuelo a

los 450 nudos de la aproximación. Fue casi terminando el cruce del canal cuando vi al blanco que era más redituable y cambié al mismo, como lo menciono en el punto anterior.

El entonces Teniente de Navío Marco Benítez, que me seguía en la formación, continuó la corrida sobre la fragata y lanzó sus bombas sobre la misma, que presentaba su proa y caía hacia estribor. El piloto no escuchó las explosiones de las bombas, algo que es muy notorio.

Luego de ambos ataques aéreos, la *Antelope* tenía dos impactos de bombas sin explotar y después de trasladar a la tripulación a otras unidades, su Comandante, el Capitán de Fragata Nick Tobin, ordenó la desactivación de las mismas.

Diferentes fuentes mencionan que eran dos bombas de 500 libras y otras que eran de 1.000 libras.

Con respecto a la que se encontraba en la unidad de aire acondicionado, sobre las dos salas de motores cercana a la aleta de estribor, no me queda duda de que era la que arrojó el entonces Primer Teniente Luciano Guadagnini, quien murió heroicamente luego del lanzamiento, quizás alcanzado por el fuego antiaéreo que lo lleva a colisionar con el mástil de popa y caer al mar.

En la publicación *Malvinas the Air War* (pág. 431) puede apreciarse una foto de la *Antelope* con el agujero dejado por la bomba al entrar por estribor y el mástil roto.

La segunda bomba que impactó al buque penetró sobre la amura de babor, antes del puente y se alojó en la camareta de suboficiales.

En el libro *Nuestra Guerra por Malvinas*, de Geoffrey Underwood, se transcriben declaraciones del comandante del buque, que expresa con respecto al primer ataque de dos aviones: “[...] una bomba pasó entre el mástil principal y el posterior y la otra impactó en el buque hacia popa sobre la banda de estribor [...]”, “[...] el avión fue alcanzado [...] chocó con el mástil principal y se desintegró en una gran bola de fuego, esparciendo pedazos a unas 100 yardas del buque”. Luego fueron atacados por otros dos aviones “[...] abrimos fuego con el cañón de 4,5 pulgadas y con el Sea Cat, los dos aviones giraron y un misil alcanzó a uno de ellos sobre la colina. Fuimos entonces nuevamente atacados por nuestra banda de babor y una bomba penetró en el buque adelante, cerca de los camarotes de suboficiales”.

Dos expertos en explosivos, el WO. Phillips y el Sgto. Jim Prescott, fueron embarcados para desarmar las bombas. “Ellos estaban seguros de que podían hacer el trabajo –dijo el Cdr. Tobin–. Comenzaron con la bomba de popa, porque dijeron que habían tratado con una similar en otro buque [...] luego de varios intentos para desactivar la bomba, utilizando diversos métodos, explotó [...]”.

El posterior incendio hizo estallar compartimientos de misiles y luego de más explosiones se quebró el casco y se hundió con la popa y la proa asomadas en el agua en forma de “V”.

Este relato confirmaría que las bombas eran diferentes. Al encarar los expertos en explosivos el desarme de una que ya conocían (la Fuerza Aérea utilizaba bombas de origen inglés de 1.000 libras, y por razones del espoleteado, con retardos grandes por ser bombas lisas al ser lanzadas en vuelos rasantes, muchas de ellas no explotaron el 21 de mayo) y que la de proa sería la lanzada por el Tte. Benítez.

También indicaría que el origen de la primera explosión sería durante el intento de desactivar la bomba lanzada por el Capitán (P.M.) Luciano Guadagnini. ■

## BIBLIOGRAFÍA

- Boletín del Centro Naval Nos. 734, 752/753 y 764.
- *Air War South Atlantic*. J. Ethell y A. Price-Sidgwick & Jackson (1983).
- *Exocet*. Emilio Villarino- Ed. Siete Dias (1983)
- *Malvinas the Air War*. R. Burdien y otros. *Arms & Armour* (1986).
- *The Royal Navy and the Malvinas War*. David Brown-Leo Cooper (1987).
- *The Fight for the Malvinas*. Martin Middlebrook (1989).
- *Our Malvinas War*. Geoffrey Underwood.
- *Historia de la Aviación Naval. Tomo III*. CL Héctor Martini-Sec. Gen. Nav. (1992).
- *Probado en combate*. Bgd. Pio Matassi - Bib. Nac. Aer. (1995).
- *No vencidos*. CL Horacio Mayorga. Planeta (1998).
- *Yo fui piloto aviador naval*. CN Rodolfo Castro Fox. *Serie Aeronaval* (2002).
- *Revista Mach 1*. Nros. 08, 36, 59, 60 y 62.
- *Revista Defensa y Seguridad* Nros. 25 y 30.
- *Serie Aeronaval N° 11*, Jorge Núñez Padín.
- *Diarios nacionales y extranjeros; artículos varios en revistas especializadas y correspondencia personal*.

# 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\$S 6 = 1 punto

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



Para conocer más sobre el Club Patagonia, llámenos al 0810 222 2527 o ingrese a [www.bancopatagonia.com](http://www.bancopatagonia.com)

# ¡HUNDAN EL PORTAAVIONES!



ALEJANDRO J. AMENDOLARA

A fines de abril de 1982, mientras los submarinos nucleares británicos tomaban posición en el Atlántico Sur, se produjo un intenso debate sobre los medios para neutralizar la principal amenaza argentina: el portaaviones ARA 25 de Mayo. El submarino HMS *Splendid* estaba en condiciones de lograrlo. Pero la Regla de Enfrentamiento 206 se lo impedía.

*Alejandro J. Amendolara es abogado especialista en Derecho de las Telecomunicaciones e investigador sobre el Conflicto por las Islas Malvinas de 1982. Ha publicado varios artículos sobre la actuación del submarino ARA Santa Fe en el diario La Nación y en la revista especializada Warship World de Gran Bretaña. Actualmente se encuentra preparando la tesis para su Maestría en Historia de la Guerra sobre aspectos del Conflicto del Atlántico Sur.*

**30 de diciembre de 1943.** Los operarios del astillero inglés Cammell Laird & Co. festejaban la botadura del portaaviones HMS *Venerable* para la Royal Navy. Llegaría a principios de 1945 para contribuir al esfuerzo bélico aliado en los tramos finales de la Segunda Guerra Mundial. Difícilmente se hubiera podido imaginar entonces que casi cuarenta años después, ese mismo buque sería frenéticamente buscado por los periscopios de los submarinos de la propia Royal Navy para enviarlo al fondo del océano.

Durante el conflicto de Malvinas en 1982, la amenaza más importante a las intenciones británicas de recuperar las islas la constituía el portaaviones ARA 25 de Mayo –incorporado a la Armada Argentina en 1969, si bien para entonces el buque había sufrido el paso del tiempo y dificultades en su mantenimiento. Su componente aéreo, cazabombarderos Skyhawk, aviones antisubmarinos Tracker y helicópteros, enfrentaba serios problemas en su operatividad originados en el embargo de armas dispuesto por los EE.UU. pocos años antes. El desafío para los servicios de inteligencia británicos era determinar si los aviones Super Etendard, con sus mortíferos misiles Exocet, estaban operativos y si podrían utilizar el ARA 25 de Mayo para operar en alta mar.

Luego de varios informes contradictorios, el Comité Conjunto de Inteligencia británico había llegado a una conclusión para el 19 de abril: los Super Etendard no podrían ser uti-



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 4.4.2007



Portada del diario inglés *The Sun* del 17 de abril de 1982, anunciando que el portaaviones ARA 25 de Mayo encabezaba la flota argentina para interceptar los buques de la Fuerza de Tareas británica. (Colección del autor)

(1)  
Cuarteles de las Fuerzas Armadas Británicas para el planeamiento y conducción de operaciones militares de ultramar.

(2)  
Reglas de Enfrentamiento: Directivas emitidas por la autoridad política/militar competente que determinan las circunstancias y limitaciones bajo las cuales las fuerzas propias inician y/o continúan el combate contra otras fuerzas enfrentadas.

lizados desde el portaaviones sino que se emplearían desde las bases terrestres. Con ello, la amenaza parecía reducirse. Pero aún quedaban sus aviones cazabombarderos Skyhawk A-4, con un radio de acción máximo de 500 millas náuticas, suficiente para preocupar al almirante Sandy Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas Británica. De alguna forma, los británicos debían neutralizar el portaaviones.

Pocos días antes, el 12 de abril, el submarino HMS *Spartan* había llegado a las aguas próximas a Puerto Argentino, luego de 11 días de navegación desde su base en Escocia. Con su arribo se hizo efectiva la Zona de Exclusión Marítima (ZEM), anunciada por los británicos el 9 de abril, consistente en un círculo de 200 millas náuticas de radio a partir de un punto ubicado aproximadamente en el centro de las islas. Pero esta regla sólo se aplicaba a buques argentinos. Esta restricción sería "sin perjuicio del derecho del Reino Unido de tomar cualquier medida adicional que se requiera en ejercicio de su derecho a autodefensa, en los términos del artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas", cláusula adicional que acompañaba el anuncio de la ZEM.

Dos días más tarde —14 de abril—, el comandante del HMS *Splendid*, Commander Roger Lane-Nott, envió un mensaje a Northwood (1)

anunciando que se encontraba en posición entre las islas y el continente. Poco más tarde se le ordenó dirigirse más al norte para localizar al ARA 25 de Mayo.

La Royal Navy presionaba al Gabinete de Guerra para tener Reglas de Enfrentamiento (2) más flexibles. Los submarinos nucleares (SSN) no podían atacar buques de superficie a menos que fuera en defensa propia, pero sí a submarinos convencionales que fueran detectados. El Gabinete de Guerra se reunió en la mañana del 22 de abril y discutió que si se decidía interceptar al grupo del portaaviones con uno de los submarinos, a éste le tomaría unas 36 horas para llegar a la posición estimada. Entonces, se consideró que como no podía ordenarse un ataque sobre el portaaviones con las reglas de enfrentamiento existentes, no tenía sentido emplear un SSN sólo para exploración.

Pese a ello, el 23 de abril, el HMS *Splendid* detectó el portaaviones navegando hacia el sur a pocas millas de la costa desde su base de Puerto Belgrano. Como el submarino se encontraba muy alejado de la ZEM, no podía atacarlo. Inmediatamente transmitió un mensaje para obtener el cambio en las Reglas de Enfrentamiento y así atacar al buque. Al recibir el rechazo de su pedido, el comandante del submarino recuerda: "Fue un momento extremadamente frustrante. Realmente pensé que lo tenía". El HMS *Splendid* debió abandonar el contacto.

Ese día se envió un mensaje de advertencia al gobierno argentino, difundido ampliamente en los medios: *El Gobierno de Su Majestad desea dejar en claro que cualquier aproximación por parte de buques de guerra argentinos, incluyendo submarinos, embarcaciones auxiliares o aviones militares que puedan constituir una amenaza e interferir con la misión de las*

fuerzas británicas en el Atlántico Sur, se enfrentarán a una respuesta adecuada.

Ante la proximidad de la Fuerza de Tareas a las Malvinas y los nuevos informes de inteligencia, el día 24 se ordenó nuevamente al HMS *Splendid* realizar exploración y prepararse para acciones ofensivas contra el portaaviones.

El 26 de abril, a la altura de Comodoro Rivadavia, el HMS *Splendid* avistó a dos destructores argentinos, el ARA *Hércules* y el ARA *Santísima Trinidad*, navegando hacia el sur a lo largo de la costa argentina, acompañados de tres fragatas armadas con misiles Exocet. Luego de una persecución de 24 horas, inexplicablemente, recibió la orden de suspender la persecución para ir a buscar el portaaviones más hacia el norte. “No podía entender por qué querían que me alejara de los escoltas, cuando en el curso normal —por definición— el portaaviones debía reunirse con ellos o viceversa”, manifestó Lane-Nott.

Ese mismo día se presentó en Chequers <sup>(3)</sup> la necesidad de preparar específicamente un ataque sobre el portaaviones. Todos los ministros coincidían en que resultaba esencial proteger a la fuerza anfibia de desembarco en el momento de máximo peligro. El primer paso era el cierre de la pista aérea de Puerto Argentino para evitar que cualquier aeronave pudiera interferir en un desembarco. El ARA 25 de Mayo quedaría entonces relegado para un delicado segundo paso.

En esa reunión del Gabinete de Guerra, el Primer Lord del Almirantazgo, Sir Henry Leach, advirtió que las defensas aéreas británicas podrían quedar muy expandidas de no neutralizar el portaaviones. John Nott, secretario de Defensa, se preocupaba por la “horrible lógica” que veía con el ataque a los aeropuertos como una movida después de aquella. William Whitelaw, secretario de Interior, se preguntaba si la opinión pública estaba lista para el hundimiento de un portaaviones. Mientras que la Primer Ministro, Margaret Thatcher, tenía la visión de que sería más aceptable que los ataques sobre los aeródromos, que podían ser interpretados como poniendo en riesgo a civiles. Si bien Leach compartía la posición, insistió en que era esencial anular el portaaviones para la seguridad de la fuerza anfibia, y que se necesitaba hacerlo a más tardar para el 3 de mayo. Se asumió que era una decisión muy trascendente como para tomarla en ese momento, por lo que en una nueva reunión Nott debía presentar las Reglas de Enfrentamiento apropiadas por si resultaba necesario atacar al portaaviones, y sobre la posibilidad de realizar una advertencia previa al gobierno argentino.

Resultaba esencial para la seguridad de la Fuerza de Tareas británica que se tomaran medidas preventivas para neutralizar un ataque. Al día siguiente —27 de abril—, Lewin propuso un borrador que incluía: la naturaleza, alcance y tiempos de la amenaza impuesta por el portaaviones; las operaciones disponibles para el Comandante de la Fuerza de Tareas para proteger la fuerza anfibia; las implicancias de inducir la amenaza, ya sea autorizando ataques preventivos o declarando zonas especiales; las ventajas y desventajas de otorgar una advertencia de las intenciones británicas, y la acción a tomar en relación a los sobrevivientes de un eventual ataque.



Portada del diario inglés *Daily Mirror* del 5 de abril de 1982, mostrando a los portaaviones ARA 25 de Mayo y HMS *Invincible* como los buques “en curso de colisión para la guerra”.  
(Colección del autor)

(3) Residencia campestre del primer ministro británico, ubicada al sudeste de Aylesbury, Buckinghamshire.



Portada del diario inglés *The Sun* del 16 de abril de 1982, con el titular "Aquí viene el enemigo", con expresiones del Ministerio de Defensa británico sobre "indicios que sugieren que la flota argentina navega al sur".  
(Colección del autor)

Entonces surgió el problema más crítico: la Regla de Enfrentamiento 206. Bajo esta regla, se delegaba la autoridad para asumir que el ataque de una unidad enemiga era el primero de un conjunto de ataques múltiples coordinados. Así, se podría atacar a todas las "unidades amenazantes" para reducir el eventual riesgo sobre la Fuerza de Tareas. El alcance del concepto "unidad amenazante" podría variar, pero en casi todos los supuestos incluía el portaaviones. Pero la regla —que aparentaba ser suficiente— sólo se aplicaba a aeronaves o buques de la Royal Navy, no a los submarinos.

El día 28, el Gabinete de Guerra recibió un informe que describía la amenaza del ARA *25 de Mayo*: *Los argentinos tienen un portaaviones viejo. De todas formas, puede llevar de 7 a 9 Skyhawks y, posiblemente, hasta 5 aviones Super Etendard. Ambos tipos de aeronaves tienen capacidad para montar ataques aire-superficie y aire-aire a una distancia de 400 millas del portaaviones. Los 6 aviones Tracker pueden realizar operaciones de vigilancia hasta 500 millas del portaaviones, otorgándole la capacidad para dirigir otras unidades aéreas o navales hacia posiciones de ataque, al igual que emplear en ofensiva sus aviones propios.*

La mejor defensa era "neutralizarlo", atacándolo en alta mar donde quiera que estuviera. Pero, mientras el ataque en alta mar brindaba la "más económica y certera perspectiva de neutralizar la amenaza", el Ministerio de Defensa reconocía que sería difícil de establecer la "base legal para semejante acción, y que la reacción a ello podría ser perjudicial". La recomendación era para la decisión de hundir al portaaviones una vez que una unidad argentina atacara.

Ese mismo día, con la imposición de la Zona de Exclusión Total (ZET), llegaron las nuevas Reglas de Enfrentamiento. Se dividió la ZET en cuatro cuadrantes y se ordenó su patrulla a los tres submarinos en el área. Ningún submarino podría ingresar en las áreas asignadas a los otros, salvo que estuviera en "persecución caliente" de un buque enemigo.

Para la tarde del 30 de abril, se reunió nuevamente el Gabinete de Guerra, esta vez con un asesor legal del Ministerio de Relaciones Exteriores. Éste dijo que cualquier amenaza debía ser demostrable. Sólo podía usarse la fuerza si el portaaviones estaba lo suficientemente cerca para montar un ataque aéreo. El Jefe de Estado Mayor de Defensa, Sir Terence Lewin, cuya visión era cercana a la de Leach, argumentaba como peor caso que el portaaviones podría cubrir 500 millas en un día y que además llevaba aviones con un radio operativo de 500 millas, con lo que siempre estaría en condiciones de amenazar a la Fuerza de Tareas. "Tuvimos cierta dificultad en persuadir a los ministros que el *25 de Mayo* era un buque con cañones de 250 millas de alcance", escribiría más tarde Lewin. Así, el Gabinete entendió que resultaría suficiente la advertencia abierta del 23 de abril para que los argentinos no interfirieran con la misión de la Fuerza de Tareas, con lo que prevaleció la visión de Lewin.

De este modo, el Gabinete de Guerra decidió cambiar las Reglas de Enfrentamiento para per-



mitir a todas las fuerzas atacar al portaaviones fuera de la ZET —incluyendo los submarinos nucleares—, aun si no hubiera habido un ataque previo sobre la Fuerza de Tareas, excepto que estuviera al norte del paralelo 35° S y al oeste del meridiano 48° O (en triángulo con la costa de Uruguay), o dentro de las 12 millas de la costa argentina. Nott expresó más tarde que “ya le habíamos dado al almirante Woodward las reglas de enfrentamiento, permitiéndole atacar al portaaviones argentino *25 de Mayo* donde quiera que lo encuentre, dentro o fuera de cualquier zona de exclusión”. Si el portaaviones era detectado, su suerte estaría echada.

Temprano en la mañana del 1° de mayo, se recibió un nuevo informe de inteligencia sobre la posición del ARA *25 de Mayo*, con lo que desde el Cuartel de Northwood se emitió un mensaje de radio al *Splendid* y al *Spartan* para buscar el portaaviones. Por problemas en sus comunicaciones, el *Splendid* no recibió inmediatamente el mensaje. Por su lado, si bien el *Spartan* recibió el mensaje, su comandante, Commander James B. Taylor, asumió que el portaaviones se encontraba en el cuadrante del *Splendid*, con lo que se inhibió de dirigirse a la posición estimada. El portaaviones argentino —sin saberlo— se escabullía una vez más.

Ante la ausencia de noticias sobre la posición del portaaviones, Woodward ordenó que sus aviones intentaran la búsqueda. A las 03.30 de la madrugada del 2 de mayo despegó uno de los Sea Harrier, piloteado por el Flight Lieutenant Ian Mortimer, del 801 Squadron a bordo del HMS *Invincible*, quien, a 200 millas al noroeste de la Fuerza de Tareas, había encontrado con su radar lo que aparentaba ser el ARA *25 de Mayo* y sus buques escolta, regresando apresuradamente al portaaviones. Entonces, Woodward concluyó —acertadamente—, que el grupo del portaaviones estaba planeando un ataque al amanecer. En efecto, en el ARA *25 de Mayo* se estaban alistando las aeronaves para realizar un ataque al amanecer —si bien la misión se canceló poco después y el buque y sus escoltas pusieron proa hacia el continente—. Pero, esto era sólo la mitad del problema.

El grupo del crucero ARA *General Belgrano* que se aproximaba por el sudoeste era la otra mitad de la amenaza. La única opción que se presentaba a los británicos era eliminar uno de los brazos de la pinza. La elección recayó sobre el crucero, perseguido silenciosamente por el submarino HMS *Conqueror*, al mando del Commander Chris Wreford-Brown. Woodward remarcó: “Me encuentro obligado a decir que, si aun el *Spartan* hubiera estado en contacto con el *25 de Mayo*, hubiera recomendado en la forma más enfática posible de atacar ambos esa noche”.

Ese mismo día 2, en una reunión informal en Chequers de la mayoría de los miembros del OD (SA) <sup>(4)</sup>, siguiendo una revisión previa de la situación por los Jefes de Estado Mayor, se cambiaron las reglas para “permitir ataques sobre cualquier embarcación naval argentina en alta



Submarino HMS *Splendid* (S106), de la clase Swiftsure, botado en octubre de 1979. Foto autografiada por Cdr. R. C. Lane-Nott. El submarino zarpó de su base de Faslane hacia el sur el 1° de abril de 1982. (Colección del autor)

(4) OD (SA): Defense and Oversea Policy Committee, Subcommittee on the South Atlantic and Falkland Islands.

Submarino HMS *Conqueror* (S48), de la clase Churchill, botado en agosto de 1969. Al mando del Cdr. Lt. C. Wreford-Brown, el submarino participó de las operaciones en Georgias del Sur, para luego ser reasignado a un área de patrulla al sudoeste de Malvinas, en donde el 2 de mayo de 1982 torpedeó y hundió el ARA *General Belgrano*. (Colección del autor)



mar”, tal como el 30 de abril se había acordado sólo para el ARA *25 de Mayo*. El destino del *Belgrano* quedaba así sellado.

“Existía una clara amenaza militar de la cual no podíamos hacer caso omiso sin pecar de irresponsabilidad”, manifestó Thatcher. “Fue una de las decisiones más fáciles de toda la guerra”, expresó Nott. La decisión se tomó tan sólo dos horas antes de que comenzara en Washington la reunión entre el Secretario

de Relaciones Exteriores, Francis Pym, y Alexander Haig, quien le presentaría a aquél la propuesta de paz peruana.

Al atardecer del 2 de mayo la amenaza había terminado. Los temores sobre la efectividad de los submarinos nucleares se habían materializado. La Flota de Mar argentina se replegó a aguas poco profundas, sin que se le presentara en el resto del conflicto otra oportunidad favorable para un nuevo ataque decisivo. El ARA *25 de Mayo*, con problemas de propulsión, quedó al resguardo en aguas poco profundas, no sin antes desembarcar su componente aéreo para continuar la lucha desde bases terrestres.

La respuesta llegaría dos días después, pero desde el aire, y la víctima sería el destructor británico HMS *Sheffield*. ■

#### BIBLIOGRAFÍA

- The Official History of the Falkland Campaign, vol. II, por Sir LAWRENCE FREEMAN, Routledge, Londres, 2005.
- We Come Unseen, por JIM RING, John Murray Publishers, Londres, 2001.
- The Silent Service, por JOHN PARKER, Headline, Londres, 2001.
- Los Años de Downing Street, por MARGARET THATCHER, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1994.
- Here Today, Gone Tomorrow, por Sir JOHN NOTT, Politico's Publishing, Londres, 2002.
- Lewin of Greenwich, por RICHARD HILL, Cassell & Co., Londres, 2000.
- Los Cien Días, por SANDY WOODWARD, Editorial Sudamericana, 1992.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



## Veterano de guerra: asóciense

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

# GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR, EXPERIENCIAS POCO CONOCIDAS (UNIDAD DE TAREAS 80.2.2)

ENRIQUE A. FORTINI



## 5 de mayo de 1982. Ataque antisubmarino realizado por aeronaves navales embarcadas en el portaaviones 25 de Mayo

Eran las ocho de la mañana del 5 de mayo de 1982, el lugar, la sala de “pilotos listos” de nuestro portaaviones en navegación por el Atlántico Sur; ultimábamos los detalles para volar otra de las tantas misiones antisubmarinas que se realizaban permanentemente desde a bordo para la defensa de nuestra Flota de Mar. Observé las miradas entusiastas, animosas, de nuestros circunstanciales asesores, aquellos que debían decirnos algo y las de aquellos otros que con respeto y en silencio también aportaban con su presencia; éste era un gesto que me ligaba a mis afectos. Así quedamos habilitados para subir a la “cubierta de vuelo” especulando sobre las probabilidades que teníamos de convertir esta misión en una cacería exitosa, cazar al cazador por excelencia de los mares, el submarino, aquello del cazador cazado. Qué emoción sentimos los marinos antisubmarinos ante la posibilidad de frustrarles dramáticamente la elaborada maniobra a los submarinistas, cuya característica es que ejercen la iniciativa en silencio, con sorpresa. Qué premio a la constancia, a la persistencia, a los esfuerzos de tantos otros marinos que trabajaron persuadidos de la necesidad de desarrollar esta capacidad, la **capacidad aeronaval anti-submarina embarcada, diurna y nocturna**. Ésta (conocida por nuestros primeros aviadores navales, argentinos que hace tiempo en el frente europeo acompañaron a las fuerzas aeronavales de los EE.UU. durante la Primera Guerra Mundial) constituye un verdadero lance entre el avión y el submarino, donde el aviador naval, ante todo conocedor del mar

*El Capitán de Fragata Enrique A. Fortini Uzal-Deheza participó en la Guerra del Atlántico Sur con el grado de Teniente de Navío. Es Aviador Naval especializado en Exploración y Guerra Antisubmarina, pertenece a la Promoción 98 de la Escuela Naval Militar. Fue convocado para completar las tripulaciones de vuelo de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina realizando 15 misiones de combate durante la guerra. Es Oficial de Comando y Estado Mayor (Grado y Postgrado), realizó el curso de Estado Mayor Conjunto y ejerció el Comando de Escuadrilla Aeronaval en 1988. Es licenciado en Sistemas Navales y Aéreos por el Instituto Universitario Naval y Magíster en Relaciones Internacionales por la Facultad de Estudios para Graduados de la Universidad de Belgrano. Desde su retiro voluntario de la Armada Argentina como Capitán de Fragata en 1992 hasta el presente se dedicó al management de empresas privadas de telecomunicaciones (siendo formado en la conducción de empresas por la Corporación Globo, en la ciudad de San Pablo) desempeñándose en Brasil, Uruguay, Perú, Paraguay y España, países en donde residió.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 19.7.2006

Imagen: Pintura conmemorativa del artista aeronáutico Carlos A. García. Ataque antisubmarino, óleo sobre tela, 900X600, año 2003.

y de la actividad en un submarino, intenta pensar o suponer cómo el táctico submarinista está planificando su ataque; es evidente que nosotros nos desarrollamos profesionalmente conscientes de la gran responsabilidad que asumimos en cada vuelo tendiente a evitar el ataque submarino; certero y letal para las unidades navales, es evidente también que el convivir a bordo hora tras hora, día tras día, nos convierte a todos los integrantes de la escuadrilla en un apéndice adecuadamente motivado y fiel representante de las necesidades por todos compartidas.

Mientras tanto y como era mi costumbre, repasaba mentalmente las sensaciones vividas en mi anterior catapultaje, en la última misión que habíamos realizado la tarde del 2 de mayo, cuando acompañado por el Teniente de Navío Rafael "Yeti" Sgueglia y los Suboficiales Lencina y Paulinkas volamos el Tracker 2-AS-26. Esa misión nos brindó la satisfacción del deber cumplido en otra disciplina, la **exploración antisuperficie**, al poder confirmarle a nuestro Comandante, el Sr. Contraalmirante Walter Allara, embarcado con su Estado Mayor en el buque insignia, la posición del grupo del portaaviones inglés al que le presentamos batalla aquel inolvidable 1º de mayo. Ésta fue la última detección de la flota inglesa portaaviones vs. portaaviones, y la obtuvimos por sucesivas MAE (Medidas de Apoyo Electrónicas). Consistía el procedimiento elegido en medir con un analizador de espectro de laboratorio las intensidades de las señales radioeléctricas que emitían los radares control aire de los ingleses. Estos radares pertenecían a los destructores de la clase 42, HMS *Sheffield*, HMS *Coventry*, *Glasgow*, *Exeter*... etc., buques escoltas para la defensa aérea de los grupos de portaaviones. Volábamos hasta igualar la intensidad de las señales de los radares ingleses a la intensidad de los radares propios, pertenecientes a nuestros destructores ARA *Hércules* y/o ARA *Santísima Trinidad* de la misma clase, y así conociendo la distancia a los nuestros lográbamos deducir la distancia a ellos siempre a igual intensidad de señal. Por supuesto que estábamos siendo controlados positivamente por nuestra fuerza y lógicamente, supongo, también identificados por la fuerza enemiga. Recordaba que en ese vuelo alcanzamos a visualizar por última vez a nuestro buque de búsqueda y salvamento el aviso ARA *Alfárez Sobral*, que mantenía una navegación estable con rumbo Este. Evoco lo fácil que nos fue reconocerlo por su color gris naval y su pequeña silueta de remolcador oceánico, muy familiar en nuestra Armada por las múltiples tareas y servicios indispensables que siempre han realizado en pos de asegurar nuestra soberanía; ellos han dejado su recuerdo imborrable en la extensa y poco conocida historia naval argentina. Personalmente no sabía de qué buque se trataba y tampoco que su Segundo Comandante era mi ex compañero y amigo el Teniente de Navío Sergio Bazán.

Por otra parte estoy convencido que el Grupo de Tareas inglés **no aceptó el combate** que le presentamos aquel 1º de mayo pues no iban a comprometerse en una batalla aeronaval y naval que resultara tal vez **definitoria**. No correrían el riesgo de enfrentar a las fuerzas más importantes del enemigo, consecuentemente continuaron con el cumplimiento del objetivo planificado que no era precisamente el de confrontarse contra una fuerza de portaaviones por primera vez en la historia desde la guerra del Pacífico, optando por maniobrar (la maniobra es una verdadera arma en el mar) aumentando la distancia y protegiéndose por sus submarinos nucleares, interponiéndolos entre ellos y nosotros gracias a su velocidad y a la información satelital diurna y nocturna que asumíamos que ya les proporcionaban los EE.UU.; todos sabíamos que nuestra oportunidad era efectivizar un ataque aeronaval mientras nos encontráramos en distancia para ello. Pero también en esta oportunidad, al detectarnos próximos, era lógico asumir una posible incursión de nuestras fuerzas de igual manera que lo habían hecho el 1º de mayo, y nosotros estábamos desapareciendo de sus pantallas radar justo en el área donde navegaba el ARA *Alfárez Sobral*, cuya misión era ir al rescate de naufragos, en este caso dos pilotos de la Fuerza Aérea eyectados y perdidos el día anterior, sin saber que esa noche serían detectados por un helicóptero Sea King británico en función de explorador antisuperficie y posteriormente atacados por dos helicópteros Sea Linx misilísticos. Y así, cumpliendo con el alistamiento de nuestro Tracker y casi sin darnos cuenta, le informábamos al "jefe de cubierta de vuelo" que estábamos listos para ser catapultados iniciando la misión que sustancia estas líneas.

## Tripulaciones intervinientes

A las 07:05 hs fue catapultado el avión antisubmarino de exploración y de búsqueda y rescate, Tracker S2E, 2-AS-23. Estos aviones, fabricados por la empresa Grumman de los EE.UU. en la década del cincuenta constituyeron nuestro pilar antisubmarino embarcado y también el embrión de los principales estudios, desarrollos y experiencias que la Aviación Naval requiere sobre todos los aspectos técnico-científicos propios de las características del mar que hacen a la guerra antisubmarina. Primero fueron los Trackers modelo S2A incorporados al portaaviones ARA *Independencia* en 1962 y luego al ARA *25 de Mayo* en 1970, y que fueron reemplazados por los más modernos S2E en 1978. Actualmente la Escuadrilla cuenta con estos mismos aviones S2E modificados en nuestros talleres a la versión S2T (Turbotracker); son tripulados por piloto, copiloto/oficial control de operaciones y por dos operadores de sensores correspondientes a los puestos N° 3 y N° 4.

La tripulación del 2-AS-23 estaba integrada por mi compañero y amigo el Teniente de Navío Carlos “Charlie” Cal, comandante ASM (antisubmarino), tricenturión (haber efectuado más de trescientos enganches a bordo) y señalero (aviador naval que guía los aviones para los enganches a bordo), su copiloto era el Guardiamarina Gustavo “Gachi” Ferrari, el piloto más joven de la escuadrilla, el Suboficial Rodolfo Lencina y el Cabo Segundo Enzo Panaritti. Estaba configurado en versión explorador y tenía la misión de buscar al aviso ARA *Alfárez Sobral*. Pero a las 07:43 hs, visualiza y detecta un contacto chico en latitud 44°20’(S) y longitud 64°40’(W) y al dirigirse a investigarlo, “Charlie” alcanza a visualizar la estela del periscopio de un submarino yendo a inmersión con rumbo norte, a quien ataca lanzando un torpedo antisubmarino y se mantiene vigilante a la espera de la directiva de nuestro control, el portaaviones, quien le ordena continuar con la búsqueda del *Sobral*. Éste fue ubicado más tarde sobrevolado por un helicóptero de la Fuerza Aérea y navegando precariamente en procura del Puerto de Río Deseado con severas bajas y muy averiado.

A las 08:05 en respuesta a la detección del submarino realizada por “Charlie”, ordenan despegar al helicóptero antisubmarino de guardia, un SH-3 Sea King provisto con sonar ASQ-13A diseñado para operaciones activas, el 2-H-231, tripulado por los tocayos Iglesias, Osvaldo y Guillermo, “Tarzán” y “Oaki”, ambos Tenientes de Navío y comandantes antisubmarinos experimentados. Como operadores de sus sensores van el Teniente de Fragata García y los Suboficiales Ponce y Ramos. El helicóptero estaba configurado en versión ASM (antisubmarina) y su misión fue destacarse para realizar todas las operaciones aéreas navales necesarias tendientes a la reobtención del contacto submarino del Tracker 2-AS-23. A las 08:47 hs despega otro helicóptero Sea King, con similar configuración, para completar la sección (unidad operativa básica) esta vez el 2-H-232, tripulado por el Capitán Norberto “Rufo” Barro, Comandante de la Escuadrilla, con el Teniente Antonio Urbano y lo hacen con la orden de apoyar las acciones del 2-H-231. Y a las 08:48 hs lo hacemos nosotros con el avión Tracker 2-AS-24, esta vez con el Teniente de Navío Carlos “Chingolo” Ferrer, también comandante antisubmarino como yo y un querido amigo, los Suboficiales Raimondo y Cufre como operadores 3 y 4, y fuimos enviados para continuar la explotación del contacto obtenido por el avión de “Charlie”, por supuesto, configurados en versión ASM (antisubmarina).



Explosión de un torpedo en una unidad de superficie vista desde el periscopio de un submarino.

## Principales sucesos de la operación antisubmarina

El helicóptero 2-H-231, de “Tarzán”, inicia su táctica antisubmarina acústica pasiva, desarrollada al efecto por la unidad a fin de avenirse a los requerimientos operativos impuestos para el Grupo de Tareas, arriando su sonar y efectuando los sucesivos saltos imprescindibles para cubrir el área elegida; estos tripulantes, dando una sobrada demostración de capacidad profesional operando en sección reactualizan con tácticas, procedimientos y planes aéreos en pasivo la posición del blanco llamado el “punto dato” a 09:10 hs, permitiendo así la prosecución de

las acciones con todos los medios en la zona, dos helicópteros y un avión en latitud 44°27'(S) y longitud 64°19'(W). El helicóptero 2-H-232 de "Rufo" se debe mantener en apoyo de las operaciones al presentársele inconvenientes con su sonar, pero manteniendo listos sus torpedos, cuestión que retiene en su posición al 2-H-231 y revaloriza la función del 2-AS-24; nosotros nos incorporamos sembrando 3 sonoboyas en una trayectoria Alfa, obtenemos rumor hidrofónico de una hélice en las tres sonoboyas lanzadas (estas sonoboyas tienen una línea sonar compuesta de 8 hidrófonos que transmiten a la aeronave todos los sonidos que captan del océano a diferentes profundidades a través de emisiones de baja potencia) y luego logramos, guiados por el helicóptero de "Tarzán" y "Oaki", 9 contactos MAD (sigla en inglés correspondiente a Detector de Anomalías Magnéticas), que calificamos como de "no submarino" y que nos dibujan una derrota coherente con rumbo sur/sureste. Este instrumento, el MAD, se compensa en función a las líneas de fuerzas magnéticas terrestres y está diseñado para detectar cualquier alteración que a estas líneas produce algún otro elemento metálico, que no necesariamente pertenece a un submarino, ya que pueden ser los restos de un naufragio, una boya perdida, etc. Estas señales magnéticas tienden a ser reducidas artificialmente por el hombre mediante las compensaciones Degaussing (tendientes a anular los efectos de los componentes magnéticos) a que son sometidas todas las naves en general y particularmente las de guerra; esto resulta una característica fundamental en los submarinos que se denomina su "firma magnética" que, como la huella digital, es original e identificatoria, ¿cómo sería en 1982 la "firma magnética" de un submarino clase Oberon considerando que uno de ellos, el HMS *Onyx* es el primero en la historia de las construcciones submarinas cuya cubierta y partes son de fibra de vidrio y aleaciones de plástico? Cada señal MAD va acompañada por el lanzamiento de una marca de humo que dibuja sucesivos puntos, una línea sobre el mar, que es la que está navegando ese elemento submarino en inmersión (como se visualiza en la obra del pintor aeronáutico Carlos A. García).

Es entonces que llegamos de esta manera a cumplir con los criterios de ataque que establece la doctrina; estos criterios son necesarios y obligatorios para habilitar el lanzamiento de las armas. "Chingolo" abre nuestro bombay y programa un torpedo buscador, MK 44 SW, MOD 1 que lanzamos a las 10:06 en latitud 44°33' (S) y longitud 64°16' (W). Estos torpedos, fabricados por los EE.UU., poseen una "cabeza inteligente" (llamadas así porque tenían la posibilidad, en forma autónoma, de ubicar y perseguir un blanco) que emite con su propio sonar y se auto-guían en búsqueda del blanco. Nosotros desde la aeronave verificamos que el torpedo efectúe una correcta entrada al agua, visualizamos su paracaídas de frenado que queda flotando sobre la superficie del mar, escuchamos sus revoluciones de la hélice y su pin o emisión sonar, esto nos dice que ya el torpedo ha iniciado su trayectoria de búsqueda (una espiral descendente) y más tarde escuchamos la duplicación de este pin sonar junto al aumento en sus revoluciones de hélice. Todo esto significa que su sistema de guiado ya ha ubicado al blanco sumergido y que se dirige al mismo. Así esperamos segundo tras segundo la explosión del torpedo contra el submarino..., pero nada, no sucede lo que ansiosamente esperábamos y deseábamos; nos sentimos frustrados, no hay ninguna explosión, el torpedo falló, no obstante sí se manifestó un cambio notable de las condiciones del ruido imperantes en el mar hasta el momento. Por un lado, el fin del rumor hidrofónico, de las revoluciones de hélice y las cavitaciones en el sonar del helicóptero y en las tres sonoboyas lanzadas y monitoreadas por nosotros, y por el otro, el fin simultáneo de todas las señales del funcionamiento del torpedo en su corrida hacia un blanco (pin sonar duplicado y revoluciones de hélice); acá, simplemente, los que navegaban por debajo de la superficie tanto el submarino como el torpedo, dejaron de hacerlo, entonces... ¿qué pudo haber sucedido? La conclusión lógica e hipotética es que el submarino al reconocerse detectado y atacado haya efectuado una maniobra evasiva de emergencia, cambiando su trayectoria, por lo general punta abajo para intentar evitar el torpedo, pudiendo haber colisionado contra el fondo dada la poca profundidad en la zona y deteniendo su hélice, o también pudo haber sucedido que el torpedo impactara contra el casco del submarino pero sin detonar su carga explosiva. Sin novedad por nuestra parte damos por finalizadas las operaciones antisubmarinas y ordenamos el regreso a bordo por autonomía (escaso combustible remanente en las aeronaves). Conscientes que nuestra flota ya evitó la zona del peligro y que ahora debemos protegerla de una nueva área hacia donde se dirigirá. Así le actualizamos rumbo y distancia a los helicópteros que inician su regreso al buque. Son más de las 11:00 hs cuando nos recibe la voz

del Teniente de Fragata Frogone, nuestro controlador a bordo, y pasamos a concentrarnos en la maniobra del enganche, tema que en toda ocasión fascina y exige al aviador naval.

### Cronología de los sucesos antisubmarinos

- 07:43** Visualización y eco en el radar de un chico desapareciendo (2-AS-23).
- 07:45** Visualización de una estela de submarino, determinación del punto dato y lanzamiento de un torpedo buscador anti-submarino, no verificado, (2-AS-23).
- 09:10** Reactualización del punto dato (2-H-231 y 2-H-232).
- 09:15 a 10:00** Rumor hidrofónico, revoluciones de hélices y cavitaciones, 9 contactos MAD “no sub” (2-AS-24, 2-H-231 y 2-H-232).
- 10:00 a 10:05** Traqueo coherente y VEC TAC (2-H- 231 y 2-AS-24).
- 10:06** Lanzamiento de un torpedo buscador, verificado (duplica su emisión sonar y aumenta su velocidad sin explotar), 2-AS- 24.
- Cese de todos los sonidos subacuos posteriores al ataque (2-AS-24 y 2-H-231).



### Síntesis de las conclusiones alcanzadas

- En el lapso de 2hs 23m, tres elementos aéreos antisubmarinos embarcados, el 2-AS-23 Tte. Cal, el 2-H-231 Tte. Iglesias y el 2-AS-24 Tte. Fortini, logran alcanzar en dos oportunidades criterios para el lanzamiento de armas antisubmarinas. Estos criterios se definen por POSSUB Confianza 2 y POSSUB Confianza 3.
- El funcionamiento de los torpedos con cabezas de combate no fueron probados en el país por no poseer polígono submarino. Sí fueron probados reiteradamente con cabezas de ejercicio (es decir probados sus sistemas de guiado pero sin explosivos contra blancos reales) siendo su funcionamiento normal y siempre controlado por el Taller de Armas Anti-submarinas de la Base Naval de Puerto Belgrano.
- Los pilotos y operadores de sensores participantes eran idóneos y experimentados ya que, aproximadamente durante los últimos 10 años, se mantuvieron políticas institucionales de continuidad en el adiestramiento que convergieron en la formación de tripulantes muy experimentados y en un desarrollo importante de flexibilidad y confianza mutua en las operaciones entre diferentes medios, coincidiendo todos en la creencia de la existencia de un elemento submarino.
- Las condiciones oceanográficas generales del área de operaciones eran favorables. El fondo del lecho marino era liso y de arena fina.
- En el posvuelo realizado a bordo del portaaviones el mismo 5 de mayo durante el crepúsculo vespertino con todas las tripulaciones participantes (4 de Sea King y 2 de Tracker) con los respectivos informes, estuvieron presentes todos los niveles jerárquicos del buque y los correspondientes del Grupo Aeronaval Embarcado (GAE), y también oficiales submarinistas convocados al efecto, el Capitán de Fragata Ricardo Aumann –2º Comandante del Portaaviones– y el Capitán de Corbeta Daniel Geraci –oficial submarinista adjunto al Estado Mayor del Comandante de la Flota de Mar–, ratificando que se clasificaban los contactos obtenidos como POSSUB (posible submarino), Confianza 2 y 3.

### Significado

- POSSUB (posible submarino): significa que por la evidencia existente se cree efectivamente en la existencia de un elemento submarino, pero no se puede descartar que no lo sea.
- Los grados de confianza van del 1 a 4 (siendo el 4 el más alto).

### Diversos y variados comentarios del autor

- Por lo menos seis submarinos británicos participaron en la Guerra de Malvinas; alguno pudo estar presente en la derrota del ARA 25 de Mayo el día 5 de mayo de 1982. Según información publicada, participaron 5 submarinos nucleares y 1/2 convencionales o diesel, total posible 6/7 elementos submarinos solamente ingleses. Esto lo aclaro porque al submarino cuando opera “no se le reconoce bandera” y son muchos los indicios que plantearon la concentración en el Atlántico Sur de submarinos pertenecientes a terceros países no involucrados oficialmente en el conflicto pero interesados en su desarrollo. También hoy se sabe que el Gabinete de Guerra de la Primer Ministro Margaret Thatcher modificó sus reglas de empeñamiento el 23 de abril para permitir un ataque submarino al portaaviones ARA 25 de Mayo aún en aguas restringidas, y que el General inglés Julián Thompson alentaba el ataque a bases aéreas argentinas continentales a pesar de las recomendaciones y/o condicionamientos en contrario de los EE.UU.
- Comentarios efectuados años después por el Vicealmirante de la Armada Argentina Benito I. Rótolo nos informan que encontrándose en los EE.UU. e Inglaterra por razones profesionales, sostiene conversaciones con oficiales almirantes ingleses de las que rescata varios comentarios sobre la Guerra de Malvinas, uno de ellos, por ejemplo: “Durante la guerra por las Islas Malvinas, la Real Armada Británica destinó importantes medios y realizó un persistente esfuerzo para lograr específicamente la neutralización del portaaviones ARA 25 de Mayo. El conjunto de estas operaciones incluyeron hasta el estacionamiento de unidades submarinas en zonas de la propia ría del puerto de Bahía Blanca”.
- A quienes conocen el estilo y la doctrina de la Armada Británica no se les escapa el uso que dan a sus medios tanto humanos como materiales; porque no confrontan los medios contra los medios en el proceso del planeamiento, como es clásico en los procedimientos de las marinas rectoras, sino que planifican con la singularidad de que comparan sus intenciones contra los medios en oposición, facilitando que se aplique la iniciativa en niveles inferiores como factor interesante, aunque discutido. Por ejemplo, recordando que nuestra exploración entre el continente y las islas era muy efectiva, experimentamos el intento de aquellos comandos SAS (Special Air Squadron) que a bordo de un helicóptero Sea King (Nº 846, del Lt. Bennett) pretendieron neutralizar las devastadoras operaciones de los aviones Súper Etendard de la Armada, que utilizaban la Base Aeronaval Almirante Quijada en Río Grande. Este hecho quedó evidenciado en el episodio del helicóptero incendiado en cercanías de la ciudad de Punta Arenas al tener que abortar su misión de regresar a los comandos SAS, vaya a saber adónde, por no haber podido éstos superar las medidas de seguridad implementadas en nuestra base, escapando por la frontera donde los comandos se esfumaron, creemos que a Londres vía Lan Chile; es evidente que constituye un caso de subestimación, un claro error de planificación.
- Los pilotos de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina nos caracterizamos por nuestro espíritu de cuerpo, por conversar y teorizar en nuestras habituales y entrañables tertulias (consecuencia de nuestras operaciones nocturnas) sobre todos los aspectos profesionales. En estas circunstancias, mucho hablábamos sobre las posibilidades en los modos en que podía accionar el enemigo, o cómo acrecentar nuestras respuestas individuales ante nuevas situaciones o exigencias. En estas charlas nos enriquecíamos muchísimo con las conclusiones a las que arribábamos en el grupo y que concebíamos en aquellas noches. Un ejemplo, el posible estacionamiento de submarinos británicos al oeste de las islas, una forma para obtener una alerta temprana a los raids de nuestra aviación, buscando así el tiempo necesario para posicionar favorablemente a las patrullas aéreas de combate. Es así como algunas ideas que conversábamos entonces fueron quedando parcialmente demostradas en la medida que conocemos más sobre las operaciones realizadas por los ingleses a pesar de los 90 años del secreto impuesto a esos hechos (medida que es históricamente excepcional en su extensa tradición bélica). Un día del mes de junio, creo que fue el 4, durante un vuelo por la tarde operando desde nuestro aeródromo de campaña de Río



Gallegos con un Embraer 111 “Patrolha” el 2-P-201, aeronave diseñada para el control del tránsito marítimo alquilada a Brasil, volando en misión de exploración a las Islas Malvinas, nuestro experimentado operador radar el Guardiamarina en Comisión Héctor M. Carrizo me alerta de un blanco chico al frente de nuestra posición, casi a 50 millas náuticas al Este de la ciudad de Río Gallegos, y observo para mi sorpresa y por instantes la típica silueta del periscopio que tantas veces vi en nuestro adiestramiento antisubmarino.



Embraer 111, Bandeirante operando en nuestra pista de rípio de Río Gallegos.

Lamentablemente esta aeronave no poseía armas, pero sí estoy seguro que el submarino nos avistó y que tuvo que actuar en consecuencia para evadir su detección; por nuestra parte nos elevamos e informamos de la novedad a Río Gallegos continuando con nuestra misión de circunnavegar las Islas Malvinas hostigando a las unidades de la flota enemiga con nuestras emisiones electromagnéticas y a veces con nuestra detección.

- Volviendo al ataque antisubmarino del 5 de mayo, tema central de estos comentarios, existió una versión oficial de la propaganda británica en 1982 que propalaba que un submarino convencional inglés había colisionado seriamente contra una piedra del archipiélago de las Islas Malvinas o de la Isla Grande de la Tierra del Fuego (hay varias versiones posteriores), mientras intentaban desembarcar una patrulla SBS (Special Boat Section, sección de embarcaciones especiales), operación que no nos consta, pero sí sabemos que durante más de dos años este submarino permaneció fuera de servicio y en reparaciones. Su nombre era HMS *Onyx* (el S-21), un submarino de ataque de la clase Oberon preparado para operaciones de inteligencia. Una fotografía posterior al conflicto, expuesta en una exposición restringida en el Reino Unido, lo muestra en un dique seco con un torpedo propio atravesado en su proa y su calota (recubrimiento del casco resistente en forma de proa) totalmente destruida. La Armada de la República Federativa del Brasil experimentó un accidente similar al supuesto (embestir el fondo) con un submarino de la misma clase y procedencia. La comparación de ambas fotografías resultan llamativamente similares. Es extraño también que los británicos de motu proprio, sin ninguna necesidad, por propia iniciativa, publiciten una grave impericia en una de sus embarcaciones como es su colisión, alegando como dato menor y sin importancia que fue contra una roca por haber utilizado cartografía relevada por el Capitán James Cook, casi 200 años atrás, que le significó dos años de inactividad e importantes erogaciones, sin tener una segunda intención, o será que a la flota antisubmarina por excelencia de la OTAN le hayamos detectado y neutralizado un submarino, cuando ellos no lograron neutralizar el único portaaviones que se les oponía y que, como contraparte, tampoco nos detectarían a nuestros dos únicos submarinos: el ARA *San Luis*, cerca de las Islas Malvinas y el ARA *Santa Fe* (Clase Guppy y veterano de la Segunda Guerra Mundial) vulnerando el bloqueo a las islas Georgias y cumpliendo así su misión de reforzarlas; teniendo entonces como última solución que “enzonificar” el océano (negarle al submarino el uso de su sonar, en base a la producción constante de ruidos, en este caso mediante el lanzamiento indiscriminado de cargas de profundidad) para poder acercarse con sus unidades de superficie a distancia de tiro de las Malvinas y durante las noches, cuando no volaba nuestra aviación de ataque. Enzonificación que por otra parte no los podía proteger de los misiles de los buques Exocet MM38 (Misiles Mar Mar mod. 38) trasladados y adaptados por la Armada para ser lanzados exitosamente desde carretones



Cambio de destino del submarino HMS *Onyx*, en la foto, rumbo al museo de las “Naves Históricas”, el Historic Ships at Wallasey, Wirral, UK, procedente del puerto de Liverpool, East Dock, Birkenhead.

que fueron remolcados durante las horas vespertinas a puntos costeros estratégicamente elegidos (caso del impacto del MM38 en el HMS *Glamorgan*).

Creo entonces estar fundamentado, en parte por los comentarios descriptos, para opinar cómo mantiene plena vigencia aquella sentencia criolla de **¡En la cancha se ven los pingos!**, y realmente no me quedó duda de esta sentencia algunos años más tarde cuando, en enero de 1991, fui testigo presencial en Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos, de cómo todos los operadores, argentinos, ingleses y estadounidenses, aportábamos nuestros esfuerzos y capacidades profesionales, pero esta vez como aliados en la guerra del Golfo Pérsico. Allí fuimos elegidos por los norteamericanos para que junto a los ingleses, escoltáramos y defendiéramos a sus unidades vitales cuando navegaban hacia las costas de Irak, en las operaciones tendientes a la liberación del Estado de Kuwait por mandato de las Naciones Unidas.



Plana mayor y dotación de la UT 80.2.2. Al fondo los dos Bandeirantes alquilados al Brasil.

La Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina fue la primera unidad aérea de combate de las Fuerzas Armadas Argentinas en operar orgánicamente en el aeropuerto de Puerto Argentino, llamado Estación Aeronaval Malvinas. Lo realizó con una dotación de 23 hombres a cargo de su Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta Julio Covarrubias, desde la operación Rosario hasta el 14 de abril. Las acciones se complementaban entre los dos Trackers embarcados en el portaaviones y otros dos Trackers con asiento en Puerto Argentino. Durante toda la guerra sumó 206 misiones de combate y como Unidad de Tareas realizó 151 misiones de combate entre el 30 de abril (fecha en que comenzó la detección de la Fuerza de portaaviones inglesa) y el 13 de junio de 1982; 112 misiones de combate con Tracker S2E y 39 misiones de combate con Bandeirante 111. En 17 oportunidades (según información extraoficial inglesa) la Flota Inglesa intentó interceptar a los Trackers, lanzando aviones Sea Harrier misilísticos; en otras tantas oportunidades los sistemas de defensa superficie-aire de sus buques fueron alertados para batir a los Trackers y Bandeirantes, que por las características de sus emisiones eran habitualmente detectados por MAE y por radar, pero nunca pudieron ejecutar en tiempo los pasos necesarios para el lanzamiento de sus misiles que sin duda hubiesen producido numerosas bajas a nuestras aeronaves. La Escuadrilla operó como norma “bajo el lóbullo” de los radares enemigos. Según recuerdo, no era un procedimiento reglamentario en la Aviación Naval en ese entonces, sino que era el producto de nuestra iniciativa, del entusiasmo de todos los integrantes consustanciados con nuestro prioritario deseo de alcanzar los objetivos, pero en particular del Teniente de Navío Juan José “Juanjo” Membrana que sensible a las propuestas de los técnicos del Taller de Electrónica de Espora concitó el interés de oficiales de las unidades de superficie, de ingenieros y técnicos integrantes o asesores de nuestros Arsenales Navales y Aeronavales, logrando así nuestro Comando consensuar y oficializar el uso del analizador de espectro Techtronix, ventaja y principal figura técnica de nuestra supervivencia y éxito.

La UT 80.2.2 incorporó el 21 de mayo por la noche dos aviones brasileños que fueron alquilados a la fábrica Embraer de Sao José dos Campos, los Bandeirantes 111 “Patrolha” P 95,

Recién llegados a la Base Aeronaval Comandante Espora procedentes de Río Gallegos, bien a fines de junio de 1982, fuimos recibidos por el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo, a quien acompañaban el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Carlos García Boll, el Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2 y del Grupo Aeronaval Embarcado, Capitán de Navío Raúl Rivero, y el Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2, Capitán de Fragata Luis C. Vásquez. La Escuadrilla está presidida por nuestro querido Comandante durante la guerra, el Capitán de Corbeta Héctor Alfredo Skare.

que no son aviones para la guerra sino para el Control Marítimo en tiempo de paz para zonas tropicales, y el día siguiente, el 22 de mayo, realizaron sus dos primeras misiones de combate con tripulaciones en adiestramiento, Cap. Kalauz con el Tte. Fortini y el Tte. Salvador con el Cap. Goitía. El 23 de mayo se realizó una sola misión (Cap. Kalauz y Tte. Fortini), en ella fuimos el blanco de los cañones de un Skyhawk A-4B, cuyo piloto nos identificó como enemigo; era el Cap. Pablo M. Carballo de la Fuerza Aérea, quién regresaba del estrecho de San Carlos después de atacar a la fragata HMS *Antelope*, él decidió no disparar y hoy somos amigos. Este modo de operar continuó hasta la finalización del conflicto que encontró al Elemento de Tareas Bandeirante (ET 80.2.2.2) con 4 tripulaciones completas y experimentadas.



Tracker S2T (Turbo Tracker), 2-AS-21.

La UT 80.2.2 ayudó a alistar y a mantener un aeródromo de campaña una vez desembarcada del portaaviones (el ex Comando de la Fuerza de Infantería de Marina Nº 1, a kilómetros de la ciudad de Río Gallegos, antigua ex Estación Aeronaval Río Gallegos), desde donde operó de día y de noche con gran riesgo, mucho esfuerzo y sin inconvenientes hasta finales del mes de junio.

La UT 80.2.2 no tuvo que lamentar pérdidas de personal ni de material durante el conflicto y su bandera de guerra recibió la condecoración de la Armada Argentina **Honor al Valor en Combate**, al distinguirse por destacadas participaciones en el cumplimiento de misiones de combate. La condecoración reza: **Ejecutar en forma destacada sucesivas misiones de exploración, proveyendo importante información, bajo condiciones meteorológicas adversas y excediendo los límites normales operativos.**

En lo personal, siento que a quienes tuvimos el honor de defender a nuestra patria de una agresión externa de una dimensión política, económica y militar excepcional, desde la UT 80.2.2 (36 jefes y oficiales, 70 suboficiales superiores y subalternos y 12 supervisores y técnicos civiles) nos ha quedado inalterable una sensación de íntima complacencia, básicamente por el hecho de haber confrontado en perfecta armonía y con medios tecnológicos comparativamente precarios, pero con absoluto **éxito**, contra las más modernas unidades de combate de la Flota de una potencia bélica de primer orden, que además contaba con el apoyo irrestricto de la potencia hegemónica de occidente.

Estoy convencido, asimismo, que el destino del crucero ARA *General Belgrano* (también veterano de la Segunda Guerra Mundial) no hubiese sido el que fue de haber contado la Nación Argentina con la cantidad de medios suficientes para sostener la **capacidad aeronaval anti-submarina embarcada diurna y nocturna** en todos sus grupos de batalla.

Cito las palabras del señor Contraalmirante VGM (RE) Héctor A. Martini, autor del libro *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo III, pág. 615, en donde indica que más del 50% del total del tonelaje naval perdido por los ingleses durante la guerra (es decir hundidos por las Fuerzas Argentinas) fue por operaciones concebidas y realizadas por la Armada. Lo cito porque lo considero una sentencia que sintetiza, en ese logro, el sentimiento, el deseo y el esfuerzo puestos de manifiesto en la excelente labor bélica realizada por todos los integrantes de la UT 80.2.2 durante toda la guerra. ■

**TRACKER EN MALVINAS, JUNTOS ALLÍ PELEAMOS.** *Unidad de Tareas 80.2.2*

#### AGRADECIMIENTOS

*Al Director, Consejo Editorial y al personal del Boletín del Centro Naval, por su encomiable labor.*

*A la Srta. Norma B. González, por su reiterada y paciente disposición.*

*Al Doctor Julio E. Puiggari, por su colaboración en la corrección del trabajo.*

*Al Sr. Contraalmirante VGM (RE) Guillermo O. Iglesias, por su oportuna contribución.*

*Al Sr. Carlos A. García, artista aeronáutico, por el ánimo y consejo que me brindó.*

# INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

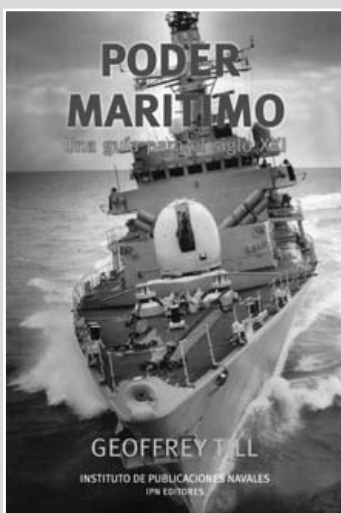
*Creado en 1961*

**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.

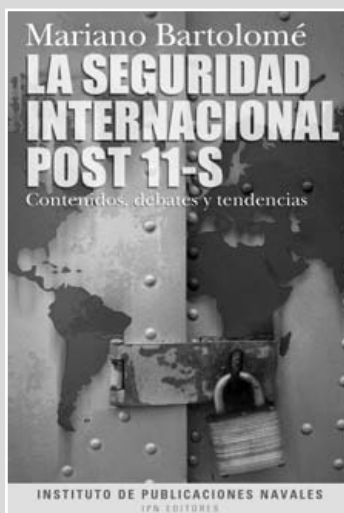
**NOVEDAD**

## ÚLTIMOS LANZAMIENTOS



**Poder Marítimo.**  
**Una guía para el siglo XXI**  
Geoffrey Till  
**\$ 52.-** (Socios Centro Naval: \$ 37.-)  
ISBN 978-950-899-078-5

El mar siempre ha sido un factor central en el desarrollo humano, como fuente de recursos y como medio de transporte y de ejercicio de poder. La información más actualizada sobre las consideraciones vigentes y las asumidas para todo el siglo XXI, del rol que jugará el mar en el contexto internacional; abordando aspectos tecnológicos, del derecho, del empleo de las Armadas, de la diplomacia y del rol de las Prefecturas Navales. El autor es un conocido experto en estas temáticas.



**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](mailto:instituto.publicaciones@centronaval.org.ar)

**Gerencia:** Florida 801, piso 3, Buenos Aires. E-mail: [gerente.ipn@centronaval.org.ar](mailto:gerente.ipn@centronaval.org.ar)

**Infórmese y compre en [www.ipn.centronaval.org.ar](http://www.ipn.centronaval.org.ar)**

# EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Y LA LOGÍSTICA BRITÁNICA (Primera parte)

RICARDO A. R. HERMELO<sup>(1)</sup>

Es Capitán de Navío (R)  
y Capitán de Ultramar.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 12.12.2006

La logística del conflicto de Malvinas en 1982 merece una atención muy particular por la participación de un apreciable número de medios en un escenario con características especiales y por haberse desarrollado a una apreciable distancia de uno de los contendientes. Los británicos aseguraron la operación de una Fuerza de Tareas de considerable magnitud en un teatro difícil y alejado de Gran Bretaña a **8.000 millas de distancia**. Si la capacidad logística no hubiese sido la apropiada, no habrían logrado la rendición de los efectivos argentinos que en número aproximado de 12.000<sup>(2)</sup> ocupaban el archipiélago desde el 2 de abril en las Malvinas<sup>(3)</sup>.

Cuando se planificó y se inició el despliegue argentino, se descartó que los británicos estuvieran en condiciones de apoyar logísticamente el despliegue de una Fuerza de Tareas de recuperación. Es más, se estimó que a lo sumo las unidades navales y aéreas sólo podían mantenerse en la zona por 30 días, principalmente ante la necesidad de contar con suficiente cantidad de combustible y armamento; la realidad mostró lo contrario; una inteligente solución logística, valiéndose de una isla desconocida y perdida en el Atlántico Sur, la Ascensión, de naturaleza volcánica. Tampoco se pensó en la complementación de su flota auxiliar con barcos mercantes con una capacidad de transporte<sup>(4)</sup> de 500.000 TN grt<sup>(5)</sup>, equivalente, en cuanto a volumen de carga, a la de doce Panamax.

El tiempo del viaje a Malvinas desde Gran Bretaña es superior a 20 días, a una SOA<sup>(6)</sup> de 15 nudos. Éstos son los valores de referencia indicativos de la operación, sin escala en Ascensión, para cuantificar la excentricidad de Malvinas. En la ruta, las condiciones hidrometeorológicas son variables y en gran parte muy adversas.

Como de costumbre, la logística, a la cual muchas veces se la ignora o no se la examina en su justa medida, fue la que permitió que los ingleses ganasen la guerra. *Ésta resulta ser la "conclusión" más importante de todas las que se adquirieron en el desenlace de la guerra.*

## Historia de la isla Ascensión

A fin del siglo XV el gobierno portugués envió una expedición a la India de trece barcos bajo el mando de Dn. Pedro Álvarez Cabral por la ruta de El Cabo. La expedición fue un éxito, pero meses antes del retorno de Cabral, el rey de Portugal envió un escuadrón de tres barcos y una carabela, con una dotación de cuatrocientos hombres al mando de Juan de Nova para que se reunieran. En su viaje de ida Juan de Nova descubrió el 25 de marzo de 1501 una isla deshabitada, a la que denominó Illa de Nossa Senhora de Conceição.

(1)  
Oficial de enlace naval entre Comandante del TOS, Gral. García y Sr. Alte. Lombardo, asiento en Comodoro Rivadavia.

(2)  
Esta cantidad experimentó importantes variaciones, pero en el último mes de la guerra fue el valor medio tendiendo a 12.500 hombres. Esta número no se preveía en la planificación inicial que tendría lugar, ya que por el contrario luego del desembarco permanecerían sólo 400 hombres pero se alteró el modo de acción.

(3)  
Más adelante, se editará un suplemento complementario de este artículo con el punto de vista de la logística en los EE.UU., de un autor del ARMY.

(4)  
Cuarenta mercantes confiscados.

(5)  
Capacidad de porte neto GT.

(6)  
SOA: speed of advance.

## Isla Ascensión

EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Y LA LOGÍSTICA BRITÁNICA



La isla volvió a ser visitada el 20 de mayo de 1503 —día de la Ascensión— por Alfonso de Albuquerque. A raíz de esta visita el nombre de Concepción cayó en desuso, frente al de Ascensión impuesto por Albuquerque. El capitán Cook la visitó en 1775. A pesar de las visitas, la isla permaneció deshabitada hasta el siglo XIX, con la excepción ocasional de algunos pescadores de tortugas.

En 1815, año del exilio de Napoleón I en Santa Helena, se tomó en consideración la posibilidad de que Ascensión fuera usada como base para un intento de rescate. El resultado fue el envío de los navíos británicos HMS *Peruvian* y HMS *Zenobia*. Anclaron en Cross Bay el 22 de octubre de 1815, y a las 17:30 horas proclamaron la soberanía británica en la isla. La isla acogió una pequeña guarnición, restringida por el suministro de agua dulce, que aunque existente es limitada.

Charles Darwin visitó Ascensión en 1844.

En 1922 la Armada británica transfirió el control a la Colonial Office, que a su vez encargó la gestión a la Eastern Telegraph Company, cuya presencia se remontaba a 1899 y cuyo director actuaba como magistrado residente de Ascensión. Durante la Primera y Segunda Guerras Mundiales fue un importante centro de comunicaciones. En 1942 unos 4.000 militares norteamericanos llegaron a la isla para construir una pista para aeronaves en la ruta de EE.UU. a África del Norte.

En 1964 se nombró al primer administrador de la isla, que así dejó de depender de Cable and Wireless (nombre que Eastern Telegraph adoptó en 1934).

En 1998 el gobierno británico concibió el futuro constitucional de Ascensión y sus relaciones con Santa Helena. A su vez los usuarios civiles (BBC y Cable and Wireless) y militares de la isla sugirieron su deseo de centrarse en sus propias esferas de actividad y dejar de suministrar servicios a la isla a partir de abril de 2001. Así se inició un proceso de cambio constitucional. El 22 y 23 de agosto de 2002 se llevó a cabo un plebiscito entre los residentes con las opciones de constituir un consejo interinsular con Santa Helena o uno propio en Ascensión. El consejo de Ascensión obtuvo el 95% de los votos. El 1º de noviembre de 2002 se celebraron las primeras elecciones generales en la isla.

### Geografía

Es una isla de casi 90 km<sup>2</sup> de superficie situada en la Dorsal Atlántica, lo que le confiere naturaleza volcánica. Existen 44 cráteres no extintos. Buena parte de la superficie se compone de coladas de lava basáltica y conos de ceniza. La última erupción importante tuvo lugar hace unos seiscientos años.

El punto más elevado es el Green Mountain, de 859 metros de altura. Dentro de este mismo macizo, que cubre la mitad oriental de la isla, se encuentran los otros picos relevantes: Weather Post (608 m), White Hill (525 m) y Sisters Peak (445 m).

No existen cursos permanentes de agua, pero sí algunos aljibes construidos durante el siglo XIX en Green Mountain para retener las aguas pluviales. La mayor parte del agua para consumo se obtiene con plantas desaladoras.

Las lluvias se distribuyen a lo largo del año, siendo más intensas de enero a abril. La temperatura al nivel del mar oscila entre 20° y 31°. En Green Mountain es de unos 6° menos.

Su aislamiento es muy marcado, pues dista unos 1.200 kilómetros de la tierra habitada más cercana, Santa Helena, que es a su vez un enclave remoto en medio del Atlántico Sur.



## Administración

Es un territorio británico de ultramar, que forma una dependencia junto con Santa Helena y Tristán da Cunha. Su capital es Georgetown. El grupo insular se gobierna desde Santa Helena, donde reside el gobernador. En Ascensión lo representa un administrador.

El Ascensión Island Council es de carácter electivo y lo constituyen siete miembros no remunerados. Asesora al gobernador en materia de política y legislación. Sin embargo es el gobernador el que tiene la responsabilidad general del gobierno británico en temas de defensa, asuntos exteriores, seguridad interna y servicio público, así como la responsabilidad del buen gobierno de la isla.

La legislación aplicable en la isla se conforma en torno a las ordenanzas de Ascensión, las ordenanzas de Santa Helena y las leyes británicas. Se intenta que estas normas se adapten a las incidencias locales.

La fuerza policial de la isla está constituida por un destacamento de seis miembros de la policía de Santa Helena.

Existe una escuela en Two Boats que cubre hasta undécimo año (de cinco a quince años).

## Demografía

No existe población indígena. Los habitantes son los empleados y familiares de las organizaciones que allí trabajan. La población es del orden de 1.100 personas, en su mayoría santa helenos, con 200 ciudadanos británicos y 150 estadounidenses. Existen cinco asentamientos:

- 1- Georgetown, con 560 habitantes, es el puerto principal y ejerce de capital de la isla.
- 2- Cat Hill es la base principal de los Estados Unidos, USAF; cuenta con 150 habitantes.
- 3- The Residency.
- 4- Traveller's Hill, en el centro de la isla, residencia del personal de la base de la Real Fuerza Aérea, cuenta con 200 habitantes.
- 5- Two Boats Village es un área residencial a 5 km de la costa; es la sede del colegio de la isla.

Además hay algunas casas rurales en Green Mountain.

La isla no tenía población indígena anterior a su colonización. La lengua en las islas es el inglés, sin que haya habido nunca lengua autóctona o idioma criollo local.

## Economía

La moneda local es la libra de Santa Helena, equivalente a la británica. De la divisa británica aceptan los billetes, pero no siempre las monedas fraccionadas. En la base norteamericana circula el dólar estadounidense. Los servicios bancarios los presta el Bank of Santa Helena.

La economía se centra en dos actividades. Por un lado están las de defensa del Reino Unido y de los Estados Unidos. Por el otro, las telecomunicaciones. En torno a éstas se mueve la economía local, dedicada al suministro, manutención y mantenimiento de las personas e instalaciones.

Las principales organizaciones que operan en Ascensión son:

- Merlin Communications International, que opera y mantiene las instalaciones de la BBC, incluyendo la central eléctrica y la planta desaladora.
- Cable and Wireless plc, hasta 1934 conocida como Eastern Telegraph Company. Lleva en

la isla desde 1898. Entre 1922 y 1964 fueron responsables de la administración insular. Actualmente operan la estación de seguimiento del programa Ariane y proporcionan las telecomunicaciones de la isla.

- La Fuerza Aérea de los Estados Unidos opera el Aeropuerto Auxiliar de Ascensión (el Wideawake), arrendado al gobierno británico en 1956. Es la estación de seguimiento más meridional del Campo de Pruebas Oriental del Gobierno de los Estados Unidos.
- Computer Sciences Raytheon gestiona y opera las instalaciones de la USAF en Ascensión.
- Ministerio de Defensa del Reino Unido, MOD: la instalación Base de la Isla de Ascensión está bajo el control del comandante de las fuerzas británicas en el Atlántico Sur, con asiento en las Malvinas. El motivo de la existencia de esta base es el mantenimiento del nexo aéreo entre el Reino Unido y las Malvinas.
- Subcontratistas civiles del Ministerio de Defensa: Interserve Ltd (mantenimiento de instalaciones), SERCO Ltd (gestión del aeropuerto), ESS Ltd (catering y alojamiento).
- Servicios públicos: dependen del Departamento de Obras Públicas y Servicios Comerciales, que se creó dentro de la rama administrativa del gobierno local en abril de 2004.

### 1- Aspectos operativos en 1982



Dispone de una pista de aterrizaje <sup>(7)</sup>; no hay vuelos comerciales; los vuelos de la Royal Air Force de Brize Norton a la pista de Malvinas desde Ascensión y los vuelos del USAF de Patrick AFB (Florida, EE.UU.) sirven de base de los EE.UU. en la isla.

(7)  
De los EE.UU. (administrada).

Se efectúa escucha de comunicaciones como estación de inteligencia, escucha satelital y se la utiliza para polígono de tiro del misil AIM-9L Sidewinder y el control de tiro de los aviones Harrier; la ministro Thatcher expresó que sin estas aeronaves y su maniobrabilidad no hubiera logrado la victoria.

La base aérea en Ascensión está bajo el control de los EE.UU. (rige un tratado entre Gran Bretaña y los EE.UU. desde 1962).

Estratégicamente, está a 4.200 millas de Gran Bretaña y 3.800 millas de Malvinas equidistancia apropiada para el tránsito durante el conflicto. Éste es un concepto propio de países marítimos que disponen de islas bien ubicadas para satisfacer necesidades de tránsito de barcos y aeronaves. Es duro aceptar que los argentinos conocimos Ascensión por el conflicto.

(8)  
Con limitaciones por la onda de mar con vientos del cuarto cuadrante.

Dispone de un fondeadero en el NW en Ba. Clarence con un pequeño muelle <sup>(8)</sup> a 2,5 km de la pista de Wideawake cerca de la población de Georgetown. Se destaca el volcán Green de 900 metros de altura. En el norte se encuentra la Ba. English, donde pueden operar vehículos en la playa. (Fue utilizada como práctica por los británicos antes de llegar a Malvinas.)

(9)  
En la guerra, 400 movimientos diarios de aeronaves de todo tipo.

El rol de Ascensión fue el de permitir la escala de barcos y aviones en tránsito constante de Hércules, Nimrods y Vulcans <sup>(9)</sup>. Permitted la preparación limitada de tropas por el escaso espacio del terreno para tiro, pero fue apta para efectuar ejercicios de desembarco con helicópteros y embarcaciones. Se la usó además para efectuar remoción de carga en barcos y completar carga procedente de Gran Bretaña.

En Ascensión, mediante 1.000 a 1.500 hombres bajo un Comando único, se adoptaron las medidas de seguridad para evitar e impedir visitas o atentados o posibles desembarcos de unidades argentinas. Se instaló una oficina de correo para satisfacer las necesidades del combatiente destacado en Malvinas <sup>(10)</sup>.

(10)  
Diariamente 2.000 kg de correo y 1.000 encomiendas semanales.

Ascensión fue un importante escalón para la victoria británica. Permitted además proyectar "operaciones especiales" como lo fue la denominada MIKADO (abortada), para destruir la escuadrilla de SUE y los Exocet en Río Grande; no es posible descartar otras operaciones especiales. En el Comando de V Cuerpo de Ejército se alertó a su Comandante que debía



estar prevenido para ataques en la costa en su jurisdicción, contra posibles golpes de mano <sup>(11)</sup>. En una oportunidad, ante el presunto desembarco de efectivos SAS desde submarinos, se destacaron desde Comodoro Rivadavia dos helicópteros de Ejército a las órdenes del Director del Liceo Espejo Cnel. Miguel Arévalo; uno embistió la barranca y fallecieron 11 hombres (el 29 de abril, fueron las primeras bajas argentina) <sup>(12)</sup>.

(11)  
En particular en la zona de Comodoro Rivadavia.

(12)  
El autor se encontraba a bordo y por un llamado urgente del Alte. Lombardo se salvó. Qué singular es el destino. 29 de abril de 1982.

**Resumiendo:** Ascensión fue la solución del problema logístico de la Fuerza de Tareas que reconquistó Malvinas.

## 2- La flota británica (logística)

**2-1 Mercante.** Se recurrió a 40 barcos mercantes con capacidad de 500.000 gtn rumbo al Atlántico Sur, que complementó a la Real Flota Auxiliar de Gran Bretaña. Sin este refuerzo hubiese sido imposible satisfacer los requerimientos logísticos.

### Requerimientos operativos para los barcos:

- Comunicaciones: mínimos.
- Algunos con sistema Satnav: SN (SN) y Satcom (SC).
- La mayoría: maniobra de reabastecimiento en el mar.
- Muchos: una o dos plataformas para helicópteros.
- Algunos: con alojamiento extra y armas antiaéreas.

### Los barcos mercantes disponibles que arribaron antes del final de la guerra fueron <sup>(13)</sup> <sup>(14)</sup>:

- A mediados de mayo con la Brigada 3 de paracaidistas y la mayoría de los aviones:

<i>Canberra</i>	44.800 grt	R	
<i>Lek</i>	5.550 grt	R	
<i>Europe Ferry</i>	4.200 grt	R	
<i>Norland</i>	13.000 grt	R	
<i>Atlantic Conveyor</i>	15.000 grt	R	Capacidad de helo y Harrier

(13)  
Barcos charter: C  
Barcos requisados: R

(14)  
9 barcos quedaron fuera de servicio.

- A fin de mayo con la Brigada 5, Brigada de servicios y logística militar:

<i>Queen Elizabeth</i>	67.000 grt	R	
<i>Baltic Ferry</i>	6.500 grt	R	
<i>Nordic Ferry</i>	6.500 grt	R	
<i>Lycaon</i>	11.800 grt	C	
<i>Atlantic Causeway</i>	15.000 grt	R	

- Arribaron en junio:

<i>St. Edmund</i>	9.000 grt	R	Transporte de tropas
<i>Tor Caledonia</i>	5.100 grt	R	Transporte
Contenedor <i>Bezant</i> aviones y Hlo.	11.400 grt	C	Hangar

- Buques tanques, la mayoría usados para reabastecer a la RFA:

<i>British Esk, British Tat, British Test,</i>			
<i>British Tamar</i>	15.500 grt (todos)	C	
<i>British Trent, British Charguer</i>	15.600 grt (todos)	C	
<i>British Dart, British British Wye,</i>			
<i>British Avon</i>	15.600 grt (todos)	C	
<i>Alvega</i>	33.300 grt	C	
<i>Elburna</i>	19.800 grt	C	
<i>Balder London</i>	20.000 grt	C	

- Otros barcos en orden de partida en sucesión:

<i>Irishman y Yorkshireman</i>	700 grt	R	Remolcadores
<i>Salvageman</i>	1.600 grt	R	Remolcadores oceánicos
<i>Wimpey Seahorse</i>	1.600 grt	R	Buque muelle

<i>Stena Seass pred</i>	6.100 grt	R Taller
<i>Fort Toronto</i>	20.000 grt	C Aguatero
<i>Uganda</i>	16.900 grt	R Buque Hospital
<i>Cordella, Farnella, Junelta, Northdella Pict</i>	1.200 grt	R Barreminas
<i>Iris</i>	3.900 grt	R
<i>Saxonia</i>	12.000 grt	C Frigorífico
<i>Greestport</i>	7.700 grt	R Frigorífico

#### Los 40 barcos mencionados fueron reforzados por:

<i>Scotch Eagle</i>	33.000 grt	C Tanque
<i>British Enterprise III</i>	1.600 grt	C Tanque
<i>Stena Inspector</i>	6.100 grt	C Taller
<i>Astromer</i>	27.000 grt	R Transporte, cubierta y taller de helicópteros
<i>Laertes</i>	11.800 grt	R
<i>Avelona</i>	9.800 grt	C Frigorífico
<i>St. Helena</i>	3.100 grt	R Apoyo minadores

#### 2-2 Flota Auxiliar (British Royal Fleet Auxiliary, RFA)

Su aporte fue vital porque la Flota no puede operar sin ella. Mantuvo entre 22 y 27 barcos en la zona. Integrada por tripulantes civiles, está especializada en reabastecimientos en el mar. Su insignia es la "Bandera azul". La RFA reabastece combustible, agua y armamento (munición) a buques y aeronaves. La mayoría permite la operación con helicópteros en sus plataformas (una o dos por barco). Algunos buques incluyeron helicópteros embarcados:

- Reabastecimiento de flota: munición, repuestos y víveres
 

<i>Regent, Resourse</i>	22.800 grt	Weesek
<i>Fort Austin, Fort Grange</i>	17.200 grt	Weesek/Sea Kings
<i>Stromness (repuestos)</i>	14.000 grt	(con cubierta de vuelo)
- Buques tanque de flota <sup>(15)</sup>, todo tipo de combustible, por el costado y popa, tres al mismo tiempo:
 

<i>Olmeda, Olna, Owen</i>	36.000 grt	Sea King/ Weesek
<i>Tide Pool, Tidespring</i>	27.400 grt	Weesek
<i>Blue Rover</i>	11.500 grt	Cubierta de helo
- Buques tanque de apoyo <sup>(15)</sup>, normalmente con combustible de aviación y flota:
 

<i>Appleleaf, Bramleft, Byaleft</i>	26.000 grt	(sin cubierta de vuelo)
<i>Pearleft, Plunleft</i>	26.000 grt	(barcos antiguos)
- Barco logístico de desembarco, RO-RO equipado con compuertas a proa y popa y rampas para embarco y desembarco de tropas:
 

<i>Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot, Sir Percivale y Sir Tristan</i>	5.500 grt	(todos)
--	-----------	---------
- Buques de apoyo a helicópteros
 

<i>Engadine</i>	8.000 grt	(con cubierta de vuelo)
-----------------	-----------	-------------------------
- Separadamente, la flota auxiliar dispone para puertos, del servicio marítimo auxiliar con 400 tripulantes civiles (en las bases navales). Unidades en el teatro:
 

<i>Typhoon</i>	1.030 grt	(remolcador oceánico)
<i>Goosander</i>	900 grt	(remolcador de puerto)

(15)  
Además estos barcos fueron reabastecidos por barcos tanque civiles.



*Sir Percivale.*

**3- Pérdidas, neutralizaciones y apoyos**

Es posible que para evitar daños los barcos logísticos se hayan mantenido durante el conflicto alejados y fuera del alcance de la aviación de ataque argentina (16); además, en el caso de la Armada, el blanco buscado fueron los dos portaaviones. Sin embargo, cuando los mercantes estuvieron en alcance, se experimentaron las siguientes pérdidas, algunas de peso como el *Atlantic Conveyor* que afectó el desplazamiento de la 5a. Brigada por la pérdida de 3 helicópteros Chinooks y 5 Wessex.

- *Sir Galahad*
- *Sir Lancelot*
- *Sir Tristan*
- *Atlantic Conveyor*

(16) Se estableció un área denominada TRALA al NE de Malvinas.



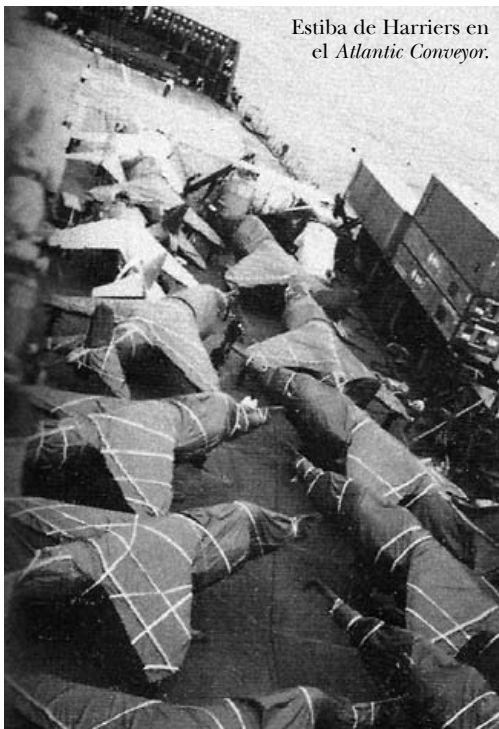
Harrier en el *Atlantic Conveyor*



*Camberra* desembarcando tropas.



*Sir Tristan*.



Estiba de Harriers en el *Atlantic Conveyor*.



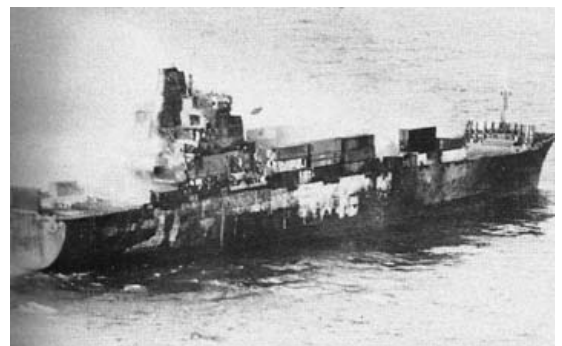
Chinook en el *Atlantic Conveyor*.



EDM y pontón.

*Sir Galahad*.

El *Atlantic Conveyor*, luego del ataque con misiles Exocet.



Los británicos se vieron obligados en el curso de las acciones a reforzar o reemplazar barcos afectados a la logística; es posible que se debiera también a un mayor consumo que el previsto en combustible y armamento.

(17)  
La guerra inaudita, Rubén O. Moro. Editorial Pleamar.

(18)  
Que se habría perdido con el Atlantic Conveyor.

(19)  
En tierra, los británicos mantenían el combate nocturno y fue necesario el envío a nuestros efectivos de visores nocturnos y la casi totalidad de las baterías con las que contaba nuestra Armada en Puerto Belgrano (más de 9.000).

(20)  
La revista alemana Der Spiegel publicó: "Sin Caspar Weinberg, Secretario de Defensa de EE.UU., Inglaterra quizás pierde la guerra".

(21)  
Sic de la obra La guerra inaudita, R. Moro.

(22)  
Las unidades argentinas fueron vulnerables por no adoptar medidas de seguridad de las comunicaciones; en Comodoro Rivadavia en banda lateral y en claro se efectuaban comunicaciones entre unidades de combate o se usaba el "suncho" de nula efectividad para cursar tráfico sobre todo de necesidades logísticas.

Los EE.UU. extraoficialmente habrían provisto y apoyado a Gran Bretaña con (17):

- 4.700 t de pistas desplegables metálicas para aeronaves (18)
- 75 misiles "Sidewinder" AIM-9L, sus elementos de montaje e instalación
- 50 millones de litros de combustible de aviación
- 8 sistemas de misiles "Stirling" superficie-aire
- Radares para misiles "Sea Word"
- Indicadores de objetivos "laser"
- Sistema de misiles "Vulcan - Falanx"
- Misiles antisuperficie "Arpoon"
- Misiles antirradar "Strike"
- Equipos de detección antisubmarinos
- 18 contenedores CTU-2 A para lanzamiento en paracaídas
- Munición de diversos tipos y cantidades
- Facilidades de comunicaciones, criptográficos y de guerra electrónica
- Repuestos para diversos sistemas de armas
- Equipos de visión nocturna (19)
- Implementos diversos de campaña (carpas, calefactores, raciones, agua, etc.)

Los EE.UU. permitieron el uso irrestricto de la base Wideawake en Ascensión desde los primeros momentos. Sin esta ayuda la Fuerza de Tareas no hubiese podido operar. Los materiales eran entregados en Ascensión vía aérea (20).

En resumen, el apoyo de los EE.UU. fue importante, y Gran Bretaña se hubiese visto en dificultades para recuperar las islas, actitud lógica a pesar de una declarada neutralidad no sólo de ese país, sino de otros que la vulneraron, aunque la declamaron. No fue de aplicación la condición de Estados "belligerentes" y "neutrales"; la Argentina también recibió de Brasil y Perú material bélico. Pero sí aceptar sin ingenuidad que en un conflicto como el de Malvinas iban a surgir apoyos innegables, especialmente por razones políticas y de antecedentes de relaciones internacionales. En una guerra se presentan numerosos matices imposibles de ignorar.

#### 4- La isla Ascensión en cuanto a la inteligencia

Si bien el tema está relacionado con la logística, es oportuno considerar la implicancia de la posesión de la isla Ascensión en lo relacionado con tareas de inteligencia, que favoreció a los británicos por el solo hecho de disponer de este enclave.

"Las naves espaciales, un nuevo ingenio humano que ha irrumpido espectacularmente en nuestro mundo contemporáneo, deberán ser consideradas en el futuro por los Estados Mayores (21) como uno de los elementos básicos de la información y de las comunicaciones militares en cualquier teatro de operaciones del mundo."

En 1982 se encontraba en órbita el satélite meteorológico LANDSAT 3, del cual tanto los británicos como los argentinos podían obtener información por disponer del equipamiento necesario, pero salvo información del estado del tiempo no fue posible su uso para el posicionamiento de unidades.

Lo que efectivamente proveyeron los EE.UU. a Gran Bretaña fueron las señales recogidas por el satélite de comunicaciones OTAN 3 ligado al "Fleet Satellite Communications", que interceptaba transmisiones radiales argentinas y luego de grabarlas eran enviadas desde California a Londres, que permitía disponer del tráfico argentino en la zona de operaciones (22).

Este sistema permitió además la comunicación del Comando de la zona de operaciones y el Comando en Gran Bretaña para las actividades relacionadas con el conflicto.

En la actualidad, Gran Bretaña, entre otros países, dispone de un sistema satelital para el control del tráfico marítimo mundial, mediante la observación de las estelas de los barcos (23).

Por su parte, Rusia desarrolló una intensa actividad durante el conflicto. Dieciocho satélites rusos barrieron la zona. Esta información se complementó con buques de su flota pesquera de gran eficiencia informativa. Contrariamente a lo que se dijo, la Argentina no recibió información relacionada con el conflicto, si bien Gran Bretaña intentó difundir que así lo hacía, mediante un plan de acción psicológica, para hacer creer que se apelaba a este subterfugio. Rusia a su vez estaba interesada en la interceptación para comprobar la eficacia del armamento que estaba en juego.

## 5- El personal combatiente

### 5-1 Bajas

#### *Británicas:*

- 258 fallecidos
- 777 heridos
- 59 prisioneros (un aviador de la RAF y la guarnición que se capturó en el Operativo Rosario)

#### *Argentinas*

- 635 fallecidos
- 1.068 heridos
- 11.313 prisioneros (en Malvinas al finalizar las hostilidades)

### 5-2 Cruz Roja

Efectuó las verificaciones de los barcos de sanidad para garantizar la tarea; los prisioneros de ambos bandos fueron reintegrados a la brevedad. Como prisioneros embarcados en buques británicos, los excombatientes argentinos observaron que los mercantes, disponían de los sistemas de ocultación de luces para navegación nocturna. Se desconoce si ya estaban preparados o se los adaptó para el conflicto.

## 6- Reflexiones, testimonios y conclusiones

**6-1** Es posible que en este análisis se hayan omitido aspectos importantes pero la evidencia es que los británicos superaron con una logística más apropiada a la de Argentina; encontrándose mucho más alejados dispusieron eficientemente los medios y provisiones necesarios para una difícil operación, que no se suponía que la realizaran. La decisión de ir al conflicto dentro del gobierno de Gran Bretaña mereció grandes objeciones por parte de algunos integrantes del gabinete británico; pero fue un almirante que con decisión y conocimiento profesional sugirió que ese país podía reconquistar las Malvinas. (24) (25)

**6-2** No ha sido viable, por el momento, determinar a partir de qué fecha Gran Bretaña conoció el Operativo Rosario; se evalúa casi con certeza que no fue el mismo 2 de abril, por cuanto existieron muchos escapes de información (26) y actividades que deben haber puesto en alerta a los ingleses, pero a partir de ese momento el alistamiento adquirió un veloz ritmo y es aquí donde los aspectos de experiencia y capacidad industrial fueron los argumentos para contar en poco tiempo con la Fuerza de Tareas para la "Operación Corporate" (27).

**6-3** En las Malvinas algunos de los buques argentinos eran antiguos y con armamento obsoleto frente a una armada británica moderna; la US Navy dispone cuando es necesario de barcos mercantes en cantidad, a desplegar con rapidez. Los EE.UU., mediante subsidios a la Marina Mercante, disponen el 50% de sus buques para uso militar (28).

(23)

*En 1995 el autor asistió a un seminario en Buenos Aires, dictado por 8 especialistas británicos que trataron este tema y el análisis del comportamiento en la Antártida del hielo marítimo y continental.*

(24)

*La velocidad, efectividad y vigor con el que se manejaron Thatcher y sus ministros fue enorme. El principal responsable fue el primer Lord del Mar, Admiral Sir Henry Leach, que en la reunión de crisis del gabinete dijo que se podía acudir con una fuerza naval de inmediato y que se forzaría quebrar a la Argentina, o a hacerla desistir, en contra de la opinión contraria del Ministro Nott, quien decía que se podía caer en un desastre si la F. de T. no lograba detener a la Argentina.*

(25)

*El secretario de Defensa, John Nott, presentó todas las razones que hacían aleatoria, por no decir imposible, una expedición militar, a 15.000 km, cuando se acercaba el duro invierno austral. Subrayó la miseria presupuestal y material de las fuerzas armadas y la contradicción entre las últimas reducciones y una costosa operación en el Atlántico Sur, justo cuando habían decidido retirar el único barco patrullero! Mandar un cuerpo expedicionario a las Falklands pesaría demasiado en un presupuesto ya cargado con dos programas mayores: cambiar los misiles nucleares Polaris por los nuevos Trident y renovar el material convencional de las fuerzas británicas instaladas en Alemania frente a las del Pacto de Varsovia. Pero la razón principal de la reserva de la Defensa era la muy verosímil posibilidad de un desastroso fracaso de la eventual empresa militar.*

(26)

*En el informe FRANK, menciona nota del Agregado Militar inglés en Buenos Aires, que decía que la Argentina iba a la guerra. Incluso civiles con conexión con FF.AA. tenían cierta información por falta de disciplina del secreto. Meses antes (6) se detectó la presencia de un oficial inglés en Montevideo que cruzó a la Argentina.*

(27)

*En 1977 la RN destacó a Malvinas al SSN Dredgonaut y dos fragatas de apoyo para impedir la ocupación; fue denominado operativo "Journayman" y disponía de instrucciones muy detalladas para actuar. Por esta razón algunos políticos laboristas dicen que Thatcher forzó el conflicto en 1982.*

(28)

*Admiral de la Navy James L. Holloway, ex CNO. Periódico Clevelan Express, 5 de mayo de 1982, del Proceedings, agosto 1982.*

**6-4** Son escasos los estudios disponibles para analizar cuál fue el resultado desde el punto de vista de la logística; la mayoría de los autores se han inclinado al empleo táctico de los medios. Es por esta razón que se cree conveniente continuar desarrollando para ambos bandos el análisis y aprovechar la experiencia adquirida.

**6-5** La logística británica en 1982 chocó con una dura realidad, a tener en cuenta en planeamiento militar: encontraron en los hechos y en el terreno que las guerras no tienen lugar precisamente donde se espera o donde se predice que ocurran <sup>(29)</sup>.

**6-6** La capacidad de los EE.UU. para proyectar y sostener su poder de combate en áreas tan alejadas excede por mucho a la británica. Por muchos años el Estado Mayor Conjunto de los EE.UU. se ha dedicado a formular planes en varios lugares donde pueden surgir crisis.

**6-7** La logística está condicionada por los factores fijos del área o zona de operaciones. Ello obliga al análisis detallado de esta realidad a fin de lograr éxito. En Malvinas, el lugar de desembarco seleccionado por los británicos en el Estrecho de San Carlos y la zona desde la cual se proyectó la logística a los medios en combate, dependió de las características predominantes del terreno y la topografía a fin de minimizar daños ante los ataques, e instalar las armas antiaéreas de protección <sup>(30)</sup>.

**6-8** Existen otros aspectos relacionados con la logística que por su enorme extensión no se pueden tratar, pero reflexionemos, pensando en un viejo refrán militar:

“Los aficionados hablan de estrategia, los buenos profesionales de logística” <sup>(31)</sup>. ■

NOTA: En la segunda parte se complementa este artículo con detalles.

## BIBLIOGRAFÍA

- Guerra aérea sudatlántica, *IPN J. Ethell y A. Ponce*.
- Weapons of the Falklands conflict, *Bryan Perret, Ed. Blandford press, 1983*.
- Air War South Atlantic, *Jeffrey Ethell and Alfred Price, Sidgwick Jackson, 1983*.
- The Battle for the Falklands, *Max Hasting and Simin Jenkins, Ed. Michel Joseph, London, 1983*.
- La guerra inaudita, *Rubén Moro, Ed. Pleamar, 5ª edición, 1986*.
- Exposición del Secretario de Defensa de EE.UU., *John F. Lehman, ante el Senado de EE.UU., 3 de febrero de 1983*.
- Informe del Mayor General Cern Perkins, asesor militar de *British Aerospace Dynamic Group*.
- Informe reservado británico a la NATO, *Dusseldorf, diciembre de 1981*.
- Informe del grupo especial del EMGA (brain storming) durante el conflicto <sup>(32)</sup>.
- Informe del Secretario de Estado Adjunto para Asuntos Interamericanos de la Cámara de Representantes de EE.UU. *Thomas O. Enders, agosto de 1982*.
- Exposición de JEOPE del EMGA, 26 de julio 1982 (actividad en Malvinas).
- Archivo del Autor.
- Informe del Oficial de enlace naval del Comando del V Cuerpo de Ejército en Comodoro Rivadavia.
- Artículo del Almirante de la NAVY H.S. Train, *Boletín del Centro Naval, 28-9-1987*.
- The Official History of the Falklands Campaign, *Sir Lawrence Freedman, 2 tomos, Vicepresidente Del King's College of London (Whitehall History Publishing)*. Tony Blair promovió esta “historia oficial” <sup>(33)</sup>.
- Obra La Guerra de sir Lawrence Freedman, 2003, *Foreign Policy*.
- Revista Proceedings, agosto de 1982.
- La guerra secreta por las Malvinas, *Nigel West, ED Sudamericana, 2da edición, septiembre de 1977*.
- Testimonios de combatientes.
- El conflicto de 1978.
- Apoyo logístico británico durante la guerra de Malvinas, *Mayor K. Privratsky (US Army)* <sup>(34)</sup>

## COMENTARIOS

- La biblioteca del Centro Naval dispone de una excelente colección de obras nacionales y extranjeras sobre el conflicto; índice temático: “Malvinas” y “Conflicto de Malvinas”.
- El IPN a su vez ha reeditado en castellano algunas obras en idioma inglés y el Boletín del Centro Naval ha publicado numerosos artículos de autores nacionales y extranjeros.
- La Escuela de Guerra Naval dispone de trabajos y libros editados por esa escuela, algunos “reservados”.
- Por último el Proceedings de los EE.UU. ha publicado numerosos artículos sobre la Guerra de Malvinas, algunos respondiendo a estudio de alumnos, en particular de los Marines.

(29)

Apoyo logístico británico -Mayor K. Privratsky) US ARMY.

(30)

Del autor: en el año 1978, la Estación Secundaria en la Isla de los Estados para la agrupación de Lanchas Rápidas fue seleccionada teniendo presente este concepto y resultó escogido Puerto Parry interior, para limitar la aproximación de ataques aéreos por la topografía circundante.

(31)

En la crisis de 1978 con Chile, el autor considera que la logística de la Armada fue más real y concreta; en Malvinas no se dispuso del tiempo suficiente para adoptarla.

(32)

El autor participó hasta que fue destinado a Comodoro Rivadavia el 8 de abril de 1982.

(33)

Es conocido que en Gran Bretaña existe una marcada diferencia entre los dos partidos políticos en cuanto a Malvinas. No sorprende esta decisión de Blair porque su partido es más moderado con el tema.

(34)

Excelente obra con las fallas de los británicos en la Guerra de Malvinas (biblioteca CN).

# EL GRUPO NOTTINGHAM-MALVINAS

EDUARDO C. GERDING

Durante el transcurso del año 2006 fui invitado por el profesor Bernard McGuirk, Director del Centro de Estudios para las Culturas Posconflicto de la Universidad de Nottingham (Reino Unido) y autor de *Falklands-Malvinas: An Unfinished Business, Comparative Literatures in Conflict*, para dar una exposición en Willoughby Hall sobre "Las bases comunes Posconflicto en las relaciones anglo-argentinas: las secuelas del conflicto de 1982". El moderador de dicha mesa fue el Comodoro (Ret) submarinista Toby Elliott de la Royal Navy y Director Ejecutivo de la Sociedad de Salud Mental del ex personal uniformado.

Organicé la concurrencia al Reino Unido de todos los participantes argentinos, traduje los diálogos de nuestros compatriotas y, a requerimiento del ex Comandante David Morgan, traduje además las excelentes exposiciones de Martin Reed (Oficial en Jefe del SS *Camberra* durante el conflicto y actual secretario de la Asociación de la Medalla del Atlántico Sur (SAMA) y de Mark Sandman, psicólogo y ex francotirador de la División 101 Aero-transportada durante la Guerra de Vietnam. Entre la distinguida audiencia se encontraba Lars Reiermark (Administración de Veteranos de las Fuerzas Armadas de Noruega). El pub Jerusalem, el más antiguo de Inglaterra, fue testigo de los esfuerzos previos del Contraalmirante Carlos Hugo Robacio (ex Comandante del BIM 5) y de Mike Seear (ex Oficial de Operaciones, Jefe de Operaciones y Oficial de Entrenamiento del Primer Batallón del 7mo Regimiento Gurkha del Duque de Edimburgo) por esclarecer detalles del Combate de Monte Tumbledown.

El coloquio se inició con un requerimiento espontáneo de ambas partes. En medio de un enorme silencio Angus Smith (Capellán del Segundo Batallón de Guardias Escoceses durante el combate de Tumbledown) me invitó a que tradujera una oración. Todos rezamos por el éxito de este evento internacional y el ambiente llegó a su clímax cuando traduje las palabras del Evangelio de Lucas 6:20-23. El Contraalmirante Robacio y el General Mike Scott (ex Comandante del Segundo Batallón de Guardias Escoceses en Tumbledown) ofrecieron una brillante descripción de sus experiencias.

Al finalizar el coloquio, David Morgan (ex Comandante del Primer Batallón de Ghurkas), quien fue el moderador de la mesa integrada por Robacio y Scott, se dirigió a la audiencia y dijo: "Hoy hemos plantado aquí una semilla que eventualmente crecerá en un árbol grande". La otra exposición brillante provino del CNIM (RE) Eduardo Villaraza (ex Jefe de Compañía del BIM 5) y su contrapartida Simon Price (ex Jefe de Compañía del Segundo Batallón Escocés).

*El Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding se recibió de bachiller en 1967 en el Colegio Cardenal Newman. Egresado como médico en 1974 (Facultad de Medicina de la Universidad del Salvador). Primer médico de la Plana Mayor del transporte ARA Canal Beagle durante el conflicto con Chile en 1978. Ex Jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Naval Puerto Belgrano y del Hospital Naval Cirujano Mayor Dr. Pedro Mallo. Ex Jefe del Departamento Sanidad del Batallón de IM de Comando y Apoyo Logístico (BICL), del BIM 5 (Ec) y de la ESIM. El CCME (RE) Eduardo C. Gerding ha publicado recientemente en el Instituto de Publicaciones Navales su libro La Saga de David Jewett (The Quest of David Jewett) que narra la historia del ex oficial de la Armada de los EE.UU. quien izara por primera vez nuestro pabellón en las Islas Malvinas. En el transcurso del año su trabajo sobre Jewett ha sido seleccionado por las autoridades de la Academia Naval de Annapolis (EE.UU.) para ser expuesto en la misma.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 30.11.2006

Imagen superior. Fila posterior de izquierda a derecha: Toby Elliott, Jorge Daniel Pérez Grandi, David Morgan, Michael Scott y Dr. Alan Warsap. En el medio de ambas filas, a la derecha, Suboficial Principal Nicolás Urbieta. Fila de abajo de izquierda a derecha: Dr. Eduardo Gerding, Eduardo Villaraza, Capellán Angus Smith, Diego García Quiroga y Jeremy McTeague.



CNIM(RE) Eduardo Villaraza y Simon Price (ex Jefe de Compañía del Segundo Batallón de Guardias Escocesas).

(1)

Les tocó en suerte una época extraña.

El planeta había sido parcelado en distintos países, cada uno provisto de lealtades, de queridas memorias, de un pasado sin duda heroico, de derechos, de agravios, de una mitología peculiar, de próceres de bronce, de aniversarios, de demagogos y de símbolos.

Esa división, cara a los cartógrafos, auspiciaba las guerras.

López había nacido en la ciudad junto al río inmóvil; Ward, en las afueras de la ciudad por la que caminó Father Brown. Había estudiado castellano para leer el Quijote.

El otro profesaba el amor de Conrad, que le había sido revelado en una aula de la calle Viamonte. Hubieran sido amigos, pero se vieron una sola vez cara a cara, en unas islas demasiado famosas, y cada uno de los dos fue Caín, y cada uno, Abel.

Los enterraron juntos. La nieve y la corrupción los conocen.

El hecho que refiero pasó en un tiempo que no podemos entender.

Jorge Luis Borges, 1985.

(2)

*Hors de combat, quiere decir literalmente "fuera de combate" y es un término francés utilizado en diplomacia y leyes internacionales que se refiere a los soldados que no pueden cumplimentar sus funciones militares. Ejemplos de esto incluyen a los pilotos derribados, a los enfermos, heridos, detenidos e incapacitados. Las leyes de guerra establecen que se les debe dar una protección especial e incluso en ocasiones concederles el estado de prisioneros de guerra.*

También compartió su experiencia en el conflicto Jeremy McTeague (ex Comandante de la 10ma Sección, Compañía D del Batallón de Ghurkas), quien actualmente está empleado en Ginebra en una fundación filantrópica. El Ejército Argentino estuvo representado por el Teniente (R) Jorge Daniel Pérez Grandi (que estuvo a cargo de la Primera Sección del Regimiento 4 de Infantería) quien fue herido en el combate de Dos Hermanas (junio 11/12), y el Suboficial Principal Nicolás Urbieto, quien actuó en apoyo del primero.

Entre el personal de la Armada se encontraba el Teniente de Fragata buzo táctico Diego García Quiroga, quien participó de la Operación Rosario y fue herido en combate. Fue muy valioso el aporte de Alan Warsap (oficial médico del Regimiento de Guardias Escocesas quien asistió a heridos argentinos y británicos). El profesor Lars Weisæth ofreció una actualización sobre el estrés post-traumático. Weisæth es una autoridad mundial en materia de psicotraumatología y apoyo psicosocial para los conflictos bélicos y desastres civiles de grandes proporciones. Es el Director de Investigación para el Centro Noruego del Estudio de la Violencia y Estrés Traumático en la Universidad de Oslo y lidera el Servicio de Psiquiatría de las Fuerzas Armadas Noruegas.

La concejal del Partido de General Roca, Córdoba, María Isabel Clausen de Bruno, relató experiencias muy emotivas como las de un veterano que le refirió: "Estoy feliz pues dejé mis dos piernas en el suelo de Malvinas". María Fra Amador, académica e investigadora, y Lucrecia Escudero, profesora de la Universidad de Lille, nos ilustraron sobre este tema tan difícil y aportaron su encanto personal. El profesor McGuirk, teniendo como moderador a la abogada francesa Sophie Thonon-Wesfreid, ofreció un plenario sobre la representación literaria de la guerra citando el famoso poema de Jorge Luis Borges "Juan López y John Ward" (1).

Al regresar a Buenos Aires decidí fundar el denominado Grupo Nottingham-Malvinas con la activa colaboración de todos los que participamos en el coloquio. Los objetivos del grupo no apuntan solamente a esclarecer aspectos bélicos de 1982 difundiendo la gesta de Malvinas sino también incrementar, en base a la experiencia internacional, nuestros conocimientos para una mejor atención de los veteranos de guerra afectados por las secuelas del conflicto, impulsar a los intelectuales de la Argentina y el Reino Unido por hallar una resolución al diferendo y en la medida de lo posible a fortalecer las históricas relaciones entre ambos países.

Así, entre el 23 de marzo y el 10 de abril de 2007 organizamos un encuentro similar en Buenos Aires con la misma flama encendida en Nottingham. Eran nada menos que los 25 años del Conflicto de Malvinas, lo cual despertaba un montón de recuerdos.

Concurrieron Mike Seear autor del libro *Con los Gurkhas en Malvinas: Un diario de combate* (*With the Gurkhas in the Falklands. A War Journal*, Pen and Sword Books, 2003) y coautor del libro *Hors de Combat* (2). *El Conflicto Falklands-Malvinas a partir de los 25 años* (*Hors de Combat. The Falklands-Malvinas Conflict Twenty-Five Years On*, Zoilus Press, 2007), el Profesor Lars Weisæth y su esposa Brit quien actualmente es Directora del Centro de Excelencia del Sistema de Apoyo Especial Educativo del Estado Noruego.

Después del encuentro de Mike Seear con el Brigadier General Menéndez, Cliff Caswell (periodista) y Steve Dock (fotógrafo) de la revista *Soldier* del Ejército Británico entrevistaron al Teniente Coronel Tomás Fox (del Ejército Argentino, quien dirigió el fuego de artillería de sus cañones de 155 mm contra los Gurkhas los días 10-12 de junio de 1982). La recepción realizada en el Círculo Militar estuvo organizada por el Teniente VGM (RE) Jorge Pérez Grandi. El



domingo 25 de marzo se realizó un encuentro interactivo en el Hotel Anexo del Centro Naval con la asistencia de los Contraalmirantes (RE) Carlos Alberto Büsser y Carlos Hugo Robacio. Esa misma tarde organicé además un encuentro con el SPIM (RE) Luis Jorge Lucero, SMIM (RE) Elvio Ángel Cuñé y los conscriptos del Grupo de Morteros 81 del BIM 5 que participaron del combate de Tumbledown. Mike Seear le dijo al grupo: "Uds. fueron la mejor unidad". Entonces el ex conscripto Luis Montivero le preguntó: "¿Cómo sabían que éramos la mejor unidad?". Seear le contestó: "Porque teníamos un Servicio de Inteligencia y sabíamos lo que Uds. hacían pero además Uds. son Infantes de Marina y es un hecho mundialmente conocido que los Infantes de Marina son la mejor unidad de combate". Al día siguiente el profesor Weisæth dictó una conferencia denominada *La salud mental operacional: antes, durante y después del conflicto*, en la Sala Juan Cuatrecasas de la Universidad John Fitzgerald Kennedy presidida por el Decano de Psicología Dr. Héctor Fischer.



Contraalmirante (RE)  
Carlos H. Robacio  
y General Michael Scott  
CB CBE DSO

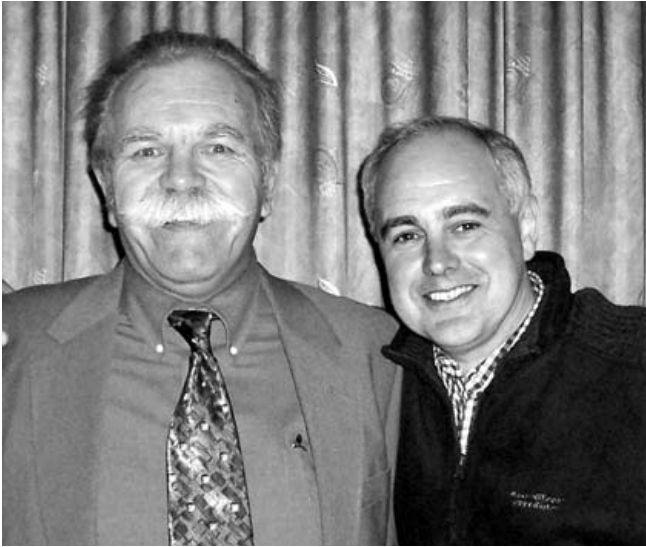
El profesor Weisæth mencionó los errores más comunes que se cometen al interactuar con los veteranos de guerra y además mencionó dos factores:

- a) **El crecimiento postraumático** que se refiere a la puesta en práctica que hace el veterano de guerra de la experiencia aprendida a través del conflicto bélico. No obstante, hizo notar que existen grupos reducidos de veteranos que no capitalizan experiencias a partir de las crisis,
- b) **Autoridad existencial** que implica la falta de respeto que el veterano de guerra puede llegar a evidenciar hacia sus superiores (tanto en el ámbito civil como militar) por el hecho de que aquéllos no participaron del combate. Al actuar de esta forma, el veterano de guerra genera en los que lo rodean la percepción de que constituye una amenaza para la organización a la cual pertenece ocasionando su desvinculación laboral (a veces en forma objetable).

En lo referente al conflicto Afganistán / Irak el profesor Weisæth ofreció los siguientes datos:

	Irak (222.620)	Afganistán (16.138)
Se detectaron cuadros de estrés postraumático	9,8%	4,7%
Se detectaron otros tipos de alteraciones mentales.	19,1%	11,3%
Consultaron a una clínica de salud mental dentro del año de haber regresado.	34,6%	21,5%
Se les diagnosticó una alteración mental dentro del primer año que permanecieron en su hogar.	11,9%	9,7%

El profesor Weisæth concluyó su exposición con el siguiente resumen para futuros conflictos:



Mark Sandman  
y Dr. Eduardo Gerding.

- La necesidad de tomar conciencia de las lecciones históricas aprendidas en el campo de batalla.
- Balancear la necesidad de la organización con las necesidades clínicas del individuo.
- El combatiente debe percibir el significado que tiene la guerra en la cual está participando. Tener presente el rol de los medios de difusión y el apoyo del público hacia la guerra que se está librando.
- La necesidad de dirigirse e involucrar a las familias en el tema, informarlas. Cuando el personal militar está destinado en el exterior, corregir aquellas informaciones alarmantes que pueden llegar a publicar los medios de difusión
- Trabajar proactivamente para reducir el estigma de las alteraciones mentales integrando los sistemas de asistencia física y mental destinados a los veteranos de guerra.

Gustavo Sierra del diario *Clarín* y la Srta. María Elena Polak de *La Nación* entrevistaron a Mike Seear y al profesor Weisæth en la casa del suscriptor.

El 28 de marzo, coordinado por la Srta. María Fra Amador, expusieron el Contraalmirante Robacio y el Mayor Seear en el Foro de las Mujeres. Concurrieron cerca de 100 de las mujeres más relevantes de la Argentina (embajadoras, profesionales, periodistas, etc.) lideradas por su presidenta, la Sra. Marcela Miguens. Este evento contó con el testimonio de tres veteranos de guerra conscriptos de Ejército: Germán Estrada, Esteban Pinto (Batalla de Monte Williams) y Juan Casanegra. El profesor Weisæth mencionó el hecho de que muchas esposas no son conscientes de que el hombre que regresó de la guerra no es el mismo con el que se casaron. También dijo que algunas esposas *deberían recibir medallas al valor* al tratar de mantener a flote sus matrimonios. Seear se entrevistó más tarde con el CNIM Omar Miño (Batalla de Tumbledown) y con el TNIM (RE) Marcelo Oruezabala, quienes revelaron aspectos muy interesantes del enfrentamiento.

El 29 de marzo nuestros huéspedes tuvieron una recepción oficial en General Roca (Córdoba) auspiciada por la Sra. María Isabel Clausen de Bruno. Posteriormente ofrecieron una exposición en el Museo Nacional de la Guerra de Malvinas en Oliva (Córdoba). Antes de partir Seear pudo escuchar el testimonio de los veteranos de guerra conscriptos Bernardo Dobrenic (Fuerza Aérea) y Hugo Francisco Villarreal (Ejército Argentino). El 2 de abril nuestros invitados fueron testigos de los actos de conmemoración del Conflicto de Malvinas llevados a cabo en Buenos Aires. El mismo fue transmitido en vivo al Reino Unido por los periodistas de la BBC Judy Fladmark y Jack Izzard. Si bien no concurrió a Buenos Aires, el profesor Bernard McGuirk estuvo presente a través de su artículo "Pensaron que era una Guerrita" publicado por la revista *Ñ* de *Clarín* el 31 de marzo del corriente.

Al igual que en Nottingham la reunión fue un total éxito. Sabemos muy bien que nunca abandonaremos nuestro concepto de soberanía sobre las islas Malvinas y que si fuéramos llamados nuevamente a servir a nuestra Nación volveríamos una y mil veces. Por momentos Malvinas parece ser un nudo gordiano. Sin embargo también es conveniente recordar las palabras del General Sherman (Guerra Civil de los EE.UU.) dirigidas en 1880 a los cadetes de la Academia Militar: "La guerra es el infierno". ■

## Un esperanzador encuentro sobre las Malvinas

Carlos A. Robacio

Sólo una mente muy especial y romántica, por no decir lúcida y extraordinaria, como la del profesor Bernard McGuirk, director del Centro de Estudios para la Cultura Post-Conflicto de la Universidad de Nottingham, con la inestimable coparticipación de Catherine Davies y otras no menos importantes colaboraciones, como la de Berly Tribbick, Catherine McGuirk y el empuje fundamental del mayor Mike Seear, ex oficial de la 7a. Compañía de Fusileros Gurkhas del Ejército Británico, podía impulsar un insólito encuentro, entre otros, de veteranos que se habían enfrentado en la batalla por Puerto Argentino en 1982. La motivación: exponer sobre Bases Comunes Postconflicto en las Relaciones Angloargentinas: Las Secuelas del conflicto de 1982.

Se reunieron diplomáticos, académicos, periodistas y escritores de veinte naciones, junto con veteranos de Malvinas.

La finalidad fue estudiar las manifestaciones culturales tanto civiles como militares del conflicto, así como su impacto y consecuencias sobre el hombre en la Argentina, el Reino Unido e internacionalmente.

Esta idea de las Universidades de Nottingham y Bolonia y la intervención de sus miembros como agentes en situaciones de conflicto y postconflicto se configura como un lugar de colaboración, resistencia, refugio y memoria que explora desde el punto de vista de diferentes disciplinas, así como haciendo uso de variadas aproximaciones interdisciplinarias.

El coloquio se desarrolló en el Willoughby Hall de la Universidad, en tres jornadas intensas. La primera parte fue destinada a temas sobre la Independencia en América Latina, fundamentalmente en Colombia, algo de Méjico, los nacionalismos, la vida familiar y política, íconos femeninos de la Independencia, la intervención de la mujer



Mike Scott, Carlos Robacio y David Morgan.

como Las Soldaderas de Santa Anna y Mujeres en el Ejército Mejicano, y cómo interviene el conflicto como catalizador en la transformación de la mujer. Se finalizó con reflexiones sobre el conflicto en América Latina.

La segunda parte, en la que estuvimos totalmente comprometidos, se refirió a Malvinas. La iniciaron dos sobresalientes expositoras argentinas. Por un lado, Lucrecia Escudero Chauvel, con "Malvinas veinte años después" y, por el otro, María Fra Amador, con "La paz de los Babuinos, la Guerra de Malvinas, génesis de la agresividad".

Luego continuó con el tema Salvando a la Nación: post-conflicto desde el punto de vista del culpable, por parte de Sophie Thonon Wesfreid. Esta exposición, a nuestro juicio,

estuvo apartada del motivo del coloquio, pues se refería más a los derechos humanos, a los gobiernos militares de Argentina y Chile y a la increíble mentira de los “Chicos de la Guerra”, pues nuestros conscriptos frisaban entre los 18 y 20 años. ¿Qué podrían decir nuestros adversarios, que tenían voluntarios de 16 años?

En este aspecto, lo realmente importante es que no hay edades para defender a la Nación a la que pertenecemos. Además, nuestros adversarios consideran el comportamiento de los hombres del Batallón de I.M. N° 5 Ec., especialmente los conscriptos, como de excelentes profesionales. Y de estos bravos reconocidos internacionalmente, nadie se acuerda.

Posteriormente, se expuso sobre Los soldados olvidados de las Falklands, refiriéndose en especial a los gurkhas, la salud mental operativa y, con posterioridad, a la participación de un capellán en la campaña a cargo del reverendo Angus Smith.

Ya centrándonos en lo que se llamó la Batalla de Tumbledown, expusimos los tres comandantes presentes, que habíamos colisionado en 1982. Lo hicimos en el siguiente orden: primero, el comandante del 2do. Batallón Escocés, el general Mike Scott; luego el suscripto, comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 5 Ec. y, cerrando el trío, el comandante del 1er. Battalion 7th Gurkha Rifles, brigadier David Morgan.

Nos sucedieron los entonces jefes de compañía que intervinieron en el Monte Tumbledown, el capitán de navío IM Eduardo Villaraza, y el oficial Simon Price, de las fuerzas atacantes, recordando el reto que constituyó la batalla cuerpo a cuerpo durante la noche. Les siguió Jeremy McTeague, jefe de la 10 Sección, Ca.D, 1st Bn, 7th Gurkha Rifles, en una descripción apretada y veraz de las emociones experimentadas con su hermano oficial, también en la batalla.

**E**n una muy ajustada secuencia de los hechos y más que interesante relato, escuchamos los testimonios de Alan Warsap, médico del 2do. Batallón Escocés, seguido por el teniente de navío buzo táctico Diego García Quiroga, herido el 2 de abril cuando pretendía rescatar al capitán Giachino.

Proseguirían con sus relatos dos dignos hombres del Ejército Argentino, el teniente Jorge Pérez Grandi, herido en Monte Dos Hermanas mientras cubría el repliegue de sus hombres, y el suboficial Nicolás Urbietta, que regresó al frente para rescatar a su jefe. Ambos desmintieron tanta mal intencionada historia con las que se expresan al mundo las películas argentinas, en ese afán de autodestrucción que nos caracteriza.

Nuestros adversarios no exhiben hacia el exterior sus

miserias. Es probable que ellos, con muchos más años de vivencia, miren más hacia el futuro y traten de construir y mantener su prestigio, bien ganado por supuesto, para sobrevivir mejor.

Cerró este ciclo una mujer, la maestra y escritora María Isabel Clanes de Bruno, una ineludible luchadora por la gesta, amante de la Patria y protectora de veteranos, que supo cautivar a todos, aun rompiendo las reglas de los tiempos del coloquio.

Luego vendría la cátedra médico-psiquiátrica, a través de los doctores Eduardo Gerding (argentino armador de la delegación, que si bien no es veterano, los atiende en el PAMI), con las consecuencias del combate sobre los veteranos; Mark Sandman, con el apoyo entre veteranos; y Benzil Connick y Martin Reed, de la Asociación Medalla del Atlántico Sur.

Cerró el coloquio el profesor Bernard MacGuirk, en una excelente síntesis de lo acontecido.

No obstante, manifestó que, fuera del éxito del encuentro, le parecía un fracaso, ya que, en su opinión, si bien en la exposición que realizara quien escribe este artículo se expresara conciliatoriamente en la necesidad de concordar intereses, en ese camino de la solución del conflicto por la vía de la razón, no había dejado ningún resquicio en cuanto a la pertenencia de las islas a la Argentina. Nuestra posición en ese aspecto era irreductible y ello quedó claramente expuesto en las manifestaciones de los veteranos argentinos. Estábamos dispuestos, si fuera necesario, a luchar nuevamente en pos de nuestros legítimos derechos, geológicos y legales.

Desde mi punto de vista, creo que el coloquio fue más que exitoso, pues permitió a los participantes interpretar y conocer diferentes concepciones de los hechos, muchas veces opuestos.

Fuera de las exposiciones, en las que se expresaba e interrogaba, el contacto continuaba con muchos más detalles durante las horas de las comidas y en reuniones de confraternidad. Esta convivencia fuera de escenario fue muy estrecha y posibilitó a todos compartir y comparar experiencias, un mayor conocimiento mutuo y del conflicto, al llegar al detalle de lo acaecido. Y lo que inicialmente fue, al encontrarnos, casi un simple y protocolar apretón de manos, terminaría en la despedida en un sincero y emotivo abrazo de amigos.

Se establecieron ciertas pautas muy interesantes. La primera y fundamental es que cambiamos el término de enemigos por el de adversarios, puesto que no existió una declaración de guerra y nos sentábamos a la misma mesa. Se estableció, además, que el término “conflicto” se adecua

más a lo acontecido. Se llevó a cabo una batalla, tal vez la última convencional, en la que ambos adversarios respetamos a rajatabla las reglas establecidas internacionalmente para la guerra; que la batalla se libró a pesar de que militarmente no se justificaba, o que no se debió haber llevado a cabo nunca, ya que las fuerzas argentinas estaban rodeadas bajo el punto de vista terrestre, del mar y del aire.

La lucha fue cruenta y cruda, y la contienda tuvo diferentes motivos para uno y otro. Por un lado, el de ellos, en la premura para asegurar el cumplimiento de los objetivos políticos de su nación y, por el nuestro, en la defensa del territorio y nuestro Honor Nacional.

Las naciones que no luchan por mantener su integridad desaparecen de la faz de la tierra y, quiérase o no, el conflicto, a pesar del resultado, dejó claramente establecido que nada definitivo y permanente podrá hacerse jamás en Malvinas sin nosotros.

Ante alguna pregunta, contesté que creo que el mejor camino para la solución definitiva del diferendo es asociarnos, ya que para la explotación de nuestra inmensa plataforma continental (una de las más extensas del mundo) se requiere una alta y costosa tecnología que ellos poseen, y es de sabios saber conciliar intereses, lo cual no es otra cosa que emplear el camino de la razón. Ese fue el fin último del conflicto de 1982: que se negociara con seriedad la restitución de nuestras islas.

Recuerdo que, entre otras preguntas que se me formularan, hubo una con respecto a los habitantes. Contesté que en las islas hay muchos ciudadanos ingleses y, con relación a los *kelpers*, en mi entendimiento, son ciudadanos argentinos que se creían ingleses, pero que no había ningún inconveniente en que usaran ambas nacionalidades, como tantos argentinos que poseen otras de acuerdo con el legado de su sangre, puesto que el nuestro es un país de hombres libres.

Además, insistimos para dejar claramente establecido que la recuperación de las Malvinas tuvo por objeto lograr una negociación seria y definitiva, como también que el “después” (el enfrentamiento) fue improvisado y no deseado.

Se admitió, no obstante, que se luchó con valor y entereza por ambos lados y que la victoria la lograron sobre el borde de la derrota.

En ese aspecto, es admirable el comportamiento de tropas que salieron de Palacio, como las de la Vta. Brigada y que, en muy breve tiempo, estaban luchando a 15.000 millas de su terruño. Para ello, sin dudas, se requiere alta moral y un valor inusitado.

Es conveniente desmitificar la errada y mala propaganda que se ha endilgado a las tropas gorkhas, como si fueran sanguinarios e implacables. Nada de eso es verdad. Son valerosos y excelentes guerreros, pero hombres al fin, iguales a nosotros, que quieren y aman de la misma manera que todo otro hombre y que también mueren como los otros.

Se pudo comprender y hasta admirar el esfuerzo y la entrega de la propia vida que la vocación militar exige, en esa característica que fue común a ambas fuerzas. En el caso específico del Batallón de I.M. N° 5 Ec., que debió enfrentarlos en una lucha cuerpo a cuerpo, dura y cruenta, en Tumbledown, pudimos apreciar la admiración por el comportamiento en batalla de todos nuestros hombres (en especial los conscriptos) y el obtener el reconocimiento de que las cosas los favorecieron al filo del fracaso.

Por otro lado, quedó claramente establecido el valor de todos los hombres de las Fuerzas Armadas argentinas, que intervinieran luchando contra toda razón escolástica militar en Malvinas.

Es más, concluimos que práctica y excepcionalmente para alguien que intervino en acciones de la guerra, donde se mata o se muere, es fundamental no odiar al adversario y que, aun en el más sangriento de los combates, es posible pensar, para no hacer inútilmente cruentos todos los sucesos y así ahorrar vidas propias y del oponente. Pero ello no excluye que prácticamente todos, en mayor o menor medida, de inmediato o tiempo después, salgan indemnes del combate.

Pienso que, si nos animáramos, podríamos repetir este coloquio en la Argentina. Le agregaría la concurrencia de personal de los cuerpos diplomáticos, para que este sueño intelectual avance y tal vez concluya mucho más exitosamente en la solución definitiva de este conflicto.

Ni ellos ni nosotros podemos desconocer que, en todas las secciones de las Naciones Unidas donde se trata el tema, nos instan por absoluta y abrumadora mayoría a resolver definitivamente el conflicto por la vía del acuerdo bilateral, serio y responsable.

Coincidimos todos los que integramos la delegación argentina con la conclusión realmente sincera que expresara el brigadier David Morgan: “En Nottingham hemos plantado un retoño. Quiera el Señor que crezca”.

El almirante (R) Carlos A. Robacio, vecino de nuestra ciudad, tuvo destacado protagonismo en la Guerra de las Malvinas. ■

## Fragata Libertad



Allí la veís...  
...¡Esbelta y renovada!

El trinquete, el mayor  
y el mesana, con sus jarcias  
y marcha pies expectantes...

El bauprés, símbolo de la  
Armada, en proa, ansiosa  
de vientos.

Allá en popa flamea  
la azul cerúlea y blanca  
con el sol en el centro  
iluminando tu nombre sagrado,  
inscripto en nuestro Himno Nacional  
...¡Libertad... ¡Libertad!  
...¡Libertad!

Desde el 07 de abril...  
puertos de los cinco continentes  
recibirán el mensaje que lleváis...  
...¡Haya en la humanidad...  
¡paz, amor y fraternidad!

¡Que así se logre, por ruego  
de los argentinos  
y de tu nombre!

Teniente de Navío (R)  
**Ramón R. López**

## 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

# EL COMANDO EN EL MAR Y ESAS CADENAS INVISIBLES

OSCAR J. CALANDRA

## Es difícil en una larga carrera naval elegir el recuerdo

profesional que uno pueda calificar como el de mayor significación. Desde el ingreso a la Escuela Naval, donde aprendimos el significado del mar, hasta el retiro, debemos agradecer a la Armada por todos los buenos momentos vividos que superaron con creces a los no tanto, o a los malos, que el tiempo se ha encargado de eclipsar. Y siendo tantas las buenas experiencias pasadas, si debiéramos por obligación elegir alguna, diríamos que el ejercicio del comando de un buque en el mar parecería ser el paradigma de las mejores.

### El comando en el mar

Con todas sus responsabilidades, oportunidades y riesgos, el comando de un buque en el mar es la meta de todo oficial naval de línea que, en cualquier Armada, aspire a una sublime realización profesional. Para ello, quienes hayan logrado alcanzarla, han tenido que esperar y calificarse por muchos años antes de hacerla realidad. Cuando se asume un comando se deviene, por encima de todas las cosas, en responsable, lo cual requiere esfuerzos, exigencias y superación en busca del camino a la excelencia. Pero vale la pena el desafío, la experiencia es inolvidable y resulta un trascendente capítulo en la vida profesional.

El comando de un buque es “un comando”, no importa que sea el de un remolcador, un submarino, un transporte o un portaaviones, y el comandante será “el capitán” sin importar el ancho de sus galones. Él es quien forja su propia imagen y tiene el privilegio de modelar la personalidad tanto del buque como de su dotación. En él recae la total responsabilidad por su conducción y seguridad. Él es “la Armada” para todos sus subordinados.

Solamente un hombre de mar puede comprender hasta qué extremos la integralidad de un buque refleja la personalidad y el talento de un individuo en particular, su Comandante. Para un hombre de tierra esto es difícilmente comprensible... y algunas veces hasta para nosotros lo es. Pero esto es así.

Un buque en el mar es un mundo diferente en sí mismo y, en consideración a las prolongadas y distantes operaciones de las unidades de su flota, una Armada debe asignar poder y depositar su confianza en aquellos a quienes elige para comandar sus buques y hacerlos responsables de su segura navegación, del eficiente funcionamiento de la propulsión, de la precisión en las operaciones y de la moral de la tripulación.

Con mucha frecuencia, un comandante es enviado a cumplir una misión sin habersele indicado cómo hacerlo; es especialmente allí donde puede dar vuelo a su imaginación, su creatividad, su concepción de la maniobra, sus respuestas bajo presión y demostrar así su talen-

*El contraalmirante Oscar Jorge Calandra egresó de la Escuela Naval en 1956. Realizó los Cursos de Capacitación en Salvamento y Buceo, Especialización en Submarinos, Orientación en Comunicaciones, y Oficial del Estado Mayor. Sirvió en la Fuerza Naval del Plata y la Flota de Mar.*

*Fue Jefe del Grupo de Re flotamiento de los buques-tanque de YPF Cutral Co y Fray Luis Beltrán y Subjefe del Grupo Técnico Inspector de la Armada para la construcción del BDT San Antonio.*

*Fue Segundo Comandante del submarino Santa Fe, del destructor Bouchard y de la fragata Libertad. Comandante de los avisos Yamana y Gurruchaga, la lancha rápida Indómita y el submarino Santiago del Estero.*

*Entre otros cargos prestó servicios como Edecán del Presidente de la Nación, Jefe de Armamento de Personal Superior, Jefe de Relaciones Públicas, Agregado Naval Adjunto y Subjefe de la Comisión Naval en los Estados Unidos, Jefe del Departamento Doctrina del Estado Mayor Conjunto y Jefe de Política y Estrategia de la Armada. Como contraalmirante fue designado Secretario General Naval, luego Agregado Naval en los Estados Unidos, Agregado de Defensa y Presidente de la Delegación Argentina ante la Junta Interamericana de Defensa. Pasó a retiro voluntario en 1990. Ejerció la presidencia de la Liga Naval en los años 1994/95.*

*Por sus artículos publicados en el BCN, recibió 4 premios del Centro Naval y 2 de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 21.2.2007



Dux in mare.

to y su confiabilidad. Y bien que las necesitará, porque el mar, un supervisor exigente y riguroso, tanto respeta y recompensa con creces a los que conocen sus humores y lo enfrentan con sabiduría, pericia, ingenio y coraje, como resulta inflexible en el castigo de los indiferentes, los débiles y los ineficientes.

Sea que la misión finalice en éxito o en fracaso, el Comandante habrá de aceptar el premio o hacerse cargo de la condena. En ambos casos su disciplina, entrenamiento, capacidad y órdenes habrán teñido con su impronta a las acciones de su tripulación.

Para una tripulación bien adiestrada y confiada, la idea de un trabajo riesgoso no se vive como un problema. Pero en el mar el peligro y los riesgos existen, y cuando asoman, el Comandante no puede equivocarse: debe estar capacitado para conocerlos, identificar con rapidez su presencia, anticiparse a ellos y decidir si se justifica enfrentarlos o no. No encontrará las soluciones afuera sino dentro de sí mismo. Dependerá de sus conocimientos, sus recursos y su criterio. Pocas veces se da que alguno en esas circunstancias tenga suficiente tiempo y recursos como para que su decisión resulte fácil o clara.

Tal vez sea el comando de un buque en el mar la asignación más difícil y exigente en cualquier Armada. No hay un solo instante durante el ejercicio de sus funciones en que un Comandante pueda librarse del atezado de sus responsabilidades. Sus privilegios, en vista de sus obligaciones, parecerán pequeños. En última instancia, el Comandante es siempre el árbitro final de lo que conviene a su buque. Y es allí donde se siente esa, aparente, "soledad del comando".

### Una primera cadena invisible

Pero no siempre está solo el Comandante. La admiración, el respeto y el temor que el hombre ha sentido siempre ante determinados estados de la naturaleza del mar le han infundido desde tiempos remotos la sensación de franca inferioridad. Su inmensidad lo ha hecho sentirse particularmente abandonado y débil frente a esa potencia avasalladora. Y fue así que la natural tendencia del hombre a satisfacer sus sentimientos religiosos lo llevaron a crear un culto asociado al mar, que ha pasado por todas las religiones, hasta llegar a los cultos cristianos y a las devociones marianas.

La necesidad de recurrir a la divinidad ante cualquier tribulación, en especial cuando la mente y las fuerzas humanas se manifestaban impotentes para dominar a los elementos, hizo que la imaginación de los pueblos de todos los tiempos haya procurado interpretar a su manera aquellos sentimientos causados por el mar, personalizando éste en divinidades marinas con las cuales acababa estableciendo una suerte de *cadena invisible*, a través de la cual instituía un diálogo para la obtención de su benevolencia y protección.

Ello se tradujo en una rica serie de advocaciones –locales, regionales y generales algunas de ellas– pero, principalmente, se comenzó a manifestar en tiempos del Renacimiento la devoción católica marinera en el culto a la Virgen, venerada en templos que se levantaron a lo largo del litoral de casi todo el mundo civilizado. Entre ellas se cuentan la del Rosario, la de Guadalupe, la del Buen Aire, la del Carmen y especialmente para nosotros la de Stella Maris. En ocasiones, y como buena muestra de su acendrada religiosidad y particular agradecimiento a la intercesión de Dios, la Virgen o los santos para la superación de momentos de grave peligro en su vida marinera, los navegantes de todas las épocas han llevado a los santuarios costeros a su regreso, en recuerdo de la gracia obtenida, un exvoto mari-



nero, consistente generalmente en una réplica votiva de su buque que se colgaba del techo o de los muros del templo.

En la politeísta mitología clásica griega no sólo fue Poseidón, dios del mar, a quien se tributó culto, sino también a otras deidades del mundo marítimo, y así se adoraba a Océano, que tomó por esposa a Tetis, diosa de las aguas; a Nereo y a Proteo, también dioses del mar, y a los Tritones, que constituían el cortejo habitual de Poseidón y que, al igual que las Nereidas, señalaban a los navegantes los caminos del mar y los ayudaban a evitar las tormentas y los fuertes vientos. En tiempos más cercanos Azumina Soromarú –divinidad de las aguas en Japón–, la divinidad marina de Miaodao en China, Tangaroa –el dios del océano para los polinesios– y Yemanjá –la diosa de alta mar en el nordeste brasileño–, recibían también las súplicas de ayuda de los marinos en esas latitudes.



Exvoto marineró en la Catedral de Notre Dame de Bon Secours, Montreal, Canadá.

### La otra cadena invisible

Pero hay algo más que acompaña a un Comandante y sólo a él..., más allá de la protección divina a la que muchos creyentes se confían. Algo misterioso y que no se da en todos los casos. Algo exclusivo, intransferible y no siempre palmario.

Es la existencia de otra *cadena invisible* que se establece, como por encanto, entre un Comandante y su buque cuando logran establecer entre ellos un diálogo confidencial de amigos, casi de cómplices, un diálogo fantástico, inexistente para los demás. A través de esa *cadena*, forjada día a día, eslabón por eslabón, llegan a ser ellos “dos hecho uno”, tanto para la toma de decisiones como para enfrentar las adversidades y los riesgos del mar.

Poder encontrar ese lazo es descubrir que el buque no es sólo un objeto material a ser gobernado por fuerzas físicas, que no es solamente ciencia y arte..., es descubrir que tiene alma..., que tiene vida. Es descubrir algo... casi mágico, que sólo pueden comprenderlo quienes lo han experimentado. Es una sensación que la sola voluntad no puede elaborar... que florece sin anunciarse... que genera al comandante seguridad y confianza. Una sensación de la que poco se habla.

Y ese diálogo sin fin, que resulta extraño en sus comienzos, se vuelve con el tiempo y las circunstancias cada vez más íntimo y, con su práctica, más habitual e ineludible. No se interrumpe nunca. Persiste en las bonanzas y en los temporales, en el día y en la noche, prisioneros de las amarras o ya librados de ellas en el mar. Quienes vuelvan a la lectura de los clásicos del mar, podrán seguramente encontrar esa *cadena invisible* en algunas de las narraciones.

Se acentúa ese diálogo ante las situaciones difíciles que se enfrentan en el mar. Se alza por encima de las conversaciones y las sugerencias que envuelven al Comandante en el puente, que se van así atenuando hasta quedar reducidas a un murmullo de fondo o, simplemente, desaparecer... Sólo queda el escenario a enfrentar y esa *cadena invisible*, ese coloquio franco entre “el barco y su capitán”. Nadie lo llega a percibir, nadie participa de él, sólo ellos. Como si el cuerpo y los sentidos del Comandante se fraguaron con las diversas partes del casco, y a través de ellas le llegaran las vibraciones, las quejas y las aquiescencias de “su barco”.

Y cuanto más los desafía el mar, cuanto mayores son las incertidumbres, es cuando ese diálogo cobra más fuerza e intensidad... Y así van y vienen, de un lado y del otro, las pre-



El Capitán y su buque.  
Langostino, por  
Eduardo Ferro.

guntas y las respuestas, los consejos y las sugerencias... el mejor rumbo... la mejor velocidad... la mejor actitud... Siempre a través de ese vínculo invisible del que nadie más que el capitán y su barco pueden participar. Se dan ánimo uno a otro. Y de allí surgirán las decisiones que en cada circunstancia adoptará el capitán... de común acuerdo... "él y su barco".

Luego de superar la prueba, cuando se aproxima la tregua que da la calma, ambos experimentarán una común sensación de tranquilidad; vive cada uno la alegría y la seguridad de sentir la proximidad de un amigo, de un amigo solidario en quien confiar. Cuando los buenos hados, y sin duda algo más, crean esa *cadena invisible*, se hace difícil diferenciar dónde comienzan y dónde terminan las identidades del barco y de su capitán. Llegan a ser, en verdad, no dos sino una..., sólo una..., la resultante de una simbiosis... de un consenso espiritual que permite forjar una sola imagen, una sola personalidad. Podríamos así llegar a decir que no siempre "la soledad del comando" es tal, porque en estos casos, nunca está solo el capitán: "su barco" lo acompaña... aunque siempre, por encima de ellos, esté Dios.

Inevitablemente en la carrera naval llega el día en que un Comandante debe separarse de "su buque". Pero si esta cadena existe, siempre habrá una circunstancia que la transforme en inolvidable. Uno de "mis barcos" me lo recordó el día de la entrega del comando. Era un día soleado y sin viento. Cuando se extinguía la

ceremonia y el protocolo llegaba a su fin, y como lo exige la tradición, llegó el momento de ordenar el arriado de "mi gallardete". Con ese acto, que mandaba la tradición y el ceremonial, se sellaba el cese de la vigencia de "mi comando". La orden de arriado que dio el Oficial de Guardia me sonó como un latigazo. Se me estrujó el corazón.

Imprevistamente y ante la mirada perdida de una solitaria gaviota, circunstancialmente posada sobre la galleta, unas pocas y repentinas ráfagas de viento hicieron que el gallardete diera varias vueltas en la driza y el palo y, pese a varios intentos, no pudiera ser arriado. Otra vez *la cadena invisible*: "mi barco" se rebelaba. "Nuestra cadena" se había tensado. ¡Qué abrazo nos dimos en ese instante! Es que, debiendo, no queríamos separarnos. Alguien se desprendió de la formación y subió al palo para, podríamos imaginar, "poner fin al complot". Así, finalmente, pudo el gallardete ser arriado. Pero "nuestra cadena" no se cortó, ambos nos quedamos con un extremo de ella, como para asegurarnos una indestructible lealtad por toda la vida. Fue, por lejos, el mejor regalo de despedida.

Mientras me alejaba de "mi" buque en lancha, no pude evitar dejar caer algunas lágrimas en el mar. Estoy seguro que las olas las llevaron junto a él y en ellas le llegó mi mensaje: "¡No importa amigo!, la ceremonia se detuvo allí para mí; se me hicieron visibles tu pena y tu sorda rabia por el frustrado intento de tus ráfagas amigas, pero esa señal quedará por siempre en mi corazón, como una llave mágica para poder abrir el arcón de nuestros recuerdos y así mantener viva, a través de los años, nuestra *cadena invisible*, esa que nos permitió, a través de nuestro diálogo, disfrutar 'cada qué hacer y nuestro ser'."

Creo que lo más importante para tener una sensación de sosiego profesional al finalizar nuestra carrera es haberla hecho con verdadera pasión, entusiasmándose a cada paso y haciendo con ganas todas las cosas tan diversas que ella ofrece cada día. De mis experiencias en la Armada sólo me resta decir, como lo hacía Juan Pablo II: "Hay que mirar atrás... y dar gracias a Dios". Y eso es lo que hago cada vez que miro en retrospectiva alguna de mis etapas en la vida naval. Y, especialmente, por haber podido disfrutar de esas *cadena invisible*, entre el cielo, mis buques y yo. ■

# EL RECALENTAMIENTO GLOBAL

MARIO R. CHINGOTTO

**El fenómeno del calentamiento global, al cual nos referiremos, es uno de los grandes problemas que afecta al mundo, y es de carácter “antropogénico” es decir no es natural, sino generado por motores, industrias y otros emprendimientos creados por el hombre, que emiten gases nocivos y que contaminan la atmósfera.**

Por otra parte, también por acción del hombre se producen descargas nocivas que generan el agujero de ozono, al cual nos referiremos más adelante, que podrían casi desaparecer, si los países suscriptores de convenciones y tratados internacionales cumplieran con las recomendaciones establecidas en ellos, recién en 2050.

La comunidad científica mundial viene estudiando el tema del título cuidadosamente, y va proponiendo en sucesivas reuniones internacionales algunas medidas de contención a nivel de recomendaciones para reducir estos efectos perjudiciales, que han sido aceptadas por la mayoría de los países, a excepción de Australia y justamente los EE.UU., que es el mayor responsable de la emisión de los gases nocivos que originan estos fenómenos alcanzando el 26% del total de emisiones dañinas. Aunque recientemente el gobierno de ese país ha reconocido el origen del calentamiento global, lo cual sería el paso previo para suscribir el protocolo de la reunión de Kyoto, a la cual nos referiremos seguidamente.

## Interés mundial por el calentamiento global

Numerosas han sido las reuniones sobre el tema, que han congregado a expertos, celebradas en distintas partes del mundo.

En homenaje a la brevedad, mencionaremos sólo las últimas, que han sido suscriptas por nuestro país:

- Protocolo de Montreal (Canadá) relativa a las sustancias que agotan la capa de ozono, que tuvo lugar en 1987.
- Convención marco sobre cambio climático y su implementación, que se realizó en Río de Janeiro (Brasil) en 1992.
- Protocolo de Kyoto (Japón) que tuvo lugar en esa ciudad en 1997.
- Reunión cumbre sobre el cambio climático, realizada en París (Francia) en 2007, que congregó a 500 científicos y cuyos resultados están en proceso.

*El Capitán de Navío (R) Mario Raúl Chingotto egresó de la Escuela Naval Militar en 1947.*

*Entre sus destinos en actividad ocupó la Jefatura del Departamento Ingeniería; en el transporte ARA San Julián (2 años), el destructor Misiones (2 años) y el portaaviones Independencia (1 año). Fue Agregado de las tres FF.AA. en la República de Sudáfrica y Subdirector de Máquinas, en la Dirección de Casco, Electricidad y Máquinas Navales.*

*En situación de retiro fue Presidente de Líneas Marítimas Argentinas (ELMA); Gerente en Astilleros Río Santiago (AFNE) y Director de Agua y Energía Eléctrica. Fue Asesor de la Cámara Argentina de Comercio y Prosecretario de la Junta Directiva de la Sociedad Científica Argentina desde 1986 hasta 2001.*

*En la actualidad integra el Comité de Redacción de la revista Industria y Química, de la Asociación Química Argentina.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 8.3.2007



Nuestro país ha enviado a sus representantes a esas reuniones y se han sancionado en el orden interno las leyes que corresponden.

El debate sobre el cambio climático ha pasado del ámbito científico y ha llegado al terreno político como tema en campañas electorales. Tal es el caso del ex vicepresidente de los EE.UU. Al Gore, autor de un trabajo relativo al tema titulado “Una verdad inconveniente”, expuesto en un documental que fue recientemente laureado por la Academia de Hollywood.

### **La atmósfera terrestre**

La capa atmosférica que rodea la tierra comprende: la troposfera que abarca desde la superficie terrestre hasta 12 km de altura, la estratosfera comprendida entre los 12 y los 60 km y, encima de ésta, la ionosfera.

Dentro de la estratosfera se encuentra la ozonfera, situada entre los 15 y 40 km aproximadamente.

### **El ozono**

El ozono es una variedad alotrópica del oxígeno que posee 3 átomos de éste, y que se simboliza con  $O_3$ .

Este último gas, como hemos dicho, ocupa un sector en la estratosfera e impide que los rayos ultravioletas del sol lleguen a la tierra. Si no fuera por esta capa protectora, no existiría la vida en nuestro planeta.

Por emanaciones de gases terrestres nocivos, como son los hidrocarburos halogenados y otros gases especiales, se producen adelgazamientos en la capa de ozono, denominados “agujeros de ozono” con la consiguiente llegada de rayos ultravioletas a la tierra de las zonas en las cuales se producen estos agujeros.

Esas emanaciones dañinas también son producto de creaciones del hombre, como los aerosoles en general (insecticidas, desodorantes, fijadores, etc.).

Este fenómeno es independiente del calentamiento global, que trataremos más adelante y que también es de origen antropogénico.

### **El efecto invernadero**

No debemos confundir el efecto invernadero, que es un fenómeno benéfico para la vida, con el calentamiento global, que es atentatorio para la vida.

El tradicional invernadero de plantas es un recinto cerrado, con paredes y techos traslúcidos, que permite tener en su interior condiciones ambientales mejores que las imperantes en la naturaleza, para la vida de las flores, hortalizas, etc., contenidas dentro de él.

A su vez, el efecto invernadero en la tierra es un fenómeno natural que suaviza el clima. Para que se produzca este efecto son necesarios gases, pero en proporción adecuada.

Es decir que el efecto invernadero en la tierra permite mantener en el planeta una temperatura media apta para la vida, y se produce por la presencia de una capa de gases adecuada, en la cual “rebotan” parte de los rayos infrarrojos del sol que emite la tierra y que entonces vuelven a la superficie terrestre.

Se calcula que la masa de los gases de efecto invernadero que forman la capa reflectora en forma natural alcanza a 7.000 millones de toneladas anuales.



Por otra parte, los gases emitidos por acción antropogénica tienen una masa equivalente a la anterior, como ha ocurrido a fines del siglo pasado.

Resumiendo, se ha llegado a la siguiente igualdad: **Masa de gases de efecto natural = Masa de gases nocivos.**

### **El calentamiento global**

Al aumentar la densidad de la capa protectora por la incorporación de gases antropogénicos se acrecienta el rebote de los rayos infrarrojos que emite la tierra y se proyectan sobre ella con más intensidad.

Se produce así un efecto invernadero acrecentado, que recalienta la tierra, como resultado del funcionamiento de creaciones del hombre en busca de mayor confort, mejores bienes y servicios, y condiciones de vida más elevadas.

Los mayores responsables del cambio climático son los países que producen más anhídrido carbónico, que son los países más industrializados, como los EE.UU. con un 26.4%; Rusia, 5.9%; Alemania, 3.2%; Canadá, 2.3%, que junto con Japón, la Unión Europea, India y China suman el 70% del total de gases antropogénicos culpables del calentamiento global.

### Consecuencias del calentamiento global

Para fines del siglo XXI se prevé:

- a) Las temperaturas en la tierra aumentarán casi de 2° a 4° C con respecto a las registradas en el período 1980-1999.
- b) El nivel de los océanos podrá subir cerca de 18 a 60 cm.
- c) Se intensificarán los ciclones tropicales, tifones y huracanes.
- d) Las olas de calor y las lluvias serán más frecuentes.
- e) Disminuirán las heladas y los días fríos.
- f) Se producirá el derretimiento de casquetes polares que elevarán el nivel de los mares. Recientemente el oso polar ha sido declarado especie protegida por el derretimiento de los hielos que constituyen su hábitat.

### Medidas de protección

- a) Utilización de energía producida por recursos naturales renovables, en lugar de la generada por el quemado de combustibles fósiles que emiten gases nocivos. Este tipo de recursos naturales comprende: la energía hidroeléctrica (represas y usinas), la energía eólica, la energía solar, la energía proveniente del uso de granos (soja, girasol, colza, maíz, caña de azúcar), la energía mareomotriz, y todo tipo de energía "limpia", es decir que no emita gases de efecto dañino y empleo de toda clase de combustibles no fósiles, como el etanol, etc.
- b) Eliminación de hornos de incineración por sus emanaciones de humo y hollín.
- c) Reducción de la deforestación, pues se atribuye a la tala de árboles cerca de un 20% del efecto invernadero producido por acciones del hombre.
- d) Cambio de lámparas de iluminación por otras de menor consumo (pequeño efecto contribuyente).

**En síntesis: uso de energías alternativas y reconversión de sistemas de transporte y aparato productivo.**

### Conclusiones

- El calentamiento del planeta es una amenaza que tiene consenso mundial.
- Los documentos emergentes de las reuniones mundiales deben implementarse.
- Los científicos han lanzado su señal de alarma.
- Los políticos no deben dejar el problema para más adelante, ni ignorar la verdad, pues el fenómeno del calentamiento es —como tituló Al Gore a su exitoso documental— una verdad inconveniente.

Para concluir: el gran responsable del desajuste climático en la naturaleza es el hombre y como expresa un viejo aforismo: **Dios perdona siempre, el hombre a veces, pero la naturaleza: nunca.** ■

### BIBLIOGRAFÍA

- BAUER, CONRADO, *Ingeniero Civil e Hidráulico. "Las ciencias del ambiente, la ingeniería y el desarrollo", trabajo presentado en 2006 en la Academia Argentina de las Ciencias del Ambiente.*
- GUADAGNI ALIETO. *reportaje efectuado por Martín Kaninguiser, publicado en La Nación.*
- *Diario Seattle Post Intelligencer, artículos publicados en 2007.*
- LINDSEN, HANSEN Y LACIO. *Intercambio de ideas (Internet).*
- La Nación. *Editoriales y artículos sobre el tema.*
- *Wikipedia, la enciclopedia. Artículos bajados por Internet.*



# ¿DEBERÍAMOS TENER NUEVAMENTE UN ROMPEHIELOS?

CARLOS A. COLI

## Luego del incendio producido en el rompehielos ARA

*Almirante Irizar* en la pasada campaña antártica, cuando regresaba a Buenos Aires al finalizar exitosamente la misma, y donde gracias a la pericia de su Comando y tripulación se pudieron evacuar a todos los que en ese momento navegaban en el buque sin causar víctimas, la pregunta que lógicamente nos hacemos ahora, cuando ya amarrado a muelle se lo inspecciona en sus entrañas, es la que figura en el título. Por ello es que intentaré demostrar en estas líneas que la respuesta no puede ni debe ser otra que la afirmativa. Empezaré pues por hacer

### Un poco de historia

La Argentina fue uno de los países pioneros en navegar por las aguas antárticas. Sabido es que en 1815 el Almirante Brown, en sus viajes al Pacífico, fue sorprendido por un temporal en el Cabo de Hornos que lo hizo derivar con sus naves hacia una zona en los 65° de latitud sur, en la que, según su libro de bitácora, avistó a la distancia, aunque sin reconocerlas, tierras heladas (posiblemente el pack de la bahía Margarita, situada al sudoeste de la Península Antártica).

También es conocido que en esa época navegaban la Antártida balleneros y foqueros que acudían en busca de sus presas, con un afán comercial, en especial para la obtención de sus cueros y aceites. Tal el caso del ballenero *Espíritu Santo* a las órdenes de Carlos Tindblom navegando en 1817 y nuestro Comandante Luis Piedra Buena, quien a los 15 años navegaba embarcado como grumete a las órdenes de William Smiley, a mediados del siglo XIX.

Éstos fueron los primeros pasos que podría interpretarse fueron dados sin que existiera un plan concreto de expediciones e investigación de esas tierras situadas tan cerca del territorio y tan desconocidas para los argentinos.

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

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

*En 1989 pasó a retiro voluntario y se desempeñó como asesor de 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 Antártida, 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 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 6.7.2007

Recién con la creación del Instituto Geográfico Argentino a partir de 1879, debido al Dr. Estanislao Zavallos, se comenzó a plasmar adecuadamente el interés por el conocimiento de las regiones situadas en el sur de nuestro territorio y del Atlántico. Por impulso de esta Institución se planificó en 1881 una expedición al mando del oficial de la Marina Italiana Giacomo Bove que, actuando primero en la Tierra del Fuego, debía llegar luego hasta la Antártida, para lo cual el gobierno argentino asignó la corbeta *Uruguay* y el cutter *Cabo de Hornos*, al mando del nombrado Comandante Luis Piedra Buena.

Lamentablemente la segunda parte por razones económicas no pudo realizarse, pero por lo menos se comenzó a concretar la intención de llegar a esas aguas desconocidas.

Posteriormente, en 1893, el gobierno aprobó la realización de una expedición a aguas antárticas del ciudadano rumano Julio Popper, miembro del Instituto Geográfico Argentino, al mando del buque *Explorador*. Lamentablemente la misma no pudo concretarse por la prematura muerte del expedicionario, a los 35 años de edad.

Al año siguiente Luis Neumayer también solicitó permiso para recorrer y explorar la actual Tierra de Graham, en la Península Antártica, que por razones económicas del organizador finalmente tampoco se pudo efectuar.

Sobre la base de las conclusiones del Congreso Internacional Geográfico de Berlín, que recomendaba incrementar el conocimiento de las tierras antárticas, la Argentina, que contaba ya con los antecedentes mencionados además de la cercanía geográfica, fue invitada en 1899 a participar de la Expedición Antártica Internacional, que se relizaría en los próximos años, en la cual se le daría importancia al conocimiento geográfico, magnético, meteorológico y oceanográfico de la zona.

Paralelamente se había enviado al Teniente de Fragata Horacio Ballvé a Europa a efectuar estudios de magnetismo y compra de instrumental conexo para instalar una estación magnética y meteorológica en el sur del territorio, precisamente en la isla Año Nuevo.

Reuniendo estos acontecimientos, la Oficina de Hidrografía, dependiente del Ministerio de Marina implementó el Primer Plan Antártico que consistía básicamente en erigir un observatorio magnético y meteorológico en la isla Año Nuevo, efectuar un viaje de exploración a la costa oeste de la Península Antártica, levantando otro observatorio similar, adquirir buques balleneros o adecuar algunos existentes y formar expertos polares, para lo cual se embarcarían oficiales en la Expedición Polar Internacional.

Se puede apreciar que al finalizar el siglo XIX ya estábamos en el camino de explorar e investigar la Antártida, pero faltaba su concreción. El cumplimiento del último de los ítem del Plan Antártico, el Alférez de Navío José María Sobral se embarcó en el buque *Antarctic* para sumarse a la expedición liderada por el científico sueco Dr. Otto Nordenskjöld, la que se realizó en 1903.

Conocido es y mucho se ha escrito sobre el trágico desenvolvimiento que tuvo la expedición, donde el *Antarctic* se hundió apresado por los hielos y sus tripulantes sufrieron gran cantidad de penurias, hasta que a fines de 1903 fueron rescatados heroicamente por la corbeta *Uruguay*, que al mando del Teniente de Navío Julián Irizar realizó la hazaña, con ese pequeño barco, de navegar las aguas antárticas, trasladándolos de regreso a Buenos Aires.

Se puede decir que ése fue el comienzo de una larga trayectoria de operaciones que ininterrumpidamente hasta la actualidad se vienen realizando en la Antártida. Al año siguiente la corbeta regresó para trasladar a la dotación que se haría cargo, a partir del 22 de febrero de 1904, del Observatorio Meteorológico de las Islas Orcadas del Sur, que más tarde pasó a ser con el tiempo el Destacamento Naval Orcadas.

Posteriormente, la misma corbeta, o en ocasiones balleneros contratados, cuyo casco era



más adecuado para operar en aguas con hielo, y más tarde otro tipo de buques como transportes, hicieron durante el verano austral el relevo anual y reabastecimiento de las dotaciones que sucesivamente se hicieron cargo de las instalaciones del destacamento. No siempre las operaciones se pudieron realizar exentas de peligro, ya que en las dos bahías (Scotia y Uruguay) de la isla Laurie, donde funciona el mismo y que deben abordar los buques, el mar presenta aun en el verano hielo marino que invade esas aguas.

A mediados del siglo pasado, la Argentina incrementó su presencia en la Antártida con el objeto de afianzar su soberanía y ampliar el conocimiento geográfico y científico de grandes zonas aún desconocidas. Ello se hizo con nuevas instalaciones de destacamentos y refugios, en principio en las islas Shetland del Sur, donde generalmente en el verano se puede operar en aguas con poca presencia de hielo, pero al tratar de incursionar más al sur, las operaciones se vieron dificultadas por la presencia de campos de hielo (pack), que podían llegar a los 10 décimos de densidad y donde la navegación con cascos comunes se hace imposible.

El primer problema serio se presentó en el verano de 1951 en la bahía Margarita, situada al oeste de la Península, cuando el Ejército quiso instalar un destacamento, hoy la base San Martín, donde había trasladado sus materiales en un buque mercante cedido por la empresa Perez Companc, el que tuvo que afrontar serias dificultades para navegar en la bahía. A raíz de este inconveniente y otros que se presentaron en las operaciones, el gobierno tomó la decisión de encarar la compra de un buque rompehielos que permitiera actuar en aguas con campos de hielo más densos.

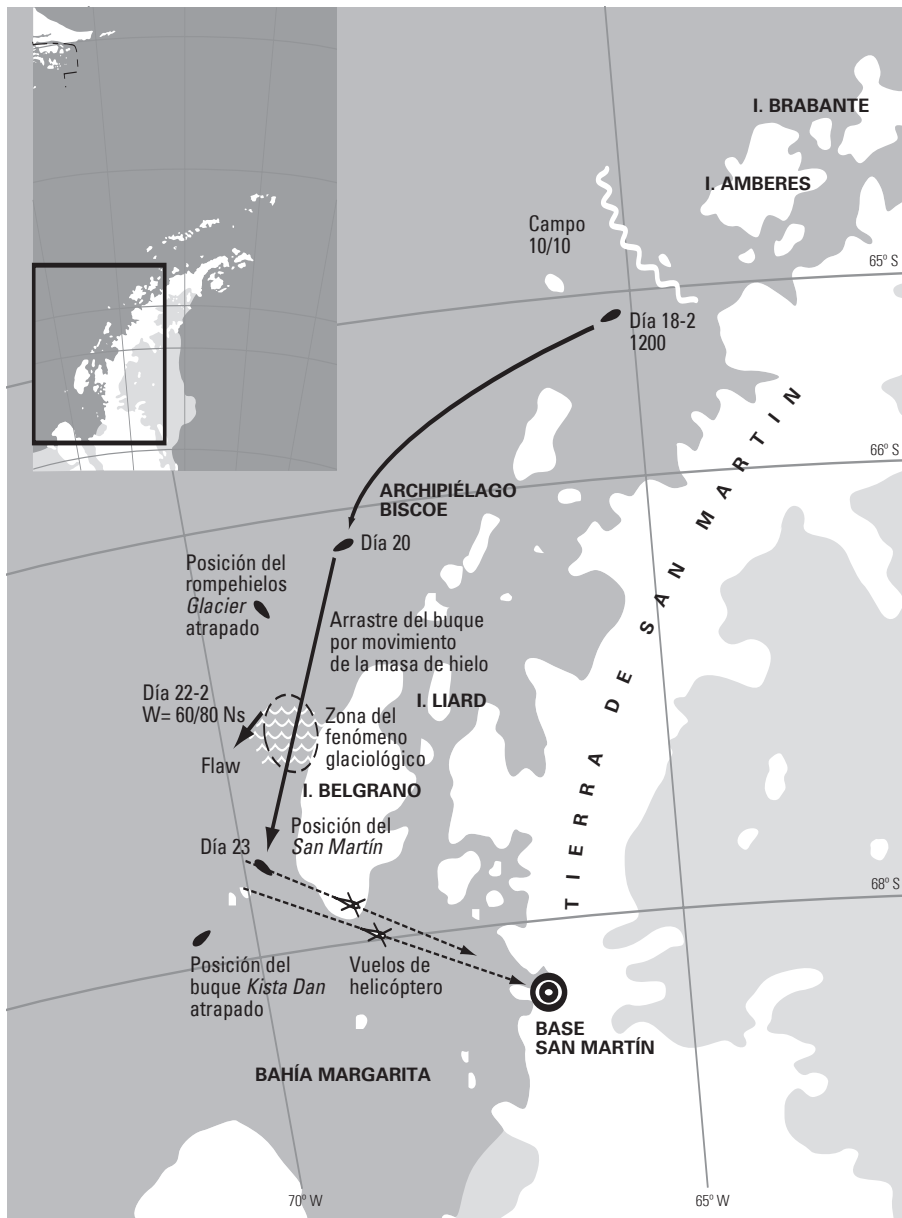
### **El primer rompehielos denominado *General San Martín***

El problema planteado dio lugar a la adquisición del primer rompehielos construido en Alemania en 1954, con un desplazamiento de 4.854 t, eslora de 85 m, manga de 18 m y que merced a su propulsión diésel eléctrica impulsaban 2 hélices con 3.150 kw c/u, y le permitía dar una velocidad de 16 nudos.



La primera misión importante, además de poder abastecer a la base San Martín, fue penetrar el Mar de Weddell, que era bastante desconocido hasta ese momento, comenzando así a desarrollar un conocimiento cabal de ese gran espejo de agua y hielo. Al año siguiente transportó al personal y materiales para la instalación de la base de Ejército Belgrano, la que quedó finalizada el 18 de enero de 1955. Posteriormente, durante el Año Geofísico Internacional (AGI) de 1957/58, realizó junto con otros rompehielos extranjeros una importante expedición científica en ese mar.

El hecho de contar con un buque de ese tipo también permitió ingresar en aguas antárticas en algunos inviernos como en el de 1957, y en la campaña antártica del verano 1959/60 se vio afectado por un fenómeno glaciológico hasta ese momento desconocido que fue excepcionalmente descrito en el BCN N° 642.

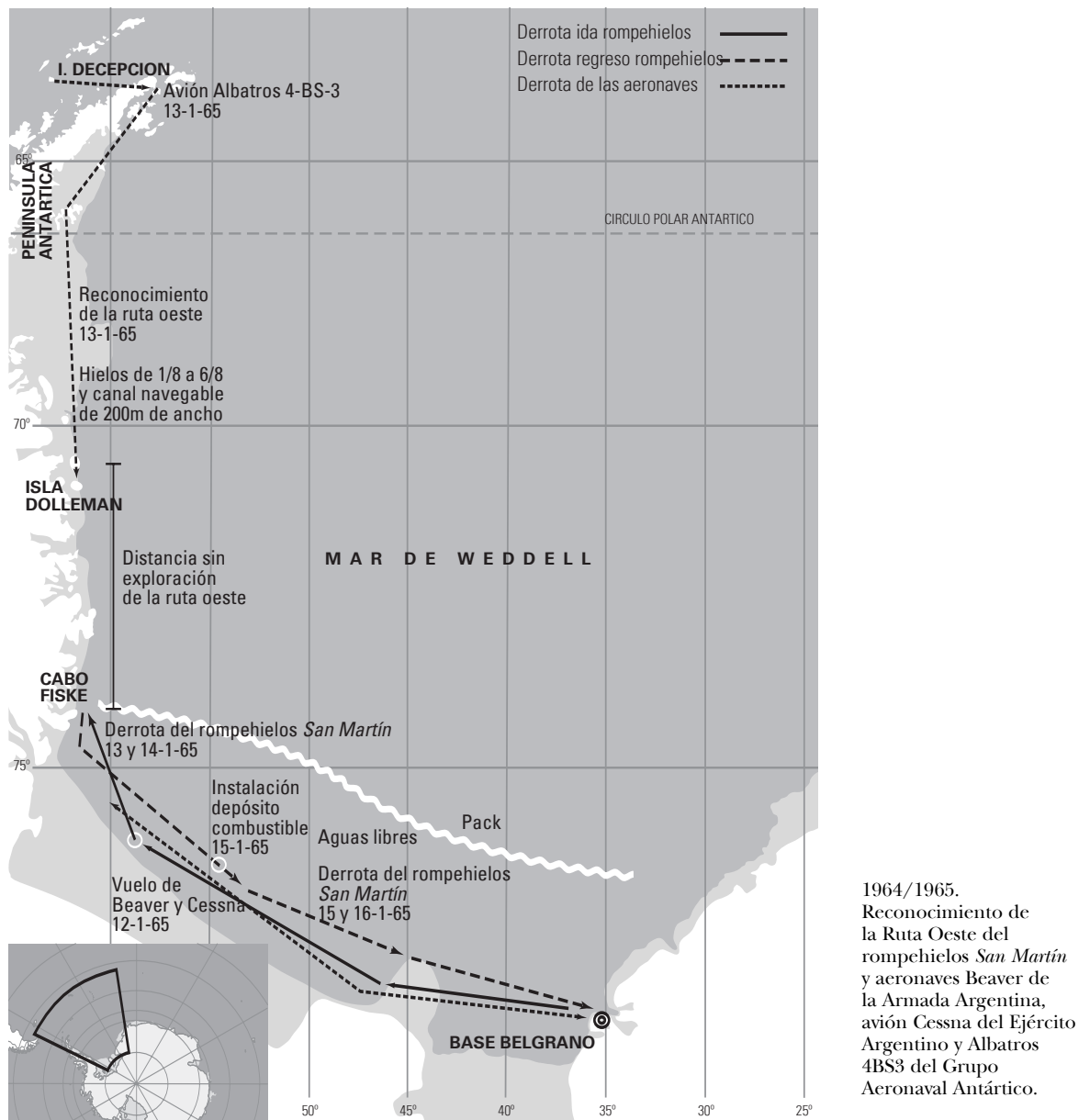


Si bien su uso era permanente, también se comenzó a notar que por su porte y potencia a veces no alcanzaba a llevar toda la carga necesaria para el abastecimiento de aquellas bases donde no podían ingresar otros buques. Esto dio lugar a que se pensara que sería conveniente, en un futuro, su reemplazo por un rompehielos de mayor porte y potencia.

En los años siguientes realizó importantes expediciones como la casi circunvalación a la Antártida, que le permitió llegar hasta los 51° de longitud este y más tarde explorar la costa este de la península antártica, o sea el mar de Weddell oeste hasta el cabo Fiske, también bastante desconocida hasta entonces.

Otra tarea importante consistió en una campaña oceanográfica con el rompehielos *Glacier* de los EE.UU., y en el invierno de 1968, debió participar en el rescate en las islas Argentinas de un súbdito inglés con una grave enfermedad gastrointestinal, comprobándose aquí la utilidad de contar con ese buque para intervenir en casos de urgencia, dada la relativa cercanía de su base de partida.

En el verano de 1969/70 se debió transportar una gran cantidad de materiales a la base Bel-



grano para la instalación del laboratorio de Alta Atmósfera, por lo que se contrató un buque polar, el *Therón*, al que debió apoyar en su derrota por haber quedado atrapado en el mar de Weddell. Por esa misma circunstancia atravesó el *San Martín* en el verano de 1974/75, quedando atrapado durante más de 30 días en el golfo de Erebus y Terror, junto con otros dos rompehielos estadounidenses, los que finalmente, actuando juntamente con nuestro rompehielos, pudieron salir de la situación.

En los años posteriores intervino activamente junto con el transporte *Bahía Aguirre* en la construcción de las base científica Corbeta Uruguay, situada en la isla Morrell, del grupo Thule del Sur, perteneciente a las islas Sandwich del Sur, zona de muy difícil acceso tanto por sus condiciones glaciológicas como meteorológicas.

Finalmente, debido a las crecientes necesidades logísticas y científicas para las cuales resultaba poco adecuado, realizó su última campaña en 1978, después de haber realizado una gran cantidad de expediciones y de haber prestado importantes servicios de los que he nombrado los más importantes.

### El nuevo rompehielos *Almirante Irizar*

Desde mediados de la década del '70 la Armada Argentina venía estudiando el reemplazo del viejo *San Martín* por un rompehielos de mayor porte y potencia que le permitiera ingresar en aguas con hielos más densos. Esto se concretó en 1977 con la construcción del actual rompehielos, en Finlandia, país especialista en este tipo de buques. Se botó el 3 de febrero de 1978 y se afirmó el pabellón el 15 de diciembre de ese año.

Luego de sus pruebas de mar en Europa, se trasladó a Buenos Aires, arribando a fines de marzo de 1979. Posteriormente en el invierno de ese año efectuó las pruebas de hielo en la Antártida, llegando a romper hielos de 10 décimos de densidad y espesor de casi 6 m.

Su desplazamiento es de casi 15.000 t, eslora de 120 m con propulsión diésel eléctrica dada por cuatro motores, cuatro alternadores y dos propulsores que le imprimen una potencia cercana a los 20.000 HP y velocidad de hasta 17,5 nudos. Su radio de acción con velocidad de crucero de 15 nudos es de 16.000 millas, pero navegando a velocidad económica de 10 nudos, se extiende a 25.600 millas. Tiene dos grúas de 16 t y puede albergar en su hangar dos helicópteros Sea King o similares. En las campañas opera con una tripulación de 160 hombres y puede embarcar un apreciable número de científicos y técnicos.



Para los estudios oceanográficos y de hidrografía, está dotado de un laboratorio oceanográfico y otro multidisciplinario; tiene instalados además dos guinches oceanográficos para el lanzamiento de batitermógrafos y para extracción de muestras. Además cuenta con una importante sonda de 6.000 m de profundidad, asociada a programas de computación que le permiten efectuar diversos cálculos y para la medición de corrientes posee un correntómetro Hidro Product.

Su central meteorológica, dotada de instrumental moderno y programas de computación asociados, le permite trabajar con la información meteorológica emitida por diversas fuentes incluyendo los satélites, para elaborar los difíciles pronósticos de esa cambiante región, que son luego transmitidos y utilizados por las numerosas unidades, en especial extranjeras que navegan en la región antártica.

Como se observa sus características son muy superiores a aquel primer rompehielos.

A partir del verano siguiente comenzó una larga trayectoria de eventos donde además de las normales campañas antárticas anuales se pueden nombrar especialmente:

- La penetración del mar de Weddell para relevo de dotaciones y reabastecimiento de las bases Belgrano II y III (esta última ya inexistente).
- Durante la Operación Rosario de recuperación de las Islas Malvinas actuó como transporte de tropas y vehículos de la IM y el EA y luego, a partir de mediados de abril, como buque hospital.
- Varias veces permaneció atrapado en hielos duros, pero gracias a su potencia siempre pudo salir de la situación.
- A partir de 1989, al producirse el hundimiento del transporte polar ARA *Bahía Paraíso*, continuó realizando como único buque las tareas científicas y logísticas que antes efectuaban los dos, viendo recargado notablemente su accionar, ante la ausencia de otro buque capital que colaborara con él.
- Realizó importantes apoyos y salvamentos, siendo los más importantes los efectuados al buque *Clipper Adventurer* en la campaña antártica 1999/2000, y en especial a la tarea desarrollada en el invierno de 2002 (*imágenes de esta página*) al buque *Magdalena Oldendorff* en latitud 70° S y longitud 1° 26' O en la caleta Muskegbukta.



### **Razones indiscutibles para seguir contando con un rompehielos**

La primera de ellas y quizá la más importante es la realización de tareas científicas y el apoyo permanente a quienes se destacan a realizarlas en tierra. Además, las constantes tareas, durante su permanencia en la Antártida de glaciología, meteorología, hidrografía, oceanografía, etc., permiten ir completando datos de esa región todavía desconocida en muchos de sus aspectos. Este trabajo ha cobrado relevante importancia en algunas navegaciones invernales, donde se ha podido estudiar y analizar características de la zona en esa época especial. Lamentablemente por razones presupuestarias no se han podido repetir desde 1996.

En particular desde el 22 de febrero de este año se está desarrollando el Año Polar Internacional, donde un gran número de países efectuarán investigaciones hasta el verano 2008/2009. Nuestro país se ha comprometido a participar en su desarrollo mediante un programa de acciones ya que al no estar actualmente disponible el rompehielos, éste podrá ser reemplazado por el buque oceanográfico *Puerto Deseado*, pero habrá otras tareas que serán imposible ingresar porque los hielos se lo impedirán.

Otra importante obra es la que realiza todos los años en el relevo de dotaciones y reabastecimiento de las 6 bases argentinas permanentes y la apertura de otro número significativo de bases temporarias, donde se realizan las actividades científicas monitoreadas por el Instituto Antártico Argentino.

En particular esta acción es relevante por la posición geográfica y las características glaciológicas de las bases Belgrano II, ubicada en el extremo sur del mar de Weddell, y la base Marambio, instalada en una meseta de 200 m de altura. En el primer caso es imprescindible arribar con un rompehielos y en el segundo, además de la condición glaciológica de la zona, se debe operar con helicópteros pesados durante mucho tiempo para depositar la carga a esa altura (consistente en combustible, víveres y demás efectos).

Desde la entrada en vigor en 1991 del Protocolo de Protección del Medio Ambiente Antártico, y actualmente con la redacción en preparación por la Organización Marítima Internacional (OMI) del Código de Navegación, se establece la necesidad de navegar al sur del paralelo 60° con buques y tripulaciones altamente calificadas, que sólo se logra con la operación de este tipo de buques. Tanto es así que en el hemisferio norte y aún sin ponerse en práctica en el sur existe la calificación para capitanes de "ice master".

También es importante la protección de la vida en el mar, ya que la Argentina tiene asignada por convenios internacionales una zona de búsqueda, rescate y salvamento que incluye los mares de Weddell y Bellingshausen, lo que obliga, en caso de ser necesario navegar esas zonas, la presencia de un rompehielos, especialmente si se trata de una tarea invernal, como ocurrió con el *Magdalena Oldendorff*.

Por tratarse del único rompehielos existente en el hemisferio sur, su desaparición dejaría a toda esa vasta región marítima al sur del paralelo 60° sin un buque de este tipo. Además por sus características cuenta con instalaciones de capacidad de transporte de personas y carga, de sanidad y de aerotransporte, que lo habilitan para ser explotadas en el ámbito de la Península Antártica, donde se encuentran ubicadas la mayoría de las bases extranjeras, para la prestación de servicios, como lo estipula el decreto N° 2316/90, normativo de la Política Antártica Argentina.

La tendencia actual de los países desarrollados con intereses antárticos está siendo orientada a la bioprospección (utilización industrial, en especial farmacéutica, de los microorganismos presentes en el mar de la región). Tal circunstancia podría conducir como resultado a la biorregionalización de la Antártida (división regional y ocupación de los mares antárticos, de acuerdo con la prospección, haciendo desaparecer aquellas divisiones que

propusieron los siete países con pretensiones territoriales, entre ellos la Argentina). La presencia y la posible intervención en ese nuevo desafío establece la necesidad de operar un rompehielos durante todo el año, ya que ése será el tiempo en que se operará si la industria lo requiere.

Por otra parte la entrada en vigor del nuevo anexo VI al protocolo de Protección del Medio Ambiente Antártico, denominado *Responsabilidad surgida de emergencias ambientales*, establece en su articulado que los países miembro deben sentar planes de contingencia y acciones de respuesta ante emergencias ambientales, para lo cual sería casi imprescindible seguir contando con un rompehielos, único en el hemisferio sur, como para dar rápida respuesta ante emergencias ambientales, más si se producen durante el invierno y/o en zonas de hielos duros, donde sólo pueda operar un buque de ese tipo.

Finalmente la experiencia acumulada en la Armada por la utilización de rompehielos, durante más de 50 años, da como resultado el reconocimiento internacional de esa trayectoria lo que dio lugar al dictado, en el Servicio de Hidrografía Naval, en los últimos 10 años de un curso reconocido por la OMI, donde asisten oficiales de diversos países y donde se los instruye en la navegación de aguas antárticas.

### **La situación actual**

Luego del incendio, el rompehielos ha sufrido averías importantes que lo inhabilitan por ahora para seguir participando en las campañas antárticas. Luego de arder por varios días, especialmente desde el centro hacia popa, pudo ser remolcado a la Base Naval de Puerto Belgrano, donde actualmente está amarrado a la espera de lo que se determine con respecto a su reparación o eventual reemplazo.

A principios de julio debe entrar a dique seco, maniobra que está demorada por encontrarse con averías el de Puerto Belgrano, y si bien existe un par de otros diques que podrían albergarlo, necesitan realizar construcciones especiales de su cama debido a las características particulares del formato del buque en su calidad de rompehielos.

Tampoco se le han realizado a las estructuras del casco las pruebas metalográficas necesarias por haber estado sometidas a las altísimas temperaturas producidas por el incendio, lo que determinará si el buque puede ser nuevamente utilizado.

En principio se estima que se le debería cambiar la planta propulsora, y el cableado eléctrico, sumamente afectado, necesitará de una reparación importante, así como la reconstrucción de cubiertas y hangar.

Toda esta situación está indicando que, en caso de poder repararlo, la adquisición de materiales y la posterior utilización demandará varios años, en los que no se contará con tan importante aporte.

Ahora bien, se podría pensar como solución transitoria en alquilar un rompehielos, pero es evidente que el charteo insumiría una cantidad importante de divisas por su utilización de aproximadamente 60 días, que se deberían emplear para el reabastecimiento de las bases Belgrano II y Marambio, además de tener que contar ese buque con dos helicópteros pesados para el desembarco de combustible en esta última base. También se deberá considerar el traslado de ida y vuelta de ese rompehielos alquilado desde el hemisferio norte, único lugar del globo donde existe ese tipo de buques.

Sin embargo ésa parece ser la solución inmediata para las próximas campañas, a no ser que se resuelva proceder a la impensada maniobra de cierre, por algún tiempo, de las bases mencionadas. De todas maneras esa maniobra necesitaría de un rompehielos para la evacuación

de algunos materiales que no pueden permanecer largo tiempo sin mantenimiento, en especial del laboratorio de Alta Atmósfera que funciona en la base Belgrano II.

Todo esta problemática determina apurar las decisiones y los tiempos, ya sea de reparación del *Irizar* o la adquisición de otro.

### Conclusiones

De acuerdo con lo expuesto no se puede dudar de la importancia y necesidad de contar con un rompehielos. Pero atención que pueden existir argumentos falaces de orden financiero que condenan a una unidad de este tipo. Para neutralizarlos se debería hacer un profundo estudio de costos y prestación de servicios a otros países, buscando además la unicidad de operación de todo el sistema antártico argentino y sus logros en comparación con unidades del mismo tipo de otros países. Existe una tendencia a culpar al rompehielos por los altos costos de su utilización en las campañas antárticas, sin tener en cuenta que los distintos actores intervinientes en el quehacer antártico argentino se están sirviendo de su operación anual y que su adquisición se debió de una u otra manera a que dichos actores pudieran seguir existiendo en la región.

El buque materializa un accionar dinámico en cualquier época del año, con amplísimos cubrimientos geográficos en sus investigaciones y exploraciones. Podría así concluirse que por todas las razones expuestas, teniendo en cuenta el contexto internacional actual y del futuro próximo, son superiores los logros de una unidad de este tipo que el despliegue estático pensado exclusivamente como una ocupación estratégica.

Por ello, el rompehielos *Almirante Irizar* debería ser reparado, coincidiendo con la necesidad de los trabajos de media vida. En ese caso o en la eventualidad de su reemplazo por otro, se lo deberá mantener adecuadamente. Mi experiencia personal por varios años, en los últimos lustros, a cargo de la División Antártida del Estado Mayor Conjunto, me permite afirmar que no siempre se le asignaron al buque la totalidad de los fondos solicitados para realizar los trabajos requeridos, quedando en oportunidades algunos sin ejecutar o diferidos para el futuro por no haber sido suficiente la asignación presupuestaria en tiempo y forma.

Finalmente se puede concluir que en un país serio, con más de 100 años de presencia en la Antártida y uno de los mundialmente reconocidos como señero en la labor antártica, que lo ha llevado a ser sede de la Secretaría Permanente del Tratado Antártico en Buenos Aires, no puede abandonar esa privilegiada posición lograda con el esfuerzo de miles de hombres a través del tiempo.

Por eso la respuesta a la pregunta del título, empleando el léxico naval, no puede ser otra que: **AFIRMATIVO.**

Las autoridades nacionales en general y de la Armada en particular deberán realizar los esfuerzos necesarios para que esta afirmación se confirme con los hechos. ■

Nota del autor

Algunos conceptos vertidos en este artículo fueron elaborados con la colaboración del ex Comandante Conjunto Antártico Capitán de Navío Raúl Benmuyal a quien agradezco su deferencia.



# Señor, es su turno. ¡Salte!

Jorge Petroni (\*)

(\*)  
El Sr. Jorge Petroni, socio del Yacht Club Argentino y miembro de la Comisión de Yachting a Motor se encontraba a bordo del rompehielos al momento de producirse el incendio.

Recién entonces miré para abajo.

El mar era todo negro, la espuma muy blanca, y la inconfundible balsa naranja de supervivencia se movía mucho, iluminada por focos desde cubierta.

“Señor, salte”. No fue un grito, pero sí vino más imperativo. Y salté.

Mi singladura en el Irizar había terminado.

Esta ilusión había comenzado muchos meses antes cuando el capitán de navío Alejandro Losada me avisó que me haría realizar una de las navegaciones que más deseaba: embarcarme en el Rompehielos Almirante Irizar, de los pocos buques de la Armada que nunca había navegado.

Por motivos meteorológicos en la Antártida, el llamado del Edificio Libertad se fue demorando hasta que con 24 horas de anticipación me avisaron que el Sábado Santo, un Hércules C 130 me llevaría desde Palomar a Ushuaia.

Luego de la Misa del Domingo de Pascuas, oficiada por el padre Juan en la repleta capilla del buque, me ubiqué con quienes compartiría la cámara. Eran el Comandante del Conjunto Antártico, capitán de navío Alejandro Losada; el comandante del rompehielos, capitán de fragata Guillermo Tarapow; el vicecomodoro Gabriel Paolini, representante de la Fuerza Aérea en el Comando Antártico; su esposa Sandra; el capitán de navío retirado Federici, de quien me dicen que es el hombre que tiene la mayor cantidad de campañas antárticas, y por la consideración como lo trataban Losada y Tarapow se percibía que es una verdadera autoridad en el tema. Completábamos, los civiles Fernando Menéndez Behety; Mariano Wullich, periodista de La Nación que al regreso escribió los mejores, serios y verídicos artículos; su hermano Víctor, más leído que nosotros cuatro civiles de esa cámara que, como todas las que conocí fue el nacimiento de amistades eternas. Y yo.

De todos ellos, un párrafo para el comandante del buque, Guillermo Tarapow, quien es un socio antiguo del YCA. Hablamos bastante del Club y yo observaba cuán poco lo aprovecha porque le dedica a la Armada todos los días de la semana. Navegué con los tres Tarapow en distintos embar-

ques, son todos iguales. Iba a la cámara sólo para las comidas pero yo lo visitaba largas horas en el puente. Guillermo hablaba de su dedicación a la Armada, la lejanía de su familia que estaba en Punta Alta, las privaciones a las cuales se sentía forzado por cuestiones sabidas.

Si había algo que me perturbaba de él y que me parecía una afrenta personal, era cómo cumplía con el régimen de comidas que él se había auto impuesto para bajar de peso. Mientras yo me comía todo lo que me ponían por delante (y tal vez algo más), él no se salía de la sopa, media manzana y agua, mediodía y noche. Es que en pocos días tenía que ponerse el traje de paracaidista para saltar y recuperar las horas en que estuvo embarcado.

Lo veía tan insistente en todo lo relacionado con su trabajo y las tareas asignadas, que no me extrañó nada que se haya quedado en el Rompehielos.

Esto que están leyendo no quiere ser un detalle de dónde comenzó el incendio ni cómo fue el operativo para combatirlo, tampoco lo del presupuesto. Nuestro consocio Carlos Castellví me convenció a escribir esta experiencia con final feliz (excepto para el buque), la prueba de pasar lo que uno supone que nunca va a vivir. Y mi punto de vista de cómo se comportaron centenares de personas



La cubierta de vuelo antes del abandono.

ante **tres situaciones límite**. Certifiqué que ante escenarios de extrema gravedad, con buena conducción no se exterioriza el miedo que indudablemente teníamos. Ante esa circunstancia de masivo riesgo de vida, el ser humano conducido por señores, se comportó como un señor.

### Situación límite 1

Era el martes 10 de abril, 20.40 horas. Había terminado una charla de Federici sobre el célebre auxilio del Irizar al Magdalena Olenorff. Estábamos dispuestos a sentarnos a la mesa cuando Losada y Tarapow dejan la cámara.

Notamos un cierto humo que salía de los conductos de ventilación. Nos quedamos quietos y sin molestar el paso de tripulantes con matafuegos. Seguimos así cuando sonó la alarma de incendio, se apagaron las luces y luego, también las de emergencia.

El difusor de órdenes o alguien indicó abrigarse bien, agarrar el salvavidas y dirigirse a la cubierta de vuelo.

En todas mis navegaciones en buques de la Armada tuve zafarranchos de todo tipo, sé preparar el bolso de abandono; pero me taré, o ganó mi negación de la gravedad y me convencí que todo eso era un loable exceso de prevención y protección del Comando y que en tiempo prudencial volveríamos a comer. No saqué nada, dejé todo en el camarote: reloj, plata, documentos, remedios y ropa que me hubiera sido útil. En la oscuridad de un pasillo la encontré a Sandra Paolini con sus tres hijas. Parecía que iban de picnic, sonrientes con gaseosas y galletitas.

En la cubierta de vuelo nos iban agrupando y hubo momentos especiales, como cuando empezaron a tirar al mar las garrafas de gas. Por el olor deduje que también iban al agua tambores de JP1 y se oyeron algunas explosiones. Se escuchaba la persistente convocatoria al personal capacitado en control y averías.

A sotavento, el humo estaba teñido de rojo, pensé que era por la luz de navegación roja de babor. Pero no, estaba a estribor. No había nada verde y el humo estaba iluminado por inmensos sopletes de fuego.

Era indudable que el fuego avanzaba al hangar de helicópteros, al lado nuestro.

Nos pidieron que pasáramos a proa, pero siempre con voz serena y clara, nos indicaban que caminaríamos con cuidado porque la oscuridad era total y las cubiertas estaban mojadas y resbaladizas. Entre Mariano Wullich y yo llevábamos en el medio a su hermano Víctor quien sufre una cierta disminución visual. Irónicamente le dije que lo envidiaba por no ver lo que yo veía y me respondió "pero huelo el humo". Estas ocurrencias y bromas fueron disminuyendo de a poco.

Luego de escuchar el ruido impresionante de la maniobra de fondeo nos desplazaron otra vez (¿adonde?) de a uno.

Y cuando me encontré ya, en una escalera real escuché lo que no olvidaré jamás: "Señor, es su turno, baje y salte".

### Situación límite 2

Caí en la balsa de espaldas como correspondía. Un rápido giro sobre el hombro izquierdo y entré en la balsa, me senté espaldas al tubo, bien pegado al que tenía a la derecha. Era Victor.

Por mi izquierda seguían cayendo tripulantes, algunos arriba mío. Pero escribo esto con una cierta emoción y recuerdo que todo se hacía en silencio. Sólo se escuchaban palabras atentas y de ayuda.

Mi agradecimiento al jefe de balsa, probablemente el capitán de corbeta Gaona que junto al vicecomodoro Gabriel Paolini empezaron con el rol obligatorio. Decir nuestros nombres, controlar la cantidad de agua potable que teníamos, recomendar que estuviéramos apretados, éramos más de veinte como era recomendado. Ahí me enteré que venían varias mujeres: Sandra Paolini, sus tres hijas, la camarógrafa Eva Curci que con el pelo rubio se había hecho una trenza medio rara y que conservó hasta la última vez que la vi en Ezeiza. En la Base de Trelew se me presentó una Oficial de la Armada, aparentemente especializada en medios de comunicación, quien me dijo también había estado en mi balsa. Me salió de adentro decirle que lamentaba no haberme percatado de ello porque era muy bonita. No sé su nombre, doble falta mía. También había un suboficial con fractura o luxación de hombro. Paolini se encargaba de darle antiinflamatorios. Con ironía, yo dije en voz alta: "si a alguien le duele algo, no duden en consultar al vicecomodoro". Pero las manifestaciones de humor, alegría, y sensación de familia las daban las tres chicas Paolini: Micaela, Natalia y Fátima de entre 14 y 9 años.

Las vinieron a buscar en un gomón a motor con indicación de llevarse mujeres, niños y al lesionado. Nos quedamos un poco más solos y los silencios fueron más largos, interrumpidos por las voces de Gaona y Paolini que no nos durmiéramos, informarnos que nos estábamos alejando mucho del grupo de balsas, controlar a dos hombres que vomitaban feo por la borda. Alguien dijo de rezar un Padre Nuestro y no tuvo quórum. Para mi no era problema porque lo venía haciendo desde el principio y seguí así hasta el Hercules de regreso.

Una compañía sensacional era el avión que sobrevolaba zona.

La posición en la balsa no era cómoda. El cuerpo semisentado apoyado en el tubo y las piernas al centro. El piso es elástico y maleable con aspecto de pisar un flan. No sé por qué pero había bastante agua que casi tapaba las piernas. Según de donde venía la ola, el agua tapaba hasta el tórax, y luego le tocaba al de enfrente cuando uno quedaba arriba. Apareció una botella de whisky y ahí sí prohibí que se tomara; desde la Facultad me dicen que el alcohol produce una vasodilatación periférica que acelera la hipotermia. No sé si será verdad pero me hicieron caso y confisqué la botella. (Lamentablemente quedó en la balsa)

Y seguía el orden y el silencio. Cuando al regreso leí en algunos medios (que no fue La Nación), títulos tales como: “Miedo, gritos y caos. Forcejeos con tiburones dando vueltas”, mi análisis es que no estuvieron en mi balsa ni en el mismo mar ni en ese episodio. Porque en Trelew hablé con la inmensa mayoría de los 240 tripulantes y todos los comentarios eran similares al mío. Tal vez es razonable que luego apareciera literatura para lograr centímetros de gloria.

Ante la pregunta personal que me hacen en voz baja, no tengo problema en repetir que tuve mucho miedo, que no me mareé, que nunca lloré, que estaba convencido que no me iba a morir y que nos iban a rescatar. Y pensaba que esa circunstancia era preferible a estar internado en una terapia intensiva. Es verdad.

Luces y voces de afuera indicaron que había que moverse.

Entrar y salir de la balsa fueron las maniobras más riesgosas.

### Situación límite 3

El pesquero se acercó con todo y por la banda de estribor una escala de gato quedó casi pegada a la balsa. El patrón con un megáfono pidió que nadie se cayera al agua porque no tenían experiencia en rescate. Gateé hasta la salida con las piernas totalmente acalambradas tras horas de mojadura y frío.

Si la ola medía tres metros significaba que la balsa iba tres metros para arriba y otros tres para abajo. No sé cómo, pero me tiré y agarré la escala cuando la balsa estaba abajo así que no tenía escalones debajo mío. Del pesquero me gritaban que levantara los brazos que ellos me agarraban. ¡¡Minga me iba a soltar con lo que me había costado agarrarme!!.

Con fuerzas divinas, no mías, mis brazos apenas ayudaban, ropa pesada y mojada, acalambrado, cardíaco, etc, trepé algunos escalones más y sentí que me agarraban del cuello del salvavidas, luego los hombros y como en las películas, alguien decía “Bienvenido a bordo, está en el Magritte”.

Se me abalanzó el capitán médico Fernando Pérez preguntándome por mi estado y un guardiamarina con lista en mano pidiendo mi nombre, y alguien que me abraza, era Alejandro Losada. Yo no sé cómo era mi cara, pero la



Humo en la cubierta de vuelo.

de él lo decía todo. Todavía no había salido el sol en esa madrugada del miércoles 11.

Nos enteramos que estuvimos 8 horas en la balsa y que fue la última en ser rescatada.

### No más situaciones límites

Desconozco las características del pesquero uruguayo (bandera argentina) Magritte. Pero como todo pesquero era pura cubierta y bodegas de carga. Llevaba 19 tripulantes y recuperaron 121 naufragos ateridos de frío. Y ahí comprobé lo que se llaman “leyes del mar”. Volvían a San Antonio Oeste con bodega llena de merluza luego de diez días de pesca y cuando recibieron el S.O.S., cambiaron el rumbo y en tres horas llegaron a la zona del siniestro.

Difícil de explicar cómo 19 pueden dar espacio, abrigos, ropa y comida a 121. Pero lo hicieron.

Losada y el médico me mandaron al camarote del patrón de pesca, (llevan dos, uno de navegación y otro de pesca). Era muy chico pero bien calefaccionado. Después le dejé la cucheta a un cabo segundo que sí creo que él estaba algo hipotermico, luego lo busqué a Mariano Wullich que le había tocado sala de máquinas, donde hacía más calor.

Fui al puente a agradecer, era pequeño y había mucha gente, Losada y una especie de Estado Mayor de Emergencia de Rescate (esta denominación la inventé yo) y en los pocos minutos que estuve escuché que había mar 4, viento de 42 nudos,.....

Con esas condiciones climáticas, el cocinero decidió hacer un asado para las 140 personas, me dijo “es un día



El Irizar en llamas.

de fiesta, como un domingo”. Por supuesto que era mucho más cómodo y seguro que la balsa pero era difícil mantener el equilibrio en cubierta porque había poco donde agarrarse. Pues el asado se hizo en dos chulengos que tenían espacios entre las varillas de distinto tamaño donde se ponían los chorizos, achuras y carne de acuerdo al grosor para que no se caigan. Fue la primera vez que vi hacer un asado sin probarlo. Yo sugerí tener el estómago liviano pero pocos me hicieron caso, se lo devoraron aunque estábamos en una licuadora.

Losada pasó a un gomón que lo llevó al Guardacostas Thompson y se quedó en zona mientras el Magritte emprendió el regreso a Madryn.

La tarde fue un poco más de lo mismo. La cocina y la dinette, ambas muy pequeñas, eran los lugares más concurridos, imposible moverse pero hacía calor, había mucha comida, no escatimaban nada, sacaban gaseosas en cantidades y esperábamos novedades de una radio AM de Madryn. Pero la noticia era que le habían dado el alta a Maradona del Sanatorio Güemes.

Junto con la noche empezó a caer el ánimo de algunos. El cocinero se hizo cargo, apareció con más carne y achuras e hizo otro asado, también movido, y un tripulante uruguayo a quien llamaban Pappo cantaba algo en cubierta. No quedó un centímetro de espacio, cubierto o no, que no tuviera un hombre tirado en el piso cubierto por mantas. Caminar significaba pisar gente.

Los oficiales, y doy fe, el vicecomodoro Paolini y el capitán médico Fernando Pérez nunca se sentaron ni bajaron al calor.

Si bien esa segunda noche pareció larga, en realidad fue corta porque alrededor de las 3 de la madrugada, empezó el movimiento para desembarcar. Conseguí hablar con Graciela, estaba tranquila e informada de todo por Carlos Piccone. En tierra, también todos se portaron excelentemente. La despedida con la tripulación del pesquero fue emocionante. Estuvimos 22 horas con ellos. El capitán de pesca del Magritte, Pablo Linardo nos dio sus datos y obligó a prometerle que iríamos a Mercedes (ROU) a comer un asado y presentarnos su familia. Yo preguntaba, “los agradecidos, ¿somos nosotros o ellos?”

Ustedes conocen el resto porque lo vieron en directo. El muelle de Madryn estaba lleno de ambulancias, médicos, oficiales, 2 almirantes y el resto de la tripulación rescatada. Sólo faltaban Tarapow y Losada. Los periodistas habían hecho los reportajes a los rescatados en el Don Alejandro y se estaban yendo. Mariano Wullich, conocedor, dijo “es por el cierre”.

Luego la Base Aeronaval de Trelew, con sopa caliente y un ambiente de fiesta.

Ya en Ezeiza, entre la Ministra Garré y el Almirante Godoy, me esperaba a mí el consocio Horacio Ferrari, amigo y vecino de amarra.

Era pasado el mediodía del jueves 12. Quedamos en salir a navegar el sábado 14. ■



# Ayudas Económicas SMSV

Haga realidad sus proyectos de manera fácil, rápida y segura, con los préstamos personales que SMSV le ofrece.



Montos hasta:

**\$35.000\*\***

Hasta en 48 cuotas desde \$37,10\*.- cada \$1.000.-

Costo Financiero Total desde: **CFT 33,47%\***

(\*\*) Montos máximos: Oficiales de las FFAA y FFSS, hasta \$35.000, Suboficiales de FFAA y FFSS, Pensionistas de FFAA y FFSS, Jubilados de Caja PFA y Personal Civil de Inteligencia en Actividad de FFAA, hasta \$22.000, y Civiles en Relación de Dependencia, Monotributistas, Autónomos Oficiales y Suboficiales de FFAA y FFSS. -En Actividad: según Decreto 691 - Retirados, Pensionistas de FFAA, FFSS, Jubilados de Caja Policial, Personal Civil de Inteligencia en Actividad de FFAA y Civiles en Relación de Dependencia, Monotributistas, Autónomos: 40% de los haberes netos del último mes. (\*) Ejemplo Tasa Nominal Anual (TNA) 30%, incluye subsidio por fallecimiento promedio 40 años de edad.

Los Montos Más Altos  
Menor Costo  
Menores Requisitos  
Rápido Otorgamiento  
Sin Gastos Encubiertos



Comuníquese ahora al **0810-222-7678**

[smsv@smsv.com.ar](mailto:smsv@smsv.com.ar) o personalmente en Casa Central, Filiales o Delegaciones

Casa Central: Av. Córdoba 1674 - Cap. Fed. Tel: 011-4129-4000 Filiales Bahía Blanca Chiclana 344 - Campo de Mayo Ruta 8 Puerta 4 - Centinela Av. Antártida Argentina 2258 PB - Cóndor P.L. Zanni 250 PB - Córdoba Independencia 263 - Libertad Com Py 2055 PB - Libertador Azopardo 250 1° - Mar del Plata Moreno 2856 - Mendoza Av. Colón 753 - Monserrat Av. Belgrano 1358 - Neuquén Santa Fe 650 - Palermo Av. L.M. Campos 1029 - Paraná Monte Caseros 255 - Punta Alta Rivadavia 137 - Rosario 9 de Julio 1264 - Salta Av. Vinrey Toledo 837 - Delegaciones: Corrientes Rivadavia 933 - La Plata Calle 50 N° 620 - El Palomar Itacumbú 648 - Morón Belgrano 314

Representantes de Atención: Gran Bs.As. y Jujuy: Daglio, Alberto Rafael Tel.: (011) 4312-6469 (011) 15-5452-4221 / (0388) 424-3815 - La Plata, Ensenada y Berisso: Montesano Voghter Carlos Alberto - Tel.: (011) 15-5182-1712 - Tandil, Azul y Olavarría: Morales de Díaz Loza, María Ofelia Tel.: (02293) 429-905 - Santa Fe: Vinet, Raúl Enrique Tel.: (0342) 15-5013108 - La Pampa (Santa Rosa, Gral. Pico y Gral. Acha): Ramos Monso, Abelardo Sebastián Tel.: (02954) 49-2513 / (02954) 15-47-5628 - La Rioja y San Juan: Herrera, Antonio F. Tel.: (03822) 430-582 (03822) 15-443-114 - Tucumán: Lince, Jorge César Tel.: (0381) 4314191 / (0381) 15-5950692 - Stgo. del Estero: Lince, Jorge C. (0385) 4216566 (0385) 15-4020676 - Catamarca: Lince, Jorge César (03833) 420990 / (03833) 15-560608 - Chaco (Resistencia): Leopardo, Domingo Alberto Tel.: (03722) 4322436 (03722) 15-624553 - Córdoba (Jesús María): Oviedo, Cecilia Cristina Tel.: (0351) 15-5949616 - Santa Cruz: Godoy, Silvana Rosa Tel.: (02902) 495-247



[www.smsv.com.ar](http://www.smsv.com.ar)



# 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](http://www.monicaparisi.com)  
e-mail: [monicaparisi@fibertel.com.ar](mailto:monicaparisi@fibertel.com.ar)

# AVERÍA, ABANDONO Y SALVAMENTO DEL BUQUE TANQUE *INGENIERO HUERGO* EN OPORTUNIDAD DE SU INTENTO DE ASISTENCIA AL *HUMBERTO BEGHIN*<sup>(1)</sup>



JORGE L. LONGOBARDI

## El 18 de junio de 1990, navegando el buque tanque

*Ingeniero Huergo* (244 m de eslora) con destino a Puerto Cullen (en lastre), en medio de un temporal del sudoeste, fuerza 8/9, siendo las 15.30 hs, se recibe un pedido de asistencia del buque tanque *Humberto Beghin* (180 m de eslora), que se encontraba al garete en proximidades de Roca Bellaco.

Este buque tanque procedía del cargadero de la bahía San Sebastián (Tierra del Fuego), donde en su intento de atraque<sup>(2)</sup>, garreó, tocó fondo con su hélice, averiándola seriamente y quedando sin propulsión, salvo un pequeño rendimiento en máquina atrás.

La gerencia de YPF (Operaciones de Flota) contrató con la Armada el servicio de remolque para llevar el barco a Puerto Belgrano para su reparación. Los remolcadores designados eran el ARA *Gurruchaga* y el ARA *Sobral*. Este último cortó su remolque a peligrosa distancia de la Roca Bellaco.

Lo planteado ante estos sucesos era que el buque tanque *Ingeniero Huergo* pasara un remolque que vana y valientemente intentara sin éxito el *Sobral*, en medio de las olas de 9 m, a pesar de reiterados intentos.

El *Gurruchaga* colaboró hasta que el recalentamiento de un cojinete de la línea de eje le hizo abandonar la maniobra y dirigirse a fondear a bahía Desvelos para reparar.

El *Beghin* derivaba decididamente hacia punta Shag y sólo la poca acción de la hélice, en máquina atrás, pudo evitar, y a último momento, que encallara en los bajos fondos de ese lugar.

Así las cosas, en las primeras horas del día 20, el *Beghin* por acción del viento y la corriente, derivó hacia la entrada de bahía Nodales. El *Gurruchaga*, ya reparado, aprovechó la relativa calma de Nodales y pasó un remolque por proa.

Se inició así una lenta y trabajosa navegación hacia la rada de Puerto Deseado. Sin abrir juicio sobre la derrota del convoy, navegaron muy cerca de isla Pingüino y cuando cayeron hacia el oeste para entrar a la rada, el viento que había virado al norte los abatió decididamente hacia los bajos fondos entre la isla y la costa.

*El Capitán de Ultramar Jorge Luis Longobardi egresó de la Escuela Naval Militar en 1959 como Guardiamarina.*

*En 1962 solicitó su baja y se incorporó a la Flota Petrolera de YPF, donde prestó servicio en una veintena de buques tanque como 3<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup> y 1<sup>er</sup> oficial hasta su ascenso a Capitán efectivo a partir de 1977.*

*Su último Comando fue precisamente el buque tanque Ingeniero Huergo, que al momento de su grave accidente que motivó el abandono de la unidad, lo sorprende en uso de licencia, siendo reemplazado por su 1<sup>er</sup> oficial.*

*Por disposición de la Empresa se trasladó con una tripulación de su elección a Puerto Deseado, asumiendo el Comando para las tareas de reflotamiento y posterior remolque al fondeadero reservado de la ría de Bahía Blanca.*

*Desembarcó y solicitó su jubilación ordinaria a la que accede en febrero de 1991.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 21.12.2006

(1) *Ambos buques tanque pertenecientes a la empresa YPF.*

(2) *Se atraca por popa a un campo de 5 boyas con ambas anclas fondeadas con 9 grilletes de cadena cada una.*



Buque tanque  
*Ingeniero Huergo*,  
navegando por el  
río Misisipi.

La poca potencia de los remolcadores no pudo corregir la trayectoria percibiéndose claramente el inminente desastre.

El *Ingeniero Huergo*, que acompañaba como apoyo eventual, apreciando la situación, intenta pasar (por intermedio del *Sobral*) el remolque de mar cuya mena de 6" y su traslado desde pañoles de proa hasta la cubierta de maniobra de popa fue una operación titánica.

Alrededor de las 11.30 hs hace una aproximación hasta 8 cables de las rocas al noroeste de isla Pingüino y se inicia el intento de pasar una guía al *Sobral* por medio de cañones lanzaguías. Se pudo pasar una, pero al virarla se cortó y el virador (que estaba empalmado a la guía) se enredó en la hélice por lo que hubo que picarlo.

En este momento (aproximadamente a las 12.25 hs del 20 de junio de 1990) se sintieron los golpes del casco sobre las rocas, quedando el *Huergo* encallado sobre ellas. Los hongos de ventilación de los tanques de máquinas expulsados violentísimamente impactaban en el cielo de las cubiertas de máquinas y las válvulas de presión y vacío, al expulsar el aire desplazado, gemían como animal herido. instantáneamente el cuarto principal de bombas de cargamento se inundó en forma total.

Por acción de la máquina el buque zafó de su encalladura, navegando alrededor de 20 minutos en la búsqueda de una zona más segura para poder fondear, hasta el blackout final en el lugar donde se logró fondear ambas líneas de anclas al 090° y 1 milla de la isla Pingüino. La sala de máquina tenía una inundación incontrolable y el sistema de gran achique no funcionaba por la severa deformación de una válvula.

El temporal tenía una leve tendencia a amainar pero soplaba aún con fuerza 7/8 nudos. Evaluada la situación, a 16.30 hs el capitán <sup>(3)</sup> ordena el abandono del buque. Al lanzar las balsas al agua, por efecto del viento y del mar, ellas cortaban las bozas y se alejaban girando con el viento.

Cayó la noche, a la vista el *Sobral* y el transporte ARA *San Blas*.

El rescate de la tripulación se intentó con una sola balsa remanente con capacidad para 8 personas. Las lanchas salvavidas fueron descartadas por razones del temporal y la maniobra era arraigar la balsa con una línea de 100 m y dejar que el viento y la corriente la hicieran derivar hacia popa, donde el *Sobral* maniobraría para rescatarlos; luego se viraría la línea y se repetiría la operación.

El primer viaje fue el último, puesto que la balsa se hizo jirones cuando entró en contacto con el *Sobral*, debiéndose agregar a la larga permanencia de los embarcados en la balsa, la angustia que esa circunstancia representaba, el tremendo frío reinante y la temperatura del agua de mar en el orden de los 6° C.

Se coordina con el Comandante del *Sobral* (el viento había amainado algo) y éste acercó al costado con mucho coraje, golpeando fieramente contra nuestro casco.

Los tripulantes debían desplomarse desde la cubierta del *Huergo* a la del *Sobral*, donde un grupo de forzudos marineros hacían lo imposible por abajarlos (tres metros más abajo y a un metro entre buque y buque).

(3)  
Primer oficial a cargo del  
comando, en reemplazo del  
capitán efectivo.



Hubo un solo accidentado con fractura del calcáneo.

Se trasladó la tripulación del *Ingeniero Huergo* al *San Blas*, que tomó Puerto Deseado esa misma mañana.

Desde la gerencia de transporte marítimo y fluvial de la empresa YPF (en Buenos Aires) se dispuso el traslado del capitán efectivo del *Huergo* y de 16 tripulantes a su elección para agotar las instancias del salvamento de la unidad.

Se contrataron los servicios de un helicóptero Sea King de la Armada que haría el apoyo al buque en material y personal.

El apopamiento del petrolero era preocupante, llegando el nivel del mar a besar la cubierta principal. Se dispuso el traslado de dos tripulantes idóneos (helicóptero mediante) para colocar una tapa pasa-hombre entre la sala de máquinas y el cuarto de timón a fin de evitar el pasaje de agua que aceleraba el apopamiento.

También se contrata el servicio del remolcador *Jade Fish* que traslada, por la noche, al grupo de salvamento aun con muy malas condiciones meteorológicas, logrando embarcar solamente a 5 tripulantes con la tarea de preparar la maniobra para achicar los tanques de lastre laterales, mediante una bomba de balasto del remolcador.

Esta operación fue infructuosa por las particulares características de la bomba. El achique de esos tanques laterales era de fundamental importancia porque disminuían el calado en forma pareja de proa y popa.

A 02.00 hs del 23 de junio de 1990 se desató un fuerte temporal por lo que el remolcador debió abandonar el costado del *Huergo* con tal premura que no se pudo reembarcar a los tripulantes que habían embarcado.

Luego de varios intentos de rescatar a la tripulación y en medio de la tormenta (habían transcurrido 5 horas) se logra el rescate de la misma en una maniobra de alto riesgo que consistió prácticamente en embestir en varias oportunidades al *Huergo* para permitir el salto de una embarcación a otra.

A mediodía del 23 se logra embarcar nuevamente y, en simultáneo, el helicóptero trasladó dos motobombas nafteras (con el peligro que ello implicaba en la cubierta gasificada de un buque tanque).

Para hacer arrancar el generador de emergencia fue necesario destapar en cubierta principal una carbonera de gasoil, sacando con baldes el combustible por medio de una cuerda.

El aprovisionamiento (vía helicóptero) continuaba, pudiéndose poner en servicio las dos bombas nafteras citadas en los tanques y otras dos (eléctricas sumergibles) en la sala de máquinas.

El achique de la sala de máquinas descargaba al cuarto de bombas principal que estaba en comunicación directa con el mar, por la avería sufrida, usando dicho cuarto como tanque de decantación <sup>(4)</sup>, ya que en la sala de máquinas se encontraban derramados 250 m<sup>3</sup> de fuel oil por las averías en las carboneras.



Buque tanque  
*Humberto Beghin*.

(4)  
El rumbo estaba ubicado prácticamente en el pantoque por lo que el fuel oil estaba en superficie y el agua limpia drenaba al exterior.



Aspecto de la sala de máquinas principales al momento del achique final.



Helicóptero  
aprovisionando.

Debieron tenderse líneas volantes de alimentación debido a que las fijas del servicio del generador estaban en la sala de máquinas bajo el agua.

Las cuatro cámaras frigoríficas (carne, pescados, lácteos y verdura) fueron vaciadas y enviadas a Puerto Deseado para que sus autoridades las entregaran a entidades de bien público.

A medida que el achique avanzaba, la popa del buque, que hasta ese momento embarcaba agua, dejó de hacerlo, brindando margen de maniobra para instalar una de las bombas que operaban en la cubierta principal en el cuarto del timón que se encontraba inundado por el ingreso del agua y fuel oil desde la sala de máquinas y además por el ingreso de agua a través de la caña del timón, lo que generaba una atmósfera irrespirable por las emanaciones del fuel oil y de los productos que allí se almacenaban (desengrasantes, desincrustantes, productos de dosaje de calderas, ácidos, etc.). Complementariamente se sumaba la dura tarea de levantar las bombas a cada rato para desobstruir el chupón de la manguera de aspiración de la motobomba (cuyo peso era descomunal) de la estopa y trapos que también se almacenaban en ese compartimiento.

Todos estos trabajos permitieron que aflorara un cierto francobordo en la popa, hasta el punto que el agua descubriera la leyenda del nombre del buque y su puerto de matrícula, hasta ese momento bajo el nivel del mar.

El mal tiempo continuaba, y en la sala de máquinas también los productos aislantes de tuberías y tanques, fibra de vidrio, amianto, capocite, estopa, etc. obstruían las rejillas de aspiración de las bombas y los tubos diversos de acetileno, oxígeno y freón se deslizaban a gran velocidad e impactaban contra todo lo que se encontraba delante, con el grave riesgo que eso significaba. Se debía pescar dichos tubos y retirarlos a un lugar de estiba seguro debido a las deformaciones que presentaban las respectivas válvulas.

Las tareas citadas continuaron sin interrupción durante un mes y permitieron otras que "mejoraron el hábitat", como alimentación de luces a pasillos, a una plancha de la cocina, lo que permitió ¡al fin! un plato de comida caliente.

Se construyó un pallete de colisión de dimensiones importantes que no pudo presentarse por las grandes deformaciones del casco.

En esas condiciones se realizó un primer remolque desde isla Pingüino hasta la rada Deseado, donde la menor profundidad proveía un ansiado confort. El remolcador *Jade Fish* proveyó la alimentación eléctrica para la puesta en marcha de los cabrestantes de anclas del *Ingeniero Huergo*, y por su sistema de remolque automático fue seleccionado para el remolque final.

El achique de la sala de máquinas llegó finalmente a la sentina, logrando un control total del ingreso de agua y la revelación del área por donde entraba profusamente.

Se trataba de la brazola de la tapa registro del cofferdam de los doblefondos, cuya soldadura estaba totalmente rajada.

Sobre esa área (con generosos márgenes) se construyó una cajonada de concreto de dimensiones descomunales, trabada en cara superior por una pléyade de gatos hidráulicos de alta capacidad que apoyaban en los refuerzos longitudinales altos.

El petrolero ya flotaba en un calado más que aceptable; sólo faltaba la energía eléctrica necesaria para timón, VHF, luces de navegación, cabrestante, estación de radio y servicios menores, ¿menores?, como plancha de cocina.

Para ello se construyó un tinglado sobre el helipuerto donde se instalaron dos grupos electrógenos de capacidad suficiente que fueron trasladados a bordo por una grúa flotante adecuada. De último, se requirió el servicio de buzos de una compañía de salvamento de Buenos Aires para que realizaran un relevamiento detallado de las averías y rumbos del casco.

Cumplimentadas las exigencias reglamentarias de la Prefectura Naval Argentina, cursadas todas las notificaciones de rigor y con cuidadoso análisis meteorológico, se inició el segundo remolque (que sería el final) hacia Bahía Blanca, con el *Jade Fish* como remolque y el *Zaga* (remolcador contratado al servicio de YPF para prestar servicios de apoyo en la bahía de San Sebastián (Tierra del Fuego).

La travesía, sin mayores inconvenientes y a 8 nudos de promedio (notable logro por cierto), culminó felizmente con el arribo al fondeadero reservado para buques mercantes de la ría de Bahía Blanca, el 16 de agosto de 1990.



Lo relatado pretende ser fiel a los hechos. He consultado valiosos datos que guardaban oficiales que sirvieron a mis órdenes. El buque tanque *Ingeniero Huergo* pudo haber sido reparado sin ninguna duda en Puerto Belgrano. Esto no sucedió y el buque fue vendido como chatarra al exterior (China).

Para todo lo relatado se emplearon 57 días y, como colofón, el ingreso a remolque entre boyas n° 1 y 2 del canal a Bahía Blanca hasta fondeo en proximidad de boya n° 17 se llevó a cabo con niebla cerrada que no permitía ver desde el puente el remolcador.

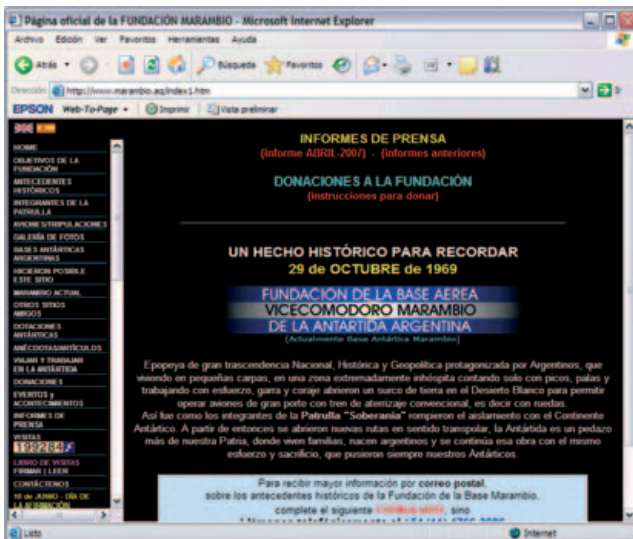
Agradezco a Dios que iluminara mis decisiones cuya más acertada fue la selección de oficiales, maestranza y marinería que dejaron el alma en el logro exitoso de la aventura marítima. ■

Comentario del  
Capitán de Navío  
(R) Ricardo A.  
Hermelo

## <http://www.marambio.aq/index1.htm>

### Página de la Fundación Marambio- Antártida Argentina

Se trata de una página de la Fundación Marambio que está difundida en español e inglés lo que asegura amplia difusión.



En su página central comenta que la actividad en la Antártida fue una epopeya de gran trascendencia nacional, histórica y geopolítica protagonizada por argentinos que, viviendo en pequeñas carpas, en una zona extremadamente inhóspita, contando sólo con picos, palas y trabajando con esfuerzo, garra y coraje, abrieron un surco de tierra en el desierto blanco para permitir operar aviones de gran porte con tren de aterrizaje convencional, es decir con ruedas. Se refiere a la base Marambio, dependiente de la Fuerza Aérea Argentina, que cuenta con servicio permanente de la pista operable las 24 hs del día, todo el año.

La información que brinda es la de la actividad que la Argentina desarrolló en el continente blanco desde la primera expedición de la Corbeta *Uruguay*, cuando rescató a la expedición de Nordenskjöld cuyo barco había zozobrado en 1903.

Describe cuáles fueron las operaciones preli-

minares a la creación de la base Marambio, con el arribo a la isla de Seymour (actual Marambio) de los integrantes de la Patrulla Soberanía (Dotación Antártica 1968/69); el primer aterrizaje con ruedas en la Antártida realizado con el pequeño avión Beaver; el apoyo aéreo a la Patrulla Soberanía, el 29 de octubre de 1969 (Día Histórico), y la fundación de la Base Aérea Vicecomodoro Marambio. También la inauguración de la Primera Pista de Aterrizaje de Tierra en el Continente Antártico.

Dispone de interesante información de las actividades en la Antártida, las nuevas posibilidades de la base, los recuerdos y anécdotas de acontecimientos notables como:

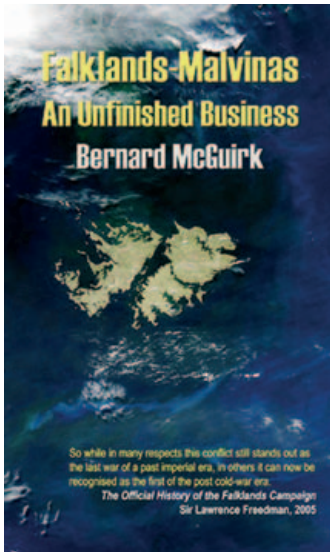
- Primera expedición del Ejército que llegó al Polo sur bajo las órdenes del General Leal, un veterano de la Antártida.
- El primer vuelo antártico transcontinental, al mando del Vicecomodoro Mario Luis Olezza; se realizó en noviembre de 1965 con un avión bimotor Douglas C-47.
- La primera penetración al Mar de Weddell en 1955, el establecimiento de la Base Belgrano a cargo del Gral. Pujato y las sucesivas instalaciones.
- El primer vuelo al Polo Sur en dos aviones DC-3 de la Armada bajo la conducción del Almirante Hermes Quijada, 6 de enero de 1962.
- La instalación de la Base de Ejército San Martín.
- El rescate de la expedición sueca-noruega de Nordenskjöld, del 8 de noviembre de 1903, al mando del Teniente de Navío Julián Irizar.

También se mencionan las experiencias espaciales argentinas en la Antártida por el Brigadier (R) Ing. Miguel Sánchez Peña.

En resumen, es una página que está ilustrada con numerosas actividades de argentinos en la Antártida desde 1903. Es la Historia Argentina en la Antártida. ■

# LIBROS

## Comentario del Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding



### “Falklands-Malvinas: An Unfinished Business”

(Falklands-Malvinas: Un asunto inconcluso)

**Bernard McGuirk**  
(Critical, Cultural And Communications Press, 2007, Inglés, 369 págs.)  
ISBN 1905510063

El profesor Bernard McGuirk es director del Centro para el Estudio de las Culturas Post-Conflicto en la Universidad de Nottingham (Reino Unido). McGuirk es una autoridad mun-

dial en materia de literatura y ha sido presidente de la Asociación de Hispanistas de Gran Bretaña e Irlanda, conduciendo además el Consejo Asesor del Instituto de Estudios Germánicos y de Romance. En 2006 fue nombrado como Visitante Académico Distinguido en la Universidad de Cambridge. Demás está decir que sus trabajos han sido traducidos al español, francés, italiano y portugués y que ha dictado conferencias sobre los aspectos literarios del Conflicto de Malvinas en Buenos Aires, Córdoba, São Paulo, Rio de Janeiro, Madrid, Granada, París, Tours, Lisboa, Modena, Bologna, Reino Unido y EE.UU.

La reputación internacional del autor se ve reflejada en las críticas que han recibido sus publicaciones en las pasadas dos décadas: *La fuerza de McGuirk reside en su capacidad para realizar un análisis meticuloso de los textos* (Jo Labanyi); *es admirablemente perceptivo* (Terry Eagleton); *ofrece un cuidado exquisito del lenguaje y de la sensibilidad interpretativa* (Dolores Romero); *“Le agradezco por haber internacionalizado mi espectrología y haber rehabilitado idiomas que sufrieron por la hegemonía Anglo-Sajona* (Alberto Moreiras).

El libro del profesor McGuirk *Falklands-Malvinas: An Unfinished Business* (Falklands-Malvinas: Un asunto inconcluso) constituye el estudio más completo del Conflicto de 1982 en lo referente a la producción cultural argentina, británica y mundial.

Este trabajo nos ofrece diversas ópticas desarrolladas a partir de la cultura popular y el producto de la imaginación literaria nacional. Describe la narrativa, la poesía, las canciones y las proyecciones que circundan el núcleo del tema Malvinas; un conflicto inconcluso que aún despierta vivas reacciones a diversos niveles de nuestra sociedad. La seriedad del autor al escribir sobre la guerra no merma su compromiso en cuanto a informar y entretener al lector en una amplia gama de temas.

El profesor McGuirk escribió su libro precisamente para ajustar la percepción del desequilibrio postulado entre el impacto del conflicto Malvinas en la cultura y conciencia argentina y la británica. McGuirk refiere que *algunos críticos ingleses han visto el conflicto como una “guerrita” (Max Hastings), en la cual “la sangre derramada ha dejado una ínfima mancha cultural” (Mark Lawson).*

*Pero los ingleses “quizás han percibido que la guerra no ha entrado en la conciencia de los principales escritores británicos” (Nigel Leigh) porque han estado buscando –y reseñando– en los lugares equivocados. Las narraciones inglesas han sido, sí, en su mayoría best-sellers, y el monolingüismo que aqueja la crítica literaria y cultural dominante en el Reino Unido ha alejado a gran parte de la literatura argentina de los lectores británicos. Y ésta no es la única clase de ceguera.*

McGuirk trabaja actualmente en otro libro que se centra en el conflicto de Malvinas desde el punto de vista del humor gráfico utilizado por ambos países: *It Breaks Two to Tangle: Political Cartoons of the Malvinas-Falklands Conflict.* ■

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



**Malvinas: La odisea del submarino Santa Fe**  
**Jorge Bóveda**  
 (Instituto de Publicaciones Navales, 2007, 254 págs.)  
 ISBN 978-950-899-073-0

Desde hace algunos años el Instituto de Publicaciones Navales (IPN Editores) viene produciendo obras dedicadas a la gesta de Malvinas, y lo hace con una premisa particular: Exponer las acciones de la

Armada Argentina y honrar a quienes participaron arriesgando su propia vida para bien de todos los argentinos.

El objetivo de esta producción, y de la que continuará publicándose, es exponer a los lectores la dura experiencia de la guerra y el coraje y gallardía de quienes combatieron en unidades de la Armada. El protagonista central es el **Hombre**, no los materiales ni las operaciones. Estos, por supuesto, no son ignorados pero se los relata en torno al combatiente y no al revés.

En *Malvinas: La odisea del submarino Santa Fe* se aborda ahora un tema que hasta el presente se ha ignorado en la literatura argentina: las operaciones de *los submarinos argentinos* en aquel conflicto.

Mucho se podrá discutir sobre el acierto, o no, de la decisión de enviar este submarino a la guerra, en particular

considerando sus años de vida y la calidad del material bélico del enemigo, como así también sobre el resultado logrado. Lo que no puede discutirse es que sus tripulantes navegaron y combatieron con enorme valentía y férrea decisión, enfrentando dos adversarios muy difíciles: la Royal Navy y el Atlántico Sur.

Aquí el lector conocerá las acciones y los sentimientos de 80 hombres que embarcados en un submarino construido durante la Segunda Guerra Mundial enfrentan todos los avatares que caracterizan una guerra: combatir, sufrir heridas, presenciar la muerte de un camarada y caer prisionero. Para finalmente regresar a su país y no recibir el debido y oportuno reconocimiento. No fueron ellos los que decidieron iniciar una guerra, ni la forma de desarrollarla, pero sí fueron ellos los que la vivieron; y lo hicieron con honor.

El trabajo de investigación efectuado por el autor es de gran calidad y profundidad. Comprende fuentes argentinas y británicas, editadas e inéditas, y recurre a entrevistas a los actores de ambos bandos, incluyendo los más altos niveles de decisión en la Argentina. El lector dispondrá de información que por primera vez toma difusión pública. Una carta redactada por el mismo Comandante del submarino ARA Santa Fe y el prólogo escrito por el Capitán de Navío Fernando Azcueta, comandante del submarino ARA *San Luis*, también protagonista de esta campaña naval, representan un sólido aval sobre la importancia de este libro y su contenido.

Esta obra merece ser leída. Por su excelente contenido, por contener información no disponible hasta hoy y en homenaje a quienes combatieron desde las profundidades del mar. ■

---

## Comentario del Capitán de Navío (R) Ricardo A. R. Hermelo

**El delicado umbral de la tempestad.**  
**Cuestiones de un general inglés**  
**Jorge Castelli**

Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 2da. edición 2001.  
 Imp. en la Argentina. ISBN 950-07-2007-8

Jorge Castelli <sup>(1)</sup> es el autor de la novela histórica *El delicado umbral de la tempestad* sumamente atrayente ya que relata las vicisitudes del Gral. Whitelocke, quien se encontraba al mando de las tropas británicas que

habían invadido Buenos Aires en las Segundas Invasiones Inglesas. Este año se cumple el bicentenario de esta gesta que se puede calificar de suma importancia porque fue el inicio de nuestra emancipación.

Castelli se sumerge en las andanzas del general John Whitelocke, pasado a retiro luego de su inexplicable actuación. De manera sorpresiva, y a pesar de una poderosa fuerza invasora de 10.000 hombres, a las 24 horas decide su rendición frente a Liniers y regresa a Gran Bre-



taña donde es sometido a un juicio sumario y destituido, dando fin a una prolongada carrera como brillante militar.

En la obra, Whitelocke “dialoga” con un figurado almirante Ashley, que es uno de los pocos amigos que le quedan en el ostracismo; destacado marino de la Royal Navy que participó en la batalla de Trafalgar, hecho que

lo dotó de una vivencia notable ante la poderosa flota combinada derrotada por Nelson. Nótese que entre ambos eventos trascurrieron tan sólo tres años, lo que demuestra la influencia de Trafalgar en las Segundas Invasiones Inglesas y producto del poder naval de Inglaterra que se mantuvo durante dos siglos.

El dialogo figurado entre ambos es de singular interés porque está basado en la situación en Buenos Aires, la resistencia de los milicianos defensores que actuaron con todo vigor y los hechos que terminan con una inexplicable rendición de Whitelocke ante Liniers y la entrega de las banderas de los regimientos ingleses que vencidos regresaron a Montevideo y partieron después hacia Gran Bretaña.

La atracción del relato está en que un poderoso ejército inglés con alta capacidad y veterano en el combate suspende la invasión, a pesar de que se encontraba en poder de los enclaves más importantes de Buenos Aires y nada hacía suponer que ello ocurriría, y lo que es aún más intrigante es la invalidación de la poderosa artillería que podría haber arrasado la ciudad.

Pero la obra continúa con la confesión de Whitelocke ante el almirante Ashley en la que exterioriza su enorme frustración, en especial cuando es sometido a juicio y desaparece para siempre, situación que lo deja anonadado y acorralado por una opinión de los ingleses que no le perdonan el fracaso. Se describe después del veredicto de condena el intento de un periodista que le propone a Whitelocke interceder por él, mediante el influente periódico de Londres, *The Times*, pero sólo recibe el silencio como respuesta.

Esta rara actitud aún permanece como una duda sobre los motivos que impulsaron a Whitelocke a rendirse; se formulan entre otras razones una orden de Londres o la actitud de los comerciantes catalanes locales y la “logia” (2) para haber influido tan extrañamente en perjuicio del ejército

que se había asentado. Se alega también una extraña actitud de pérdida de valor de las tropas inglesas, que sorprende porque eran veteranas y uno de los mejores ejércitos del mundo. Y así quedará la duda, siempre que no surjan otras evidencias de los archivos y registros históricos que puedan ver la luz a esta rendición sorpresiva.

Se hace inevitable no volver a las clases de historia de la primaria al ver el nombre del general inglés John Whitelocke estampado en las más de 200 páginas que hacen a *El delicado umbral de la tempestad*, la novela histórica con la cual el escritor argentino Jorge Castelli ganó el Premio *La Nación* de Novela 2000. Se hace necesario, también, recordar la heroica resistencia en base al aceite hirviendo, lanzado desde las terrazas por la población sin distinción de clases.

Claro que la lógica no funciona cuando se piensa que el ejército inglés, compuesto por 10.000 soldados, una flota de 20 barcos, con una preparación irreprochable y las mejores armas, tuvo que rendirse. Más, cuando enfrente tenía tropas inexpertas, sin la parafernalia y la preparación de sus oponentes británicos.

Castelli se introduce en un acontecimiento desgraciado de la historia inglesa a pesar de que después de Trafalgar se creó un imperio que dominó el mundo por 200 años. No es tarea nada fácil, ya que las fuentes confiables que aportan datos serios y creíbles no son muy numerosas.

El dramático enfrentamiento de 1807 concluye dos días más tarde. Después de largas negociaciones, Whitelocke se resigna a aceptar la derrota, y firma la capitulación que le impone Liniers. Este último, bajo la enérgica incitación de Martín de Alzaga, incluye en el documento la condición de que Montevideo, lo mismo que Buenos Aires, sea abandonada totalmente por las fuerzas británicas. Como concesión, Liniers acepta que las tropas de Beresford capturadas en 1806 regresen a su patria junto con las fuerzas de Whitelocke. (3)

En los primeros días de septiembre la flota inglesa se hace a la vela en Montevideo. Atrás queda una ambición de conquista que no llegó a concretarse ni se concretará jamás. Llegan a Buenos Aires mensajes saludando a la capital del Plata, por el extraordinario triunfo, de todos los virreinos y ciudades de América. ■

(1) El autor nacido en 1956, con un par de libros de cuentos ya editados (*El lugar de Fanny*, 1989, y *Aquella flor en el centro del caos*, 2001) y premios en su haber (nacionales e internacionales), incursionó en la segunda de las Invasiones Inglesas. Un importante desafío literario. También participó y desarrolló el tema de las Invasiones Inglesas en la Pontificia Universidad Católica, en uno de los actos del bicentenario.

(2) Los británicos efectuaban contrabando en el Río de la Plata.

(3) Liniers no le acepta la espada a Whitelocke.

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



**Gunther Plüschow.**  
**Una vida de sueños,**  
**aventuras y desafíos**  
**por un amor imposible:**  
**La Patagonia**

**Roberto Litvachkes**  
 Edición literaria a cargo  
 de Roberto Litvachkes  
 1er Edición, Buenos Aires:  
 Serie del Sur, 2006.  
 128 pág.; 21 x 15 cm.  
 ISBN 987-21760-1-3

Esta biografía de  
 Gunther Plüschow en  
 cuatro idiomas —caste-

llano, Inglés, Portugués y Alemán— son producto de investigaciones realizadas por el autor en varios países y es acompañada por una copia en CD de la película fil-

mada por el protagonista en su expedición a la Patagónia y a la Tierra del Fuego.

En un comentario de la edición se dice: “Plüschow Tuvo un sueño, Litvachkes lo alcanza hasta el espectador”, también “Completa y amena biografía de un apasionado explorador de la bellísima Patagonia”. Si algo debemos agregar es la extraordinaria capacidad de síntesis del autor que, en sólo 20 páginas en castellano, logra transmitirnos los hechos y sensaciones de una vida repleta de hazañas y aventuras y a quien ningún riesgo parecía asustarlo.

En cuanto a la película, por el año de su edición (1920) y el hecho de ser filmada en exteriores y por especialistas en documentales, sorprende por su belleza y claridad. No podemos dejar de lamentar no haber contado con un ejemplar, por supuesto en español, del libro de Gunther Plüschow “Sobre la Tierra del Fuego” editado en alemán simultáneamente con la película. ■



**Las Aventuras del**  
**Aviador de Tsingtau**  
**Gunther Plüschow**

Edición literaria a cargo  
 de Roberto Litvachkes  
 1ra. Edición en Castellano,  
 Buenos Aires:  
 Serie del Sur, 2006.  
 160 pág.; 19 x 13 cm.  
 ISBN 987-21760-2-7

Creo que racionalmente  
 es poco explicable el  
 porqué de una contien-  
 da —la Primera Guerra  
 Mundial— que en los

primeros tres meses produjo dos millones de bajas. Concepto, que aún cuando no explícitamente, está presente en el relato.

El autor, oficial de la Armada Imperial Alemana y aviador (algo así como un antecesor de los aviadores navales) que estaba destinado en Tsingtau —colonia alemana en China; hermoso lugar donde convivían alemanes, chinos,

ingleses y turistas de variadas nacionalidades— nos cuenta en detalle sus aventuras como único piloto del único avión disponible para atacar y observar los movimientos de los buques y fuerzas inglesas y japonesas que buscaban, y lograron, desalojar la colonia alemana.

Ocupada que fue, se inicia la parte más interesante de su relato, el largo periplo para retornar a la patria, que va relatando paso a paso, deteniéndose algo más en los Estados Unidos, donde puede apreciar el efecto de la acción psicológica y propagandística inglesa sobre la población.

Pese a lo dramático de sus aventuras, se hace entretenida la lectura gracias al profundo humor del relator y a la descripción precisa de sus estados de ánimo en las variadas circunstancias que vivió, principalmente como prisionero y prófugo.

Este libro es la traducción de la primera edición de 1917. Su héroe y autor fue 10 años más tarde el primer pionero de los cielos de la patagonia, donde termina su épica historia, que dio lugar a otro libro y a una película de su autoría. ■



# 35 años

**ING. ENRIQUE L. MANFREDINI Y ASOC. S.A.**  
VIBRACIONES - SONIDO - MANTENIMIENTO PREDICTIVO

Al cumplir 35 años de ininterrumpidos servicios en mantenimiento predictivo, la familia que formamos con nuestros colaboradores, empresas subcontratistas y asesores, hacemos llegar nuestro emocionado agradecimiento a toda las empresas clientes, entre las que se encuentran más de un centenar de nuestro país y también de Brasil, Bolivia, Uruguay, Chile y Perú, muchas muy importantes y otras modestas, pero que también nos dejaron sus enseñanzas y satisfacciones. Tenemos una historia con cada una de ellas la recordamos a todas, desde la primera Siderca-Techint 1972, hasta la más recientes: Las supermodernas plantas de Camisea- Perú.

A.B.S. American Bureau of Shipping · ACINDAR S.A. · ADABOR S.A. · AIELLO S.A. · A.I.S.A. · AZUCARERA INDEPENDENCIA S.A. · ALICANTO · ALTO PARANA S.A. Puerto Piray · ANSALDO · ASEA BROWN BOVERI (Abb)(Bbc) · ASER S.A. · A.R.S.A. (Aceros Revestidos S.A.) · ASTARSA S.A. · AYASA · ARGENBLOCK · ASTILLEROS CORRIENTES PLATAFORMAS PETROLERAS · AVANCE INGENIERIA · ARMADA NACIONAL Submarino San Luis; Rompe-Hielos Irizar; Fragata Libertad Patrullero King; Comodoro Rivadavia; Patrullero Murature · AZULES S.A. · BASF ARGENTINA S.A. · BRIDAS S.A.P.I.C. · BRIDAS EDIFICIO SARMIENTO · CENTRAL TERMICA GUEMES S.A. · CENTRAL PEDRO DE MENDOZA S.A. · COMERCIAL DEL PLATA S.A. · CALDERAS Y SERVICIOS S.A. · CAMSA · CARBOCLOR S.A. · C.T.M. Centrales Termicas Mendoza (Ex.Lujan De Cuyo) · C.T.M. Central Termica Cruz De Piedra · CENTRAL TERMICA LAMPAYA (Villazon-Republica De Bolivia) · CENTRAL TERMICA GUARACACHI Santa Cruz De La Sierra-Bolivia · CIARRAPICO HNOS · COMANDO DE TRANSPORTES NAVALES BUQUES: Canal De Beagle; Cabo De Hornos ; Bahía San Blas; Punta Delgada · CONSORCIO ANCHORENA · DALAR · DELTA COMPRESION · DYCASA-DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES Acueducto L.Muster - Cdoro. Rivadavia · DIRECCION DE CONTRATACIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES (Sec. De Int. Mar) · DIRECCION DE ENERGIA DE LA PROV. DE JUJUY - Central La Quiaca - Central Tilcara - Central Reyes · E.C.A. Fabrica Militar De Cables · E.L.M.A. (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) Buques: Tucuman; Alte Storni; Jujuy; Salta; Neuquen; Belgrano; San Martín; Dr. Malvagni; Ramon Castillo; Glaciar Viedma.Gran Malvinas; · EDELAP S.A. · ESEBA S.A. (Empresa Social De La Energía De La Prov Bs. As.) · FILO MORADO S.A. (Filo Morado-Neuquen) · GENERAL ELECTRIC (U.K) · GENERADORA CORDOBA S.A. (Epec) · I.F.F. (International Flavores And Fragrances) INGENIO AGUILARES · INGENIO MARAPA · INGENIO SANTA BARBARA · INGENIO SAN JUAN · INGENIO SANTA ROSA · INGENIO UNAGRO (Bolivia) · INGENIO GUABIRA (Bolivia) · INGENIO LA BELGICA (Bolivia) · INGERSOLL RAND · INGESA S.A. · INGENIERIA TAURO · INDUFOR · JEFFERSON ARGENTINA · KICSA · GUASCOR S.A. · DRAGAS: MISIONES · CLAVIMET · CAPIME · HENKEL ARGENTINA S.A. · HISISA ARGENTINA S.A. · HILANDERIA TAPIALES · ISER INDUSTRIES COMPANY · KUANTOKI S.A · ARMADORA BOTTACCHI ALDEBARAN S.A. Buques: Ocean Linx; Bruma 1; Caleta Leones · LA VASCONGADA · LA OXIGENA (Planta Avellaneda) (Planta San Nicolás) · LLOYD REGISTER · MASSALIN PARTICULARES S.A. · MARUBA (Buque Tribuno) · MAQUYMAT S.A. · METAR · MINERA T.E.A. · MONSANTO · MELLOR GOODWIN · NAVALTEC (Pesquero Pagrus li) · NUTRISALTA · DRES. LANTOS (Asesoramiento Industrial) · O.S.N. (Obras Sanitarias de La Nación) (Estaciones de Bombeo de Capital Federal) · OLDELVAL S.A. · PERSIANTEX · PETROSUR · PONDS ARGENTINA · PETROQUIMICA GENERAL MOSCONI (Pgm) · PLUSPETROL · RIGOLEAUX · REFINOR S.A. (Ex Destilería Campo Duran-Salta) · SANTA ROSA S.A. · SERVIPORT: Buque: Pesquero Laura · S.E.G.B.A. · SIDERCA S.A.I.C. · SIDERCOLOR S.A. · SOMISA S.A. · TANDANOR · TAURO · TAURO-ASTRA-EVANGELISTA · TECHINT Construcciones Mecánicas · TEING · TENAS S.A. · TESID S.A. (Grupo Techint) · TOTAL AUSTRAL · TURRI S.A. · SPITZNER S.A. · SHELL Servicio Aeroparque Jorge Newbery · ESTABLECIMIENTO ALTOS HORNOS ZAPLA (Jujuy) · WALTER RITNER S.A. · WORTHINGTON · GAS DEL ESTADO (Bajo del Gualicho) · Y.P.F. Destilería Luján de Cuyo - Destilería La Plata - Destilería Campo Duran

Belgrano 126 Of: 202/203 | CP (1642) San Isidro - Buenos Aires - Argentina  
Teléfonos: 011-4743-2400 o 011-4747-5839 | E-mail: emanfredini@sinectis.com.ar

# 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](http://www.puertobuenosaires.gov.ar)

E-mail: [institucionales@puertobuenosaires.gov.ar](mailto:institucionales@puertobuenosaires.gov.ar)

# 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](http://www.puertobuenosaires.gov.ar)

E-mail: [institucionales@puertobuenosaires.gov.ar](mailto:institucionales@puertobuenosaires.gov.ar)

# EL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN Y SUS OPORTUNIDADES DE ARRIBO A MONTEVIDEO

JUAN J. FERNÁNDEZ PARÉS

A fines de 1783, el 6 de diciembre, con todos sus familiares, en plena infancia, un niño, con cinco años de edad, embarca en la *Santa Balbina* surto en la bahía de Montevideo, rumbo a su destino militar en la España, palanca de su futura consagración hispanoamericana.

Ese niño era José Francisco de San Martín Matorras, nacido el 25 de febrero de 1778, quien estuvo específicamente identificado con la margen oriental del río Uruguay y septentrional del Río de la Plata, donde formaron hogar y familia su padre, don Juan de San Martín Gómez, nacido el 13 de febrero de 1728, en la villa Cervatus de la Cueva, aldea del Reino de León, y doña Gregoria Matorras del Ser, doncella noble, natural de Paredes de Nava (Palencia), nacida el 12 de marzo de 1738.

Este viaje familiar se basó en la proyectada reorganización castrense de 1779 de autoría del Coronel Antonio Olaguer y Feliú que se concretó en 1783, por la cual quedan en excedencia un numeroso núcleo de oficiales y por ende sin cargo determinado.

De esta forma Juan de San Martín Gómez, quien durante treinta y ocho años y medio había cubierto todos los cargos y múltiples cuadros, como soldado, cabo, sargento, teniente, ayudante mayor y capitán, calificado oficial, administrador ecónomo y finalmente Teniente Gobernador, del pueblo Nuestra Señora de los Reyes Magos de Yapeyú, en tierras de las ex Misiones Jesuíticas del Paraná y Uruguay, daba término real a su carrera activa.

La papelería encontrada en los archivos se refiere a su intención de fijar residencia en Montevideo. La ciudad experimentaba en esos tiempos una muy favorable actividad, fundamentada en su calidad de puerto terminal de las rutas atlántico-europea-africana, de arribo y expedición de correspondencia, de recalada y revisamiento de guías, conocimientos y cargamentos, de nexos para la navegación de España al Pacífico, beneficiada con la creación de una aduana propia, la puesta en vigencia del Reglamento de Libre Comercio desde 1778, ser sede del Apostadero Naval Español, instalado el 9 de agosto de 1776 con los cometidos de defensa de las Islas Malvinas, el océano Atlántico, el pasaje al Pacífico y el Río de la Plata.

San Martín Gómez debió considerar que en esta ciudad de Montevideo de franca y tangible prosperidad podría continuar su carrera en un cargo de acuerdo con su grado y capacidad y cumplimentar los requerimientos familiares.

En el invierno de 1781 se dirigió al Virrey, Teniente General don Juan José de Vértiz, que se encontraba casualmente en Montevideo, y el 1º de agosto le solicitó se le confiara la instrucción militar de los indios o en su defecto otro servicio castrense que se presentara.

*Juan José Fernández Parés es Profesor y conferencista sobre temas de Historia Naval, Geopolítica, Intereses Marítimos.*

*Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay y Correspondiente en el Reino de España, Paraguay, Argentina, Brasil, República Dominicana y Guatemala. Disertante y Miembro Honorario del Instituto de Investigaciones Históricas Notariales del Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires. Miembro Correspondiente de la Academia Sanmartiniana del Instituto Nacional Sanmartiniano de la República Argentina.*

*Miembro Fundador del Instituto Sanmartiniano del Uruguay y disertante en Montevideo, Buenos Aires y La Plata, en diez ocasiones sobre aspectos diferentes de la trayectoria del Gral. José de San Martín. Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial.*

*Miembro de Número Académico y Presidente durante 10 años. Colaborador Emérito del Servicio de Documentación General de la Marina de Brasil.*

*Editó dieciséis publicaciones de carácter histórico, artiguista, biográfico, naval y marítimo en su más amplia acepción (uno de ellos en portugués). Se destaca el ensayo "Artigas y los actos de gobierno de su política marítima y fluvial". Posee dos obras en desarrollo: "Biografías Navales II" y "Cien años de la Escuela Naval".*

*Actualmente es Presidente de la Comisión Directiva del Club Naval y de la Asociación Capitán de Fragata Ramiro Jouan de ex alumnos y amigos de la Escuela Naval y Vice presidente de la Comisión de Celebración de los 100 años de la Escuela Naval y del Instituto Sanmartiniano del Uruguay.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 17.11.2006

Cuatro días más tarde Vértiz responde con una fórmula burocrática: “si ocurriese motivo, tendrá presente los deseos que manifiesta”.

Ante tal contestación, dos caminos se le presentaban, retirarse en calidad de agregado a los cuerpos bonaerenses o intentar prestar servicios en la España; finalmente toma la decisión por esta última opción, solicitó y obtuvo el permiso de rigor, que le fue otorgado el 25 de marzo de 1783.

Estando la fragata *Santa Balbina*, en viaje oficial, en el puerto de Montevideo, la familia San Martín Matorras con sus hijos, María Elena, Manuel Tadeo, Juan Fermín Rafael, Justo Rufino y José Francisco, se embarca para sumarse al grupo de oficiales y familiares que emprendían la vuelta a la madre patria.

**Es esta la primera oportunidad que José Francisco de San Martín y Matorras, niño aún, llega a la ciudad de Montevideo.**

La *Santa Balbina* zarpa el 5 de diciembre de 1783.

A José Francisco el mar lo atrapa en su primer contacto. Cumple sus seis años a bordo y el hecho también tiene marinera significación y la impresión de todo lo acaecido le durará por vida.

Pasados los primeros días y la infaltable tormenta frente al golfo de Santa Catalina (Brasil), y siempre bajo la cautela tutelar paterna, observará e investigará junto a sus hermanos y preguntarán todos “los por qué” propios de la inquisitoria infantil.

Entablará, ya lograda la mutua confianza, conversación con los escasos oficiales y la mayor marinería, que lo llena de asombro al ir adquiriendo experiencia, conocimientos y hasta la parla de la gente de mar.

Allí escucha por primera vez las órdenes del Capitán y los trinos del pito marinero del Contramaestre, disponiendo la maniobra de velas para la zarpada.

A la voz de “¡Listos a largar el aparejo!, ¡Gente al pie de la jarcia!” forma la marinería al pie de cada palo.

Luego vendrá la verdadera actividad a la voz de “¡Listos a largar!, ¡larga!”.

Vendrá luego la tarea de amarrar y se irá haciendo firme la jarcia de labor, el buque va tomando estropada, el viento buscado va inflamando la trinquetilla, los foques, los velachos, la gavia, los sobremesanas, los pericos, los cangrejos, la rastrera.

El asombro del niño grumete irá de más en más, y muchas veces en su vida volverá a escuchar los trinos del pito del Contramaestre y observar con admiración las maniobras veleras, siempre riesgosas y siempre diferentes.

Estas experiencias irán calando hondo en su espíritu y mente; en su personalidad ya se está arraigando la concepción marítima y en su futuro será de imprescindible utilidad para su planteo estratégico. Arriban a Cádiz el 25 de marzo de 1784, donde desembarcan.

Los cuatro hijos seguirán en la España la carrera militar al igual que su padre. Don Juan Fermín llegará a Comandante de los Hussardos de Luzón, don Manuel Tadeo a Coronel de Infantería, don Justo Rufino a Coronel en el Regimiento de Almaresa y José Francisco a Teniente Coronel del Ejército de Andalucía.

Don Juan fallece en su retiro en Málaga el 4 de diciembre de 1796 y doña Gregoria fallece en la ciudad de Orense y allí es enterrada el 29 de marzo de 1813.

Luego de una exitosa carrera militar en los ejércitos españoles, el 18 de julio de 1808 José Francisco de San Martín participa en la Batalla de Bailen, donde el ejército francés debió rendirse sin condiciones a las armas españolas, después de haber perdido más de diez mil hombres. Es por su comportamiento en este cruento combate que recibe los despachos de Teniente Coronel y medalla de oro.

El novel comandante siguió las vicisitudes del ejército de Andalucía, encontrándose en la desgraciada Batalla de Tudela y posterior repliegue de las tropas españolas sobre Cádiz.

El Comandante José de San Martín, durante 22 años, acompañó a la España en sus triunfos y derrotas, combatiendo contra moros, franceses, ingleses y portugueses, por mar y por tierra, a pie y a caballo, en campo abierto y dentro de murallas; entonces volvió sus ojos hacia la América del Sur, cuya independencia había presagiado y cuya revolución seguía con interés: decide regresar a la lejana patria, para ofrecerle su espada y consagrarle su vida.

Consiguió su retiro militar el 5 de septiembre de 1811 a su solicitud; por resolución del Concejo de Regencia de España e Indias, formalizando su cédula de retiro, con derecho a uso de uniforme y fuero militar y autorización para trasladarse a Lima, donde alegó poseer intereses abandonados.

No sin esfuerzos consigue obtener su pasaporte para pasar a Londres, donde permanece cuatro meses, y se reúne allí con sus compañeros Alvear y Zapiola y otros sudamericanos, como son el venezolano Andrés Bello, el mejicano Servando Teresa Mier, el argentino Manuel Moreno, Tomás Guido, que iniciaba su carrera diplomática, y otros menos conocidos.

Todos ellos pertenecían a la sociedad secreta Gran Reunión Americana, fundada en Londres por el General don Francisco de Miranda que viviera sus últimos años en las cárceles de América y de España, siempre cargado de cadenas, para morir en la Carraca de Cádiz aquel 14 de julio de 1816, de quien Napoleón dijera: "Es un quijote, con la diferencia de que no está loco". San Martín fue iniciado en el 5° y último grado de esa orden, y en enero de 1812 a bordo de la fragata *George Canning* zarpa rumbo al Río de la Plata, desde Falmouth, en compañía de Alvear, Zapiola, Chilabert, Holmberg, Arellano y Vera. La nave luego de cincuenta días de navegación velera recalca en Montevideo, para desembarque de mercaderías.

Durante esa recalada, y mientras se producían las operaciones de puerto y con toda seguridad se realizaba alguna reparación menor, **tuvo el Teniente Coronel don José de San Martín la oportunidad de observar a Montevideo por segunda vez**, que había visitado hacía ya 28 años y meses, y que por la negativa del entonces Virrey Vértiz no había sido su hogar familiar. Continuando la navegación a Buenos Aires, arriban a su puerto el 13 de marzo de 1812.

El gobierno que preside don Bernardino Rivadavia le reconoce a José de San Martín su grado militar, Teniente Coronel de la Caballería Española, y le encomienda la fundación y adiestramiento de un cuerpo de caballería, que será a corto plazo el Regimiento de Granaderos a Caballo, que tendrá como asiento el amplio predio del Retiro, aldeaño de la Plaza de Toros.

En poco tiempo el regimiento está pronto para escribir sus páginas en la historia de América. Forman, junto al Teniente Coronel de Granaderos don José de San Martín, sus segundos, el Alférez de Carabineros Carlos María de Alvear y Balbastro y el Alférez de Navío Martín Zapiola, posteriormente promovidos a Sargento Mayor y Capitán, respectivamente, Manuel Escalada, Hipólito Bouchard, Manuel Soler, Luis de Arellano, Ladislao Martínez, Rufino Guido, Carlos Bowness, Luis José Pereyra, Anselmo Vergara, José María Urdininea, Juan Manuel Blanco, José Hilario Basabilbaso, Ángel Pacheco y Mariano Necochea, entre tantos.

El 12 de noviembre de ese 1812 don José Francisco casa con doña María de los Remedios Carmen Rafaela Feliciano de Escalada y de la Quintana, una joven de apenas quince años de edad, que por su salud precaria, a pesar de los cuidados familiares, ha de morir cuando apenas alcanzaba los veinticinco años, había nacido el 2 de noviembre de 1797 y fallece el 12 de agosto de 1823.

Amanece el año 1813 y el nuevo gobierno dispuso que San Martín protegiera la banda occidental del río Paraná, por donde los buques españoles intentarían desembarcar para llevar víveres a la sitiada ciudad de Montevideo.

El 3 de febrero de ese año de 1813, en San Lorenzo, frente a un convento de frailes franciscanos se produce el encuentro y allí se inicia la gloria militar del Coronel de Granaderos a Caballo don José de San Martín, quien cargando bizarramente contra el enemigo, desbarata la expedición.

En la lucha una descarga de metralla mató su caballo, que apretó a su jinete en la caída, tomándole una pierna, recibiendo en esa oportunidad un corte en su mejilla izquierda. Varios son los muertos que quedan en el campo de batalla, donde se encontraron dos orientales, Ramón Anador y el Capitán Justo Germán Bermúdez, Segundo Jefe de San Martín.

Héroe de los Andes, Libertador de Chile y Protector del Perú, entre combates y triunfos, nace el 24 de agosto de 1816 su hija Mercedes Tomasa, y el 12 de agosto de 1823 fallece su esposa, doña Remedios, a quien hacía ya cuatro años que no veía.

La entrevista entre San Martín y Bolívar se produjo en Guayaquil en julio de 1822. En forma absolutamente secreta estudiaron ambos la situación americana, esbozaron y decidieron el plan definitivo y el papel que cada uno jugaría en su consecución, en razón de estimar que la acción conjunta era innecesaria y tal vez de difícil o imposible realización.

San Martín ofreció y aceptó su desplazamiento del primer plano aparente y espectable hispanoamericano, que quedó bajo la orientación y responsabilidad de Bolívar. En tanto que debió reservarse (a estar al desarrollo de los acontecimientos), en primera instancia, una acción de simple observador, a la espera de resultados positivos, obtenidos los cuales pasaría a Europa a gestionar directa y sigilosamente todo lo que concerniera a la afirmación política y económica de la América emancipada.

O'Higgins fue de los primeros en enterarse en forma directa de lo comunicable de su nueva actitud. Una vez vuelto a Lima le anunció su regreso a Chile para pasar a Buenos Aires a ver a su hija:

*Si me dejan vivir en el campo, con quietud, permaneceré; si no, me marcharé a la Banda Oriental.*

La sorpresa fue casi general cuando San Martín convocó al Congreso del Perú y ante él resignó el poder el 20 de septiembre de 1822. Seguida de las solicitudes para que continuara su ejercicio, que supo declinar sin perjuicio de su proclama de despedida en la cual prometió regresar y sacrificarse por la libertad del país, pero en clase de simple ciudadano.

De regreso a Chile, vía Valparaíso, pronto se trasladó a Mendoza. Allí, luego de haberse hospedado en casa de María Josefa Morales de Ruiz Huidobro, pasó a su chacra de los Barriales, donde cuidó sus males desatendidos y observó los adelantos de Bolívar en la finiquitación del proceso liberador. Sin descuidar la eventualidad de un plan de "Federación Militar" hispanoamericana que aparentemente no salió del papel.

Permaneció en Mendoza más tiempo del previsto, a cubierto de suspicacias y en la lejanía de acusaciones injustas y agraviantes, mientras los acontecimientos no apresuraron su presencia europea. Sólo volvió a Buenos Aires de paso, para solicitar su pasaporte y recoger a su hija. Con ella se embarcó en el navío *Bayonnais* el 10 de febrero de 1824, rumbo a Gran Bretaña, con escala en Montevideo.

Existe la versión que durante la recalada en Montevideo, el Libertador bajó a tierra, permaneciendo su pequeña a bordo.

**Otra vez Montevideo en la vida de San Martín, esta vez la tercera oportunidad; desde allí, zarpó el navío, arribando al Havre el 23 de abril de 1824, de paso a Inglaterra.**

Por un lustro permaneció en Europa, preferentemente en Bruselas. Visitó Gran Bretaña, Francia y Prusia, en evidente conexión de autoridades institucionales y trabajos logísticas.

Pero además de su intención de:

*hacer el esfuerzo de sí con los cinco años de ausencia y una vida retirada podía desimpresionar a lo general de sus conciudadanos que toda ambición estaba reducida a vivir y morir tranquilamente en el seno de la Patria.*

Centró las motivaciones de su regreso en apremios económicos (la desvalorización de sus recursos y rentas rioplatenses en la plaza europea).

Se comprende que en su ánimo debió estar presente además su observación, en el terreno, de la más reciente política rioplatense y andina, a los efectos de la prosecución, modificación o paralización de las gestiones llevadas a cabo o a promover en el cambiante panorama político del viejo mundo.

El 21 de noviembre de 1828, con pasaporte a nombre de José Matorras (su segundo apellido, el de su madre), dejando a su hija internada en el colegio europeo en el que se educaba y en compañía de su criado Eusebio Soto, se embarcó en el puerto inglés de Falmouth a bordo del paquete *Condesa de Chichester*, rumbo a Buenos Aires.

Hacemos una pausa y a título de apostilla recordamos a ese criado, anónimo para la historia, de relevancia para el General, que fue su asistente, su correo, su amigo, se llamó Eusebio Soto y así lo describe don Vicente Osvaldo Cutolo en su *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino (1750-1930)*.

Sirviente. De origen peruano y tipo de indígena, San Martín lo tomó a su servicio desde pequeño en 1822, cuando sólo contaba diez años, en la ciudad de Lima, durante su gobierno en el ex país de los Virreyes, en calidad de Protector. Al retirarse de esas funciones lo trajo consigo para que le cebara mate y cuidara del famoso perro Guayaquil, obsequiado en el Ecuador, y cumplierse otras pequeñas atenciones. Desde entonces se acostumbró a él, y lo llevó consigo cuando la histórica conferencia con Bolívar. Lo trajo después a Mendoza, más tarde vino a Buenos Aires, y finalmente lo embarcó en su compañía rumbo a Europa. En poco tiempo Eusebio se puso a tono con el ambiente europeo, y consiguió hablar el idioma francés con tanta perfección como la lengua de sus antepasados. Más tarde, al tiempo en que Mercedes de San Martín se casó con Mariano Balcarce, pasó a desempeñar funciones más complicadas. Sabía leer con facilidad, escribir correctamente y sacar cuentas con prontitud. Tanto San Martín como su yerno le encomendaron a menudo diversos encargos para la gran ciudad de París, que él desempeñaba de cumplida manera. Tanta confianza inspiraba Soto en la casa de Grand Bourg, que le dieron la delicada misión de acompañar hasta Buenos Aires a Florencio, hermano menor del yerno del General, que con su salud quebrantada debía viajar al Plata. En 1840, cuando tenía 28 años de edad, casó con Lorenza Bustos, la donosa galleguita y fiel servidora de la rica mansión del marqués don Alejandro Aguado, gran amigo del General San Martín.

Cuando el navío inglés en su derrotero rioplatense llegó a Río de Janeiro, San Martín tomó conocimiento de las terribles novedades que convulsionaban la flamante República Argentina. Su espíritu, tocado intensamente, fue así preparándose para una resolución acorde con su idiosincrasia y pensamiento, equivalente y en consonancia con otras decisivas ya tomadas.

El 5 de febrero, consagrado por la Iglesia para rendir devoción a los Santos Leonardo y Albino, a la una de la madrugada el paquete arribó a Montevideo y ancló en las proximidades de su puerto. Con los primeros marinos y visitantes de rutina, pudo formarse una composición de lugar más aparente de la situación porteño-argentina ensangrentada con la inmolación de Dorrego en la localidad de Navarro, así como de la prosecución de la lucha fratricida. Resolvió entonces postergar su viaje a Buenos Aires y desembarcar.

**El General San Martín había llegado entonces por cuarta vez a Montevideo, aquel 5 de febrero de 1829.**



Desde el navío pudo observar dos hechos de notoria relevancia montevideana: uno, la instalación del faro colocado en la cumbre del Cerro el 1° de enero de 1828, que constituyó un acontecimiento para la seguridad de la navegación en el Río de la Plata, y otro, reconocer en los mástiles del Fuerte de San José, lo mismo que en el antiguo edificio de la Aduana, el pabellón adoptado por la joven nacionalidad oriental, que después de una lucha incesante de veinte años se incorporaba al número de los pueblos libres de América.

Era esa la bandera decretada el 19 de diciembre de 1828, nueve listas de color azul-celeste sobre fondo blanco, horizontales y alternadas, dejando en el ángulo superior, del lado del asta, un cuadro blanco en el cual se colocara un sol; las nueve listas azul-celeste representaban a los nueve departamentos existentes en aquel momento.

“Una circunstancia fortuita cambió transitoriamente su decisión. Cuando el capitán William James del *Condesa de Chichester* desembarcó en Montevideo con dos pasajeros en las primeras horas del amanecer, San Martín encargó el envío de un bote para trasbordar juntamente con su criado y el equipaje. Pero la persona encargada de cumplir la diligencia (el español Sánchez) le remitió uno demasiado pequeño para ese propósito. Insistió el General y pidió otra embarcación apropiada, que esperó en vano hasta el momento en el que el paquete se vio en la imperiosa necesidad de levar anclas.

Esta ocurrencia inesperada lo obligó a desistir temporalmente de su descenso en Montevideo, y a continuar viaje a Buenos Aires, donde la embarcación inglesa alcanzó sus balizas exteriores el 6 de febrero de 1829. Pero no por ello el General modificó su pensamiento y actitud prevista.

Desde sus primeras comunicaciones con tierra resolvió no desembarcar, y solicitó desde a bordo el correspondiente pasaporte para volver a Montevideo al Ministro Secretario General del Gobierno Provisorio de la Provincia de Buenos Aires.

El ministro José Miguel Díaz Vélez, sorprendido sin duda por su aparición imprevista, concedió el pasaporte solicitado por San Martín.

La determinación fue recibida en forma diversa por gobernantes, opositores, amigos, adversarios y neutrales. No debe dudarse que la mayoría de las tendencias quisieron lograr su apoyo para prestigiarse y afirmar posiciones.”

“Se sabe que lo visitaron a bordo el Coronel Olazábal, el Mayor Álvarez Condarco, el Comandante Espora y su amigo íntimo Tomás Guido, entrevistas que han relatado los autores y memorialistas que han tratado el tema, desarrolladas en forma simpática y emotiva; todos han retirado los deseos del viajero de prescindir de la controversia inoportuna y fratricida y de emprender inmediato regreso a Montevideo.

Sin embargo, a través de la documentación publicada o conocida, se desprende que hubo otros contactos (fuera de algunos de carácter familiar y amistoso), entre los cuales, algunos representantes federales, que habrían buscado un pronunciamiento a favor de su tendencia.”

Benjamín Vicuña Mackenna en su libro *El General San Martín en Europa* dice: “Allí recibió sin embargo emisarios secretos de los partidos contendientes, empeñados ambos en ofrecerle la supremacía de la situación en cambio de una palabra”.

Los historiadores, con honrosas excepciones, han sostenido que el General no desembarcó del *Condesa de Chichester* y en ese mismo navío habría vuelto días después a Montevideo. Sin embargo, una información periodística señala que fue trasbordado al bergantín General Rondeau.

*Ayer por la mañana zarpó de balizas interiores el bergantín de guerra nacional General Rondeau y a las 2 de la tarde recibió a su bordo al Señor General San Martín que se hallaba en el Paquete Inglés Condesa de Chichester, para conducirlo a Montevideo.*

¿Cuál fue el motivo real, voluntario o coactivo, que obligó a San Martín a ese cambio de embarcación? Se ha indagado estérilmente, pues los protagonistas no lo hicieron público. No debió ser tan sólo una intervención amable o protectora del Gobierno, que habría ofrecido un rápido y fácil medio de transporte. Tomás Guido, amigo de primera fila, que estuvo en su comunicación de la hora, no se hubiera inquietado por el “incidente” que precedió a su salida de las balizas exteriores.

En carta de Guido a San Martín, desde Buenos Aires, fechada el 14 de febrero de 1829, así se expresa: “[...] Mientras usted no me diga que ha llegado a Montevideo estaré disgustado; no se me olvida el incidente que precedió a su salida de nuestras balizas [...]”.

Trasladado voluntaria o preceptivamente a bordo del bergantín de guerra *General Rondeau*, o en su escolta o custodia, **San Martín regresó a Montevideo, por quinta vez el 14 de febrero de 1829.**

El desembarco lo hizo San Martín en Montevideo, sin ningún inconveniente. Una vez en tierra se aloja en el café-restaurant y pensión conocido por de Carreras, que se hallaba situado en la Plaza Matriz, al lado del actual Club Uruguay, en la calle Sarandí entre Ituzaingó y Juan Carlos Gómez.

Allí reside por pocos días, y por invitación de la familia Vidal pasa a residir en su casa.

Así nos informa Juan Carlos Pedemonte en su exposición “La presencia del Libertador en Montevideo” en el Primer Congreso Internacional Sanmartiniano, realizado en Buenos Aires en 1978. Abro cita: “Francisco Ramón Antonio Vidal, ciudadano de gran prestigio en su San Carlos natal –en el Departamento de Maldonado– es hombre rico, además cuando llega San Martín a Montevideo, recién ha instalado Vidal su residencia. Dos meses después de la partida del ilustre argentino, Vidal es elegido representante por Canelones y el 18 de julio se incorpora a la Asamblea. En la primera Cámara de Diputados del año 30, será su Presidente. Recién ha llegado a la futura Capital y entre la familia hay un hijo de dos años, pues ha nacido en el mismo pueblo Carolino el 14 de mayo de 1827.

Aquel niño, de sólo dos años, se llamaba Francisco Antonino. Con su familia siendo un adolescente, viajó a Europa y, radicado en París, obtuvo el diploma de médico. Actuó en hospitales civiles de París y regresó a Montevideo –sólo cenizas– el doctor Francisco Antonio Vidal, rico, con prestigio profesional, hombre mundano, soltero empedernido, será el Presidente de la República que decreta los honores solemnes a los gestos del argentino y quien, con todo su Gabinete, vele los restos en la Catedral Montevideana, en el mediodía del 22 de mayo de 1880.” Cierro cita.

Entre las primeras diligencias que cumplió San Martín en Montevideo, de carácter estrictamente privado, fue el de conceder poder general de sus bienes a favor de “Don Gregorio Gómez, vecino de la Ciudad de Buenos Aires (y en el caso de ausencia o imposibilidad física o moral de éste al Doctor don Vicente López, vecino también de Buenos Aires [...]), encabezando el mismo con: “Sea notorio como yo José de San Martín, General de las Provincias Unidas del Río de la Plata y residente accidentalmente en esta Ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo a veintiocho días del mes de Febrero de mil ochocientos veintinueve [...]” etc., etc., actuando en esta oportunidad el escribano público don Bartolomé Vianqui.

Plácido Abad en su libro *El General San Martín en Montevideo, 1829* dice, abro cita:

“El Uruguay se hallaba en esos momentos en el período de su organización política.”

El 1° de diciembre de 1828, dos meses antes del arribo de San Martín al Río de la Plata, se había constituido en la Villa de San José la Asamblea General Constituyente y Legislativa del Estado.

La elección del Gobernador provisorio había recaído en el General José Rondeau, glorioso soldado, oriental por elección, que tenía en su haber los lauros del Cerrito, conquistados el 31

de diciembre de 1812 contra la dominación española y una larga actuación al frente de los más altos cargos directivos de las Provincias Unidas del Sud.

Apenas supo Rondeau la noticia de la llegada de San Martín, trató de cumplimentarlo, poniéndole bajo sus órdenes a uno de sus mejores ayudantes, el Capitán Hermegildo de la Fuente.

Silvestre Blanco desempeñaba la Presidencia de la Asamblea Legislativa. La actuación de ella se había desenvuelto normalmente y por circunstancias imprevistas se vio en la necesidad de trasladar la sede a la Villa de Guadalupe (Canelones), donde dictó, el 19 de diciembre, el decreto creando el pabellón de las nueve listas azul-celestes sobre campo blanco, que era el que había visto flamear San Martín en el Fuerte San José al arribar el *Chischester* al puerto de la ciudad.

Un temporal desencadenado poco después había agrietado los muros de la vieja residencia que ocupaba la Legislatura, en Canelones, por cuyo motivo se dispuso, a instancias de Solano García, la mudanza de aquélla a la Capilla de la Aguada, hecho que se produjo el 15 de enero de 1829.

“A cargo de Manuel Máximo Barreiro se hallaba en 1829 la Capilla donde tenían lugar las sesiones de la Asamblea Constituyente.

San Martín estuvo en varias ocasiones en ella, según informes precisos que tenemos y hasta concurrió a oír los debates que se produjeron para la elaboración del Código que por tantos años rigió a la República y si las actas de entonces no informan al respecto por su presencia o porque el motivo no obligaba en la época a dejar esa constancia, en virtud de que se trataba de una simple visita de mera cortesía, obligada por la permanencia de aquél en la ciudad, no por eso aleja el recuerdo agradable de la permanencia allí del guerrero, como aconteció igualmente y por aquellos días con los Generales Juan Ramón Baleare, Hilario de la Quintana, Tomás Iriarte y otros soldados que también estuvieron presentes en algunos de los debates de la Legislatura fundadora del Estado Oriental, obligados por diversas circunstancias, sin que esa constancia haya quedado escrita en los documentos oficiales de 1829 redactados dentro del recinto en que aquel cuerpo actuaba en forma pobre y aislada.” Cierro cita.

El historiador uruguayo profesor don Ariosto D. González en su trabajo “Presencia del espíritu y de las ideas del General San Martín en la Constituyente Uruguaya de 1828-1830”, que fuera leído en la Academia Nacional de Historia de la República Argentina el 8 de julio de 1950, así se expresa; abro cita: “Los exégetas y los historiadores se aplican, en su justificado interés por determinar la filiación literaria de los preceptos de la Constitución de 1830 –muchos de los cuales continúan vigentes–, de agotar el examen de las fuentes posibles, de descubrir, en los textos anteriores, influencias y concordancias; de transitar, en una palabra, el mismo camino intelectual que hicieron los constituyentes cuando, preocupados y ansiosos, buscaron modelos para fundar un orden nuevo. No siempre el precedente aparece íntegro y claro en la fórmula que lo recoge.

En la indefinición crepuscular del propio pensamiento, cuando la pluma en alto se detiene antes de traducirlo dentro de los ceñidos límites de una fórmula, suele ejercer gravitación decisiva la reminiscencia de una palabra o de un concepto que, aún dentro del acervo vulgar, expresa característicamente ideas análogas.

Por eso en mis estudios de las fuentes de la Constitución de 1830 siempre me ha parecido útil consultar el Reglamento provisional del 12 de febrero de 1821, dado en el Perú por el General San Martín para demarcar el territorio ocupado por el ejército libertador, así como el Estatuto expedido por el mismo Protector, el 8 de octubre de 1821, para el mejor régimen de los departamentos libres hasta que se establezca la Constitución permanente del Perú. Se trata de dos textos que, si bien no podría afirmarse que ejercieran influencia directa y lateral en los preceptos de la primera Carta uruguaya, estuvieron presentes en el espíritu de los

autores de la Constitución y su huella es tan visible y positiva como las otras más frecuentemente mencionadas.” Cierro cita.

Es curioso cómo se han desdibujado los detalles de los últimos momentos de San Martín en Montevideo. Se sabe que a pesar de sus deseos de precipitar la partida, ésta se vio demorada casi un mes, en razón de que el paquete inglés esperado se retrasó más de lo que pensaba.

En cuanto a la embarcación en que lo hizo, del estudio de las arribadas al Plata, se puede presumir, en razón de la coincidencia aproximada de fechas y circunstancias, que pudo ser el bergantín paquete de SMB *Lady Wellington*, que salió de Montevideo rumbo al puerto terminal de Falmouth en las Islas Británicas, el miércoles 6 de mayo de 1829. Todo sujeto a la compulsiva que corresponde.

Nueva incidencia casi “fantasmal” en el sino rioplatense sanmartiniano. La presencia otra vez del bergantín de guerra *General Rondeau*, en cumplimiento de desconocida “comisión”. ¿Será aventurado pensar que sus pasos fueran seguidos estrictamente y existía ansiedad en comprobar su partida? ¿Quizá configuraba el homenaje de una escolta de honor? ¿Una simple casualidad coincidente?

Al filo del alejamiento, la ciudad puesta bajo la advocación de San Felipe y Santiago se veía recuperada para siempre por sus naturales, constituida en la cabeza del nuevo “Estado Oriental de Uruguay”. En persona debe haber participado, cuando menos presenciado, el 1° de mayo, la entrada de las fuerzas locales y la recepción de sus autoridades provisorias en medio del eufórico recibimiento de los montevidianos. Estaba ante el último contacto y ejemplo directo de la nueva hispanoamericanidad, por la cual había batallado como pocos, observando su dispersión nacionalista, que tal vez no había calculado o previsto en su formalización.

Don Francisco de Olarte, en su obra *Historia de los antiguos edificios en Montevideo*, hace la siguiente referencia:

*En busca de un presidente neutro, entre las tendencias políticas cada vez más separadas de Lavalleja y Rivera, éstos le plantearon la posibilidad de que fuera candidata a la primera presidencia del Uruguay independiente, posibilidad que rechazó.*

*El 1° de mayo, presenció desde los balcones la entrada del Gobierno Patrio a la ciudad, y se trasladó al Fuerte, invitado especialmente a las ceremonias. En esa fecha el enviado confidencial de Lavalle, informaba a éste del fracaso de sus tentativas, y del embarque de San Martín el próximo miércoles 6 mayo de 1829, en el barco Lady Wellington, en definitivo retorno a Europa.* Cierro cita.

“El 17 de agosto de 1850 sobrevino su fin en la localidad francesa de Boulogne Sur Mer. Un mes antes del fallecimiento de José Artigas en Ibiray, en los aledaños de Asunción del Paraguay. En su testamento pidió ser sepultado sin funerales, y que su corazón fuese llevado al cementerio de Buenos Aires. Inicialmente su cadáver fue alojado en una de las capillas subterráneas de la catedral de Boulogne, embalsamado y encerrado en un cuádruple sarcófago; compuesto de dos cajas de plomo, una de madera de pino y otra encima, a la espera del momento oportuno. Que demoró, al correr los días finales de la Guerra Grande, subseguidos por las difíciles jornadas de organización nacional y la posterior lamentable Guerra del Paraguay.

En oportunidad del primer centenario del nacimiento de San Martín, en cuya celebración el gobierno argentino decidió reclamar sus cenizas. A través del Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Gualberto Méndez, el gobierno uruguayo ofreció, en recuerdo de los eminentes servicios que el héroe rindiera a nuestras repúblicas, el homenaje (por intermedio del Ministro de Relaciones Exteriores argentino Rufino Elizalde) del invaluable obsequio de la gran tela de Juan Manuel Blanes (el máximo creador pictórico), en la que inmortalizó la revista del ejército patriota en los campos chilenos de Rancagua.

La iniciativa hermana fue finalmente puesta en ejecución en el otoño de 1880. Sus restos mortales fueron embarcados en el puerto del Havre (bajo el saludo de las armas de mar y tierra de la República de Francia), a bordo del flamante transporte de guerra a vela y vapor *Villarino*, al mando del Coronel graduado Ceferino Ramírez. Su tripulación los ubicó, al iniciar su honrosa custodia, en la cámara de popa del navío.

A su arribo al Río de la Plata, los gobiernos de ambas márgenes dieron ocasión para que la ciudad y el pueblo de Montevideo, en representación de todo el país, brindaran su gran homenaje, preámbulo y cálido adelanto de apoteótico recepcional.”

El diario montevideano *La Razón*, que se autodenominaba “Diario Liberal” del sábado 22 de mayo de 1880, cuyo director era don Daniel Muñoz y sus redactores don Prudencio Vázquez y Vega y don Anacleto Dufort y Álvarez, en su N° 470 publicó un artículo titulado “Honores a los restos de San Martín” que en parte de su texto así se refería: “La población de Montevideo va a presenciar hoy un espectáculo imponente. A pedido de nuestro gobierno el de la República Argentina ha permitido que las preciosas cenizas del Gran Capitán don José de San Martín sean bajadas a tierra para que el pueblo oriental, representado por el de Montevideo, incline reverente la cabeza ante los despojos del ínclito guerrero.

[...]

San Martín, el héroe de Maipo y Chacabuco, no tiene únicamente por patria el territorio de la República Argentina. Es una gloria americana y como tal debemos todos los que hemos nacido en este Continente rendirle homenaje de veneración y respeto.

[...]

A la gloria del Gran Arquitecto del Universo.

La Gran maestría de la Orden masónica en la República Oriental del Uruguay invita a todos los Masones Regulares para que asistan a los honores póstumos que la Nación tributará hoy al hermano José de San Martín, Gran Capitán de la Independencia de los Estados Sud Americanos.

El Presidente de la República Dr. Francisco Antonino Vidal, consideró por mensaje suscrito con el Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Joaquín Requena **‘un deber nacional’** promover el más digno de los recibimientos a sus augustas cenizas. Las Cámaras Legislativas exaltaron la vida y obra del ‘Capitán don José de San Martín’ en extensión a la presencia y participación de los soldados compatriotas que bajo sus filas y comando directo o indirecto habían participado en la liberación de Chile, Perú y Ecuador, y aprobaron **‘honores fúnebres correspondientes a la más alta categoría militar de la República’**. Que fue seguida de los decretos reglamentarios para el más solemne y cumplido programa oficial. Que en verdad fue desbordado por la presencia escolar y la adhesión popular masiva, en unánime actitud reverente.

El senador Laudelino Vázquez y los diputados Francisco Bauzá [máximo historiador de la época], Martín Aguirre y Pablo Nin y González, pronunciaron sendos discursos en fundamentación de la ley N° 1464, cuyo texto dispone:

Artículo 1° - El Poder Ejecutivo, luego que tenga noticia oficial de haber fondeado en el puerto el vapor que conduce los restos mortales del esclarecido Capitán General Don José de San Martín, rendirá los honores fúnebres correspondientes a la más alta categoría militar de la República. Artículo 2° - Comuníquese, etc.

Aquel extraño sino de espera en la rada montevideana y en las balizas bonaerenses que había acompañado al personaje en vida volvió a repetirse en 1880. El *Villarino* arribó el 20 a la rada de Montevideo y permaneció hasta la caída de la tarde del sábado 22, el día dispuesto para el solemne ceremonial en honor de sus cenizas memoria.

Por su lado, Luis María Campos, Pedernera, Bustillo, Espejo, Calvo, Guido Spano encabezaron la relevante representación argentina.”

El referenciado diario montevideano *La Razón* en su N° 471 del 23 de mayo de 1880, así refirió en su artículo “Honores al General San Martín”.

“Las Tropas de línea formaron a las nueve en la calle Colón, en el orden siguiente, sobre la calle 25 de Agosto el batallón Civil y a continuación el 5°, el 3° y el 2°, cerrando la línea una sección de artillería.

Los cadetes argentinos y los aspirantes de marina ocupaban el frente de la Aduana. Poco después se reunían en la Capitanía del Puerto la Comisión nombrada por este Gobierno para ir a recibir los restos de San Martín y la Comisión de ciudadanos argentinos iniciadora de la ceremonia.

El Estado Oriental del Uruguay enarboló en toda la extensión del país su pabellón nacional a media asta en su loor, a más de medio siglo del adiós de 1829 la sagrada urna fue primeramente acordonada por el ejército en su saludo a la funerala, para ser llevada a la Iglesia Matriz. Recibida por el Presidente, las principales autoridades de los Poderes del Estado, las delegaciones argentinas y demás participantes, fue colocada en un gran catafalco adornado por las banderas de los países americanos.

El responso de la Matriz fue oficiado por el Arzobispo Jacinto Vera, en comunión con miembros del Cabildo Eclesiástico de Buenos Aires.

Finalizados los honores religiosos, volvió a su carroza, cubierta de flores, en su desfile por las calles Ituzaingó, 25 de Mayo y Colón, colmadas sus aceras de público adherente, hacia el embarcadero, donde fue despedida por la oratoria y los himnos de los hombres y las naciones hermanas.

Los oradores que los despidieron fueron el Canciller Requena, el Ministro Plenipotenciario argentino, Dr. Bernardo Irigoyen, Florencio Escardó, Carlos Gómez Palacios, Jorge Ballesteros (en nombre de la juventud universitaria), Ernesto Fernández Espiro y Nicolás Calvo. Luego, al sonar y tras el eco de los veintiún cañonazos simbólicos disparados por los soldados de la Fortaleza General Artigas, volvieron a su cámara mortuoria del *Villarino*. Esta vez, hacia el rumbo bonaerense definitivo.” Cierro cita.

### **El General José de San Martín había estado en Montevideo por sexta vez.**

“Dos días después, escoltado por la flota en pleno, alcanzó las balizas exteriores del puerto de Buenos Aires. El presidente Avellaneda dispuso que las honras de las veneradas reliquias no coincidieran con la conmemoración del 70° aniversario de la Revolución de Mayo de 1810. Por tal, la misión del *Villarino*” sólo llegó a su fin cuatro días más tarde. En la mañana del viernes 28 de mayo de 1880 fueron acogidas por la palabra de Domingo Faustino Sarmiento:

*Conciudadanos: A nombre de la presente generación, recibimos estas cenizas del hombre ilustre, como expresión que la historia nos impone de los errores de la que nos precedió. En el teatro y en la agitada escena estamos hoy nosotros, con las mismas pasiones, sin la misma inexperiencia por atenuación. Que otra generación que en pos de nosotros venga, no se reúna un día en este mismo muelle a recibir los restos de los profetas, de los salvadores que nos fueron preparados por el Genio de la Patria y habremos enviado al ostracismo, al destierro, al desaliento y a la desesperación. Conduzcamos, señores, este depósito al lugar que la gratitud pública le tiene preparado.*

El General José de San Martín, en su vida, militar y personal, supo dar al mar el protagonismo que merece, fijando su estrategia naval, realizando desembarcos anfibios, transportando tropas, arma-

mentos y vituallas, arbolando su insignia a bordo, y con embarco efectivo de más de 4 años y 3 meses, con miles de millas náuticas de navegación velera, en buques tan disímiles como lo fueron la fragata *Santa Balbina*, los navíos *San Joaquín* y *San Francisco de Paula*, la fragata *Doro-tea*, el navío *HMS Lion*, un bergantín de Ragusa, las fragatas *Nuestra Señora de los Dolores* y *George Canning*, el navío *San Martín* (su primer buque insignia), la corbeta *Independencia*, las goletas *Montezuma* y *Macedonia*, el bergantín *Belgrano*, la fragata *Le Bayonnais*, el paquete *Lady Wellington*, el bergantín de guerra *General Rondeau*, la barca correo *Countress of Chichester*, y finalmente sus restos a bordo del transporte del mar *Villarino* de la Armada Argentina.

Había navegado las aguas del Mar Mediterráneo, del océano Pacífico y del océano Atlántico, al que cruzó cinco veces en vida, la sexta vez fueron sus restos mortales.

En sentido homenaje al General San Martín y su probada impronta marítima, daremos lectura a la Orden General del Señor Comandante General de Marina de la Armada de la República Argentina, en oportunidad.

Los Pozos, mayo 28 de 1880

Al Señor Gefe de la 2- División Naval, Coronel Dr. Luis Py:

Cada buque de la Armada á sus órdenes, por la mañana, al izarse la bandera y por la tarde al arriarse, estando formadas las dotaciones de parada con sus Gefes y Oficiales á la cabeza y con las armas á la funerala.

Dicha orden general será leída por el oficial más antiguo de cada buque.

#### ORDEN GENERAL

El Gefe superior de la Armada á los buques á sus órdenes, hace saber:

El respeto y la veneración á la memoria de los varones ilustres de la Patria, es un deber sagrado, para todo buen argentino y mucho mas para aquellos, a quienes está confiada la guarda de su honra y la defensa de su soberanía.

Las virtudes cívicas y la austeridad militar, del General San Martín, tienen que ser el ejemplo que la Armada de la República, debe tener siempre presente, inspirándose los grandes rasgos de tan ilustre guerrero, para ostentar en alto, la gloriosa bandera que en sus manos victoriosas, libertó a tres Repúblicas.

El nombre de San Martín, esta profundamente grabado en el suelo Americano; principia en San Lorenzo y atraviesa Los Andes para seguir en caracteres de juego, en Chacabuco y Maypo, hasta la antigua Capital de los Incas; último baluarte de la conquista. Su espada vencedora señaló el camino á las Legiones de la Patria, y desde El Plata hasta el Rimac, desde el cuartel de granaderos á caballo, hasta Aycacucho, el pabellón, que hoy flamea al tope de las naves Argentinas, brilló en lo mas recio de la batalla, triunfante y soberbio.

Su recuerdo inmortal como sus grandes hechos, debe hallar en los corazones Argentinos un santuario, donde se conserve puro, mientras exista un pedazo de tierra Americana, cubierto con la bandera de Mayo.

Los rastros venerados del ilustre prócer de nuestra Independencia, traídos de la tierra extranjera, bajo la sombra del Pabellón patrio; su feliz arribó á las aguas Argentinas y la custodia de tan sagradas reliquias, confiadas a los buques de la Armada Nacional, serán siempre un timbre de gloria y un recuerdo de orgullo para vosotros, el día que la Patria, os pida vuestra sangre, en aras de su honra y de su dignidad.

¡Marinos de la República! La sombra de San Martín, protege desde hoy nuestras naves; conservad su memoria querida y ella os guiará en el combate, a la gloria y al honor.

¡Gefes, oficiales y tripulantes de la Armada! Guardad el recuerdo de este día, como la Patria guarda en estos instantes los rastros del héroe.

A bordo del Acorazado “Los Andes” á 28 de Mayo de 1880.

Firmado MARIANO CORDERO  
Dios Gue. á VS.  
Trinfon Cárdenas  
(Rubricado)

Los orientales mantenemos en perpetuo y solemne homenaje al General don José de San Martín, el Santo de la Espada, al decir de Ricardo Rojas, y mantenemos vigente la hermandad ya demostrada por nuestros héroes, que así lo registraban en sus comunicaciones epistolares.

**N° 122 (José Artigas a José de San Martín, sobre los sucesos políticos de la hora)  
(Cuartel de Santa Fe, 22 de abril de 1815)**

Al ciudadano Coronel José S.n Martín, Gefe delas fuerzas de Mend.a.

Acabo de recibir una Posta extraordinaria déla Municipalidad de Buenos Ayres, oficiándome q.e aq.l Pueblo enérgico ha despuesto a los Tyranos y recuperado su Libertad en 18 del crr.te. En conseq.a ha terminado la guerra civil. Celebremos este momento afortunado como el apoyo de n.ra Libertad naciente, Esforcémonos por conservarla enlazando los Pueblos intimam.te y depositando en ellos aq.a confianza q.e haga respetables sus derechos, y virtudes.

Tengo el honor de saludar a Vs. y ofertarle mis mas cordiales y afectuosas considerac.es. =  
Quart.l de Sta. Fé; 22 de abril 1815 = José Artigas.

*Revista Nacional. Tomo XLI. Año XII. Enero de 1949. N° 121. Montevideo 1949. Publicada por Flavio A. García.*

**N° 230 (José de San Martín a José Artigas, exhortándole a un entendimiento con el Directorio y anunciándole la llegada de la comisión mediadora de Chile)  
(Mendoza, 13 de marzo de 1819)**

Señor Don José Artigas.  
Mendoza, 13 de marzo de 1819.

Mis más apreciables paisano y señor:

A usted sorprenderá esta comunicación y máximo en un asunto en que no debo tener la menor intervención, pero conociendo usted su objeto, estoy seguro me disculpará.

Me hallaba en Chile acabando de destruir el resto de maturrangos que quedaba, como se ha verificado, e igualmente aprontando los artículos de guerra necesarios para atacar a Lima, cuando me hallo con noticias de haberse roto las hostilidades por las tropas de usted y de Santa Fe contra las de Buenos Aires; la interrupción de correos, igualmente que la venida del general Belgrano con su ejercito de la provincia de Córdoba, me



confirmaron este desgraciado suceso: el movimiento del ejército del Perú, ha desbaratado todos los planes que debían ejecutarse, pues como dicho ejército debía cooperar en combinación con el que yo mando, ha sido preciso suspender todo procedimiento por este desagradable incidente; calcule usted paisano apreciable los males que resultan tanto mayores cuando íbamos a ver la conclusión de una guerra finalizada con honor, y debido solo a los esfuerzos de los americanos, pero esto ya no tiene remedio: procuremos evitar los que pueden seguirse, y libertar a la patria de los que la amenazan.

Noticias conteses que he recibido de Cádiz e Inglaterra, aseguran la pronta venida de una expedición de 16.000 hombres contra Buenos Aires: bien poco me importaría el que fueran 20.000 con tal que estuviésemos unidos, pero en la situación actual ¿qué debemos prometernos? No puedo ni debo analizar las causas de esta guerra entre hermanos; y lo más sensible es, que siendo todos de iguales opiniones en sus principios, es decir de la emancipación e independencia absoluta de la España; pero sean cuales fueren las causas, creo que debemos cortar toda diferencia y dedicarnos a la destrucción de nuestros crueles enemigos los españoles, quedándonos tiempo para transar nuestras desavenencias como nos acomode, sin que haya un tercero en discordia que pueda aprovecharse de estas críticas circunstancias.

Una comisión mediadora del Estado de Chile, para transar las diferencias entre nosotros, marcha a esa por la mañana; los sujetos que la componen son honrados y patriotas: sus intenciones no son otras que las del bien y felicidad de la patria.

Cada gota de sangre americana que se vierte por nuestros disgustos me llega al corazón. Paisano mío, hagamos un esfuerzo, transemos todo, y dediquémonos únicamente a la destrucción de los enemigos que quieran atacar nuestra libertad.

No tengo más pretensiones que la felicidad de la patria: en el momento que ésta se vea libre, renunciaré el empleo que obtenga para retirarme, teniendo el consuelo de ver a mis conciudadanos libres e independientes; en fin, paisano mío, hagamos una transacción a los males presentes; unámonos contra los maturrangos, bajo las bases que usted crea y el gobierno de Buenos Aires más convenientes, y después que no tengamos enemigos exteriores, sigamos la contienda con las armas en la mano, en los términos que cada uno crea por conveniente.; Mi sable jamás se sacará de la vaina por opiniones políticas como éstas no sean en favor de los españoles y su dependencia.

Hablo a usted lo que mi corazón siente: si usted me cree un americano con sentimientos inequívocos en beneficio de nuestro suelo, espero que ésta intervención que hago como un simple ciudadano, será apoyada por usted en los términos más remarcables.

De todos modos aseguro a usted con toda verdad, es y será su amigo verdadero y buen paisano = Q.B.S.M = José de San Martín.

*Flavio A. García "La mediación de San Martín y O'Higgins ante Artigas, Santa Fe y el directorio 1819". "Esbozo histórico y contribución documental para su estudio". Montevideo 1948. Págs. 23-24.*

**N° 237 (José Artigas al General José de San Martín, anuncia su propósito de defender la seguridad de los pueblos de la banda Occidental del Paraná, contra la pérfida coalición con la Corte del Brasil)  
(Cuartel General de Santa María, 27 de diciembre de 1819)**

Señor Capitán General del ejército de los Andes.  
Don José de San Martín.  
Excelentísimo señor:

Los pueblos de la Banda Occidental del Paraná están alarmados por la seguridad de sus

intereses y los de la nación contra el poder directorial. Yo estoy dispuesto a defenderlos mientras no desaparezca esa páfida coalición con la corte del Brasil, y los pueblos se crean en seguridad a decidir de su suerte.

V.E. créame inexorable por este deber que llena toda la cordialidad de mis votos; Queda en manos de V.E. la resolución del problema.

Tengo el honor de saludar a V.E. con mis más afectuosa consideración. = Cuartel general de Santa María, 27 de diciembre de 1819.= José Artigas.

*Documento del Archivo de San Martín. Publicado por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires. 1910. Tomo VI. Págs. 154-155.*

Más aún, nuestros respectivos himnos patrios consagran con impetuoso júbilo y desapoderado entusiasmo las gloriosas hazañas de nuestros pueblos, por la letra de Vicente López y Planes así se expresa el himno argentino:

**San José, San Lorenzo, Suipacha.  
Ambas Piedras, Salta y Tucumán**

Junto a las victorias argentinas, registra sonoridad inmortal de reconocimiento a la Batalla de San José, el 26 de abril de 1811, con la victoria de los patriotas sobre los españoles que se rindieron a discreción. La Villa de San José quedó en manos de los orientales. En la lucha muere un hermano de Artigas que selló con su sangre el dogma de la Revolución de Mayo. La Junta de Buenos Aires, en homenaje a este glorioso sacrificio, mandó grabar el nombre de Artigas en el zócalo de la Pirámide de Mayo, que se levantó en la ex Plaza de la Victoria, hoy Plaza de Mayo.

*Ambas Piedras*, continúa el canto del Himno de la Patria hermana, resaltando la victoria argentina del General Belgrano del 3 de septiembre de 1812, sobre las tropas realistas al mando del General español Pío Tristán, que sufrió la derrota junto al Río de las Piedras, entre Jujuy y Tucumán.

Une entonces fraternalmente a esta victoria argentina, la oriental del 18 de mayo de 1811 en la localidad de Las Piedras, las armas orientales comandadas por Artigas derrotaron a las de la España al mando del Capitán de Fragata José de Posadas.

Canta también el Himno uruguayo por la pluma de Francisco Acuña de Figueroa:

*De Atahualpa la tumba se abrió,  
Y batiendo sañudo las palmas  
Su esqueleto...¡Venganza! Gritó.*

Y registra el Himno argentino:

*A su marcha todo hace temblar.  
Se conmueven del Inca las tumbas.  
Y en sus huesos revive el ardor.*

Es el mismo sentimiento que se confunde en la pasión y en la expresión patriótica, es el espectro de Túpac Amaru, el ajusticiado del Cuzco envilecido por la tiranía; son las sombras de todos los indios de esta parte del Nuevo Mundo, encadenados para un servicio de *mitas* y *yanaconazgos*, son los ecos sordos, bajo la tierra americana, de los nativos muertos en las negras galerías del Potosí, arrancando de las vetas de plata, el precioso metal que hará la soberbia de virreyes y gobernadores, que nunca vieron.

Ese padecimiento anónimo, ese grito ahogado en las sombras, creció como un clamor sombrío para envolver, como un humo misterioso escapando de las grietas resacas de la puna, las estrofas solidarias y hermanadas de nuestro himnos patrios.

Después vendrá el solemne compromiso, esculpido en las primeras estrofas de nuestras canciones patrias:

*Coronados de gloria vivamos  
O juremos con gloria morir.*

*¡Orientales, la patria o la tumba!  
Libertad, o con gloria morir!*

Finalmente concluyo esta disertación con estrofas de la poesía gauchesca de la pluma del oriental don Antonio Dionisio Lussich, quien, además de poeta, fue creador del Bosque de Punta Ballena, departamento de Maldonado, y protagonista de salvamentos marítimos y que diera a la estampa en 1883 los versos que intituló: "El matrero Luciano Santos", continuación de su obra "Los tres gauchos orientales", que dedicó a Rafael Hernández, hermano de José Hernández, el autor del *Martín Fierro*, y que en sus últimas décimas así canta:

*Me han puesto ronco los cantos,  
Tiro al suelo la guitarra;  
Si he sido un poco chicharra  
La causa son mis quebrantos:  
Sepan que Luciano Santos  
Como pueta y payador,  
Le ha de correr al mejor  
Sin mirar tiro ni cancha;  
Y al que quiera la revancha  
Se le dará este cantor.*

*Solo respeto a un amigo  
Que lo soy lial como un perro,  
Es el gaucho MARTÍN FIERRO,  
Y con orgullo lo digo:  
Yo cabresteando lo sigo  
Y siempre lo he de seguir;  
Juntitos hemos de dir  
Siguiendo iguales destinos,  
Que orientales y argentinos  
Siempre aliaos han de vivir.*

*Pues como hermanos luchamos  
Y en mil combates nos vimos;  
Y a los tiranos hundimos,  
Y a la patria rescatamos,  
Honrosos laureos ganamos  
En tan gloriosa misión:  
¡Itusáingo y el Rincón  
Son recuerdos inmortales!!  
¡Y con sangre las señales  
Se marcó de nuestra unión!*

#### BIBLIOGRAFÍA (transcripta o consultada)

1. ABAD, PLÁCIDO, El general San Martín en Montevideo. Montevideo-1829. Montevideo, 1928.
2. BUSANICHE, JOSÉ LUIS, "San Martín - Los hombres de la Historia", la Historia Universal a través de sus protagonistas. N° 90. Buenos Aires, 1970.
3. CAPDEVILLA, ARTURO, Remedios de Escalada. Buenos Aires, 1947.
4. DE OLARTE, FRANCISCO, Historia de los antiguos edificios de Montevideo.
5. GARCÍA, FLAVIO A., "San Martín y el Uruguay". Separata. Montevideo, 1977.
6. GARCÍA, FLAVIO A., Vade mecum - Uruguay, Sanmartiniano. Montevideo, 1981.
7. GARCÍA, FLAVIO A., Artigas y San Martín, contribución documental sobre la mediación chilena en 1819. Montevideo, 1950.
8. GARCÍA, FLAVIO A., El retorno de San Martín y la mediación de Rivera en 1829. Montevideo, 1951.
9. GARCÍA, FLAVIO A., "Memorial Uruguayo Sanmartiniano". Separata. Buenos Aires 1978.
10. GONZÁLEZ, ARIOSTO D., José de San Martín - Libertador - General y Estadista. Instituto Nacional Sanmartiniano. Buenos Aires, 1965.
11. HAMMERLY DUPIY, DANIEL, San Martín y Artigas - ¿Adversarios o colaboradores? Buenos Aires, 1951.
12. Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay "Homenaje al Gral. San Martín", Solemne sesión pública celebrada el 1° de agosto de 1950. Montevideo, 1950.
13. Instituto Nacional Sanmartiniano, Renunciamientos del Capitán General don José de San Martín - A la gloria, el poder y a la riqueza. Buenos Aires, 1971.
14. LARUMBE, CARLOS ALBERTO, San Martín en la historia de la cultura. Buenos Aires 1951.
15. MITRE, BARTOLOMÉ, Historia de San Martín. Buenos Aires, 1907.
16. PEDEMONTI, JUAN CARLOS, "La presencia del Libertador en Montevideo", Separata. Buenos Aires, 1978.
17. Revista Del Mar, Órgano del Instituto Browniano, N° 1411, mayo 1995. Buenos Aires.
18. Revista del Instituto Sanmartiniano del Uruguay - N° 1. Reinstalación y Conferencias. Años 1993-1994. Montevideo 1995.
19. Revista del Instituto Nacional Sanmartiniano - Año VI - N° 19. Buenos Aires, 1948.
20. Revista del Instituto Nacional Sanmartiniano - N° 33. Buenos Aires, 1954.
21. Revista Militar y Naval - Año XXIX - N° 318 - 319 y 320. Montevideo, 1948.
22. ROJAS, RICARDO, El santo de la Espada. Buenos Aires.
23. SARMIENTO, DOMINGO F., Vida de San Martín. Buenos Aires, 1939.
24. SCALDAFERRO, WALTER, La Aguada y su historia. Montevideo, 1967.
25. VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN, Páginas Históricas. Buenos Aires, 1958.

# LOS PRIMEROS TURISTAS Y LAS PRIMERAS MUJERES EN LA ANTÁRTIDA

ALFIO A. PUGLISI

**Lars Christensen (1884-1965)**, miembro de una familia de balleneros, al agotarse la fauna lobera y ballenera, buscó nuevas zonas de caza organizando nueve expediciones al Océano Antártico, incluso lo circunnavegó entre 1933-34. Fue él quien encabezó la afirmación del pabellón noruego en las islas Bouvet y Pedro I y uno de los primeros en usar un avión para realizar relevamientos aéreos, aterrizando en la primera de ellas. En la expedición de 1934-35, Klarius Mikkelsen, capitán del ballenero *Thorshaven*, bajó a tierra con su mujer Caroline, dinamarquesa, el 20 de febrero de 1935. Ella se convirtió así en la primera mujer en pisar oficialmente el continente helado. Dio a la zona el nombre de *Ingrid Christensen Land* en homenaje a la mujer de Lars, que lo hizo el 30 de enero de 1937; ese año ella fue además la primera que voló sobre el continente blanco. Lars descubrió también el *Four Ladies Bank*, un banco submarino a 300 metros de profundidad, que llamó así en homenaje a su mujer, su hija y dos invitadas que las acompañaban. Hoy en esa área hay una base australiana que ha conservado la toponimia. Un monolito recuerda a la señora Mikkelsen en 68° 22' S y 78° 24' E.

Pero debemos señalar que ya en 1933, Juan José de Soiza Reilly (1879-1959), con la intención de publicar notas para la revista *Caras y Caretas*, visitó las Islas Orcadas con su mujer, su hija y otras damas. Soiza Reilly, maestro normal que no ejerció como tal sino como profesor de Historia del Colegio Comercial Bermejo, se volcó de muy joven al periodismo. Fue él quien inventó el uso de **negritas** y **bastardillas** para enfatizar los textos. Hombre de sensibilidad social, visitó los quebrachales del Chaco, narró episodios policiales, visitó cárceles y hospicios, entrevistó presos en los presidios de Sierra Chica y Ushuaia, se preocupó por la cuestión del petróleo, etc. El diario *La Nación* lo designó corresponsal en Europa para cubrir la Primera Guerra Mundial, puesto que hoy ocupa Elisabetta Piqué.

En el viaje le acompañó un pasaje muy especial, marcharon con él un conjunto de presos políticos de origen radical que habían intentado dar un golpe de estado tras la caída de Irigoyen: Honorio Pueyrredón, ex canciller; Martín A. Noel, ex intendente de Buenos Aires; José P. Tamborini, luego candidato a vicepresidente; Alberto Aybar Augier, senador por Tucumán; Miguel Tanco, ex oficial de Marina y ex interventor en Jujuy, y Manuel Ruiz Moreno. Todos fueron desembarcados en San Julián.

También fue del pasaje el agregado naval de los EE.UU. CF Lelan Jordan Jr., quien se negó a seguir viaje más allá de Ushuaia, sosteniendo que con ese barco no se podía efectuar el cruce. Alegó que contaba con la desventaja de poseer un solo motor, que por ser de hierro se partiría al chocar contra un témpano y que la presencia de mujeres dificultaría cualquier tarea de salvataje. Se trataba del transporte *ARA Pampa*, al mando del TN (hoy sería Capitán de Corbeta) Ángel Rodríguez. Por ese entonces esa ciudad no contaba con hoteles -pero sí

*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 de la Escuela Naval Militar. Asiduo colaborador del Boletín. Tres veces premio Sarmiento, otorgado por el Centro Naval. Premio ensayo histórico 2005 por su trabajo Faldas a Bordo, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 817**

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 10.3.2006

Rumbo a la Antártida. De izquierda a derecha: Honorio Pueyrredón, Emma Martínez Lobato de Soiza Reilly, Emma Soiza Reilly y Juan José de Soiza Reilly.



con prostíbulos—; entonces Lelan Jordan Jr., su mujer y sus dos hijas fueron alojadas en el presidio, ése era un lugar más digno para ellos.



Primeros turistas antárticos. De izquierda a derecha: Emma Soiza Reilly, Emilio Abras, Lucio Correa Morales<sup>(\*)</sup>, Emma Martínez Lobato de Soiza Reilly, Armando Pico<sup>(\*)</sup> y Juan José de Soiza Reilly. Llegados a Islas Orcadas en el ARA *Pampa* el 3 de febrero de 1933.

<sup>(\*)</sup> Miembro de la dotación que llegó para invernar.

Siguieron viaje las argentinas Emma Martínez Lobato de Soiza Reilly y su hija Emma, Angélica Romero de Costa y otras. Después de zarpar llegó la orden de desembarcarlas; pero ya no hubo caso, el Capitán Rodríguez adujo que estaba más cerca de Orcadas que de Tierra del Fuego. La navegación no fue del todo feliz por la presencia de nieblas y témpanos que él esquivaba. Cuando la niebla se hacía más tupida, paraba la marcha y quedaba a la deriva, retrocediendo a razón de una milla por hora. Luego retomaba el rumbo.

El 12 de febrero de 1933 llegaron a Orcadas. Todos desembarcaron y se sacaron fotos. La Sra. de Soiza Reilly bajó con una lata de aceite y cocinó milanesas para los que habían

invernado, hacía dos meses que se les habían acabado el aceite y el café y sólo comían carne de pingüino fría en grasa de foca. José Manuel Moneta cuenta que no bien arribaban las dotaciones a Orcadas mataban suficientes pingüinos y focas por si se acaba la provisión de carne. Desde Orcadas, Soiza Reilly mandó un telegrama a Lelan Jordan: “Llegamos bien... los criollos somos así”. Volvieron tocando diversos puertos del litoral patagónico. Soiza Reilly aprovechó la oportunidad para entrevistar algunos presos del presidio en Ushuaia y visitar campamentos petroleros en Comodoro Rivadavia. No quedó asiento del pasaje en el Libro de Navegación, sólo la presunta fuga de un preso que traían de regreso desde Ushuaia. Afortunadamente Emilio Abras (padre) —fotógrafo oficial de la revista *Caras y Caretas*—, dejó invalorable testimonios gráficos de los que reproducimos dos de ellos. Y todos se convirtieron de este modo en los primeros turistas en la Antártida y ellas, tal vez, las primeras mujeres en pisarla. ■

#### Fuentes y lecturas sugeridas

- *Caras y Caretas*, marzo y abril de 1933.
- José M. Moneta: Cuatro años en las Orcadas del Sur. Bs.As., Peuser, v/e.
- Fotografías: Archivo General de la Nación e Instituto Antártico Argentino.

# Resumen de noticias de NUESTROMAR

Del 1° de abril al 30 de junio de 2007

Contraalmirante VGM (R) **Carlos E. Cal**, editor de [www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org)

## ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE

### Contaminación: millonaria multa a Petrobrás (Brasil)

Fallo ejemplar en Brasil: la compañía petrolera deberá abonar U\$S 50 millones por un accidente ocurrido en 2001 en una de sus plataformas marítimas. En la explosión murieron 11 personas y se derramaron 1,2 millones de litros de petróleo, causando serios daños al medio ambiente. 19/05/07

### Greenpeace pide la protección del 40% de los océanos con reservas marinas para frenar su degradación

El cambio climático va a causar en nuestro país una subida del nivel del mar de 20 centímetros en el Mediterráneo y de unos 35 centímetros en el Cantábrico y Atlántico, en el año 2050. Una subida de un centímetro supone un retroceso medio de un metro de costa. 07/06/07

### Empiezan a limpiar el Riachuelo en cinco distritos bonaerenses

La secretaria de Medio Ambiente de la Nación, Romina Picoletti, anunció ayer que las márgenes de la cuenca Matanza-Riachuelo comprendidas entre el Camino de Cintura y la desembocadura, siempre en territorio bonaerense, estarán un 90 por ciento más limpias dentro de cuatro meses. 27/06/07

## PUERTOS

### Inauguración de la nueva Escollera Sudeste del Puerto La Plata

La inauguración de la nueva Escollera Sudeste del Puerto La Plata es un importante logro para la región, que ha definido a la estación portuaria como un instrumento esencial para su futuro. Se trata de una obra que ha exigido el despliegue del máximo nivel de calidad técnica y profesional. 25/03/07

### El Consejo Portuario Argentino renovó sus autoridades

(BUENOS AIRES) El titular del Consorcio de Gestión del Puerto Bahía Blanca, Sr. Jorge Scoccia, fue designado Presidente del Consejo Portuario Argentino en el curso de la Asamblea General Ordinaria de la entidad. 13/04/07

### El juez Oyarbide investiga una sospechosa licitación portuaria

(BUENOS AIRES) La Justicia Federal investiga supuestas irregularidades en el pliego licitatorio, que concede por 20 años la explotación privada de la Terminal 6, el único amarradero inactivo del Puerto de Buenos Aires. 22/04/07

### Buen balance del XVI Congreso Latinoamericano de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias

(ROSARIO) (NM) Cumpliendo con las disposiciones de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias, A.A.P.A según su sigla en inglés, se realizó este año en la Ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, el Decimosexto Congreso Latinoamericano con la participación de numerosas delegaciones provenientes de los países miembro. 02/05/07

### El puerto se está ahogando

El puerto de Buenos Aires, que concentra la mayor actividad del comercio exterior argentino, fue diseñado hace 100 años, y sus limitaciones de diseño y calado no satisfacen la demanda de la bonanza económica que se extiende globalmente y nos involucra. 10/05/07

### El muelle de Camarones fue inaugurado con una millonaria inversión

La localidad de Camarones vivió ayer una jornada histórica al inaugurarse una obra emblemática para su crecimiento y desarrollo como lo es el nuevo muelle, que demandó una inversión de 27 millones de pesos y que jerarquizará a toda la zona ubicada en esa bahía. 31/05/07

### Licitan dragado para canal secundario

(MAR DEL PLATA) Las autoridades del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata aprobaron el llamado a licitación para dragar el canal secundario de acceso a la estación marítima local. 25/06/07

## TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL

### La UE impone un seguro obligatorio para los buques que naveguen por aguas de Europa

El Parlamento Europeo aprobó en el día de ayer dos directivas que obligan a los buques que naveguen por aguas de la Unión Europea a contar con un seguro obligatorio que cubra las posibles consecuencias de un accidente. Asimismo, la segunda de las normas refuerza las inspecciones de los barcos abanderados en los países de la UE. 30/03/07

### Las obras de ampliación del Canal de Panamá se iniciarán en julio de 2008

(PANAMÁ) Las obras de ampliación del Canal podrían empezar entre julio y septiembre de 2008, al completarse el proceso de licitación

de construcción del tercer juego de esclusas, que será adjudicado a un contratista encargado de los complejos del Atlántico y el Pacífico. 30/03/07

### **El comercio marítimo mundial en 2006 alcanzó los 6.982 millones de toneladas**

El comercio marítimo mundial alcanzó, en el transcurso del pasado ejercicio, los 6.982 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 4,8% sobre los datos del ejercicio 2005, según se desprende de un informe presentado por el departamento de estudios de la Asociación de Navieros Españoles (Anave). 15/04/07

### **Los armadores top en la Argentina**

Las cifras crecen, pero con mayor suavidad. En 2005 aumentó nuevamente la cantidad de contenedores movilizados por los puertos argentinos, aunque el salto no fue tan grande como el registrado en el período 2003-2004. Con 989.882 TEUs operados, se superó igualmente la marca de los 827.500 TEUs movilizados en 2004. 25/04/07

### **La hidrovía abre camino a buques con más carga**

El calado de la hidrovía fue profundizado a 34 pies en el tramo entre el océano y Puerto San Martín, y a 25 pies desde allí al puerto de Santa Fe. A la inversión de u\$s 40 millones financiada por la empresa concesionaria, hay que sumarle desembolsos anuales de u\$s 27 millones en concepto de mantenimiento. Este monto se suma a los casi u\$s 850 millones colocados por la empresa en balizamiento y dragado desde el inicio de la concesión. 30/04/07

### **Hidrovía: falta de obras genera sobrecostos de hasta u\$s 106 mil por viaje**

Según un estudio privado, para recorrerla de punta a punta hay un tiempo acumulado de demora de 278 horas. El presidente de la Cámara Naviera Argentina dijo a infobaeprofesional.com que es fundamental realizar obras de dragado y balizamiento para mantener la competitividad de esta vía navegable. 28/05/07

## **INDUSTRIA NAVAL**

### **La estatización de TANDANOR**

(D.E.) Luego de una reunión en el despacho presidencial de la que participaron el Presidente, el jefe de Gabinete, la ministra de Defensa y los secretarios de Legal y Técnica y de Transporte, fue anunciada la reestatización de Talleres Navales Dársena Norte. 09/04/07

### **Polémicas: proyecto de Ley de Industria Naval**

La presentación y tratamiento en la Cámara de Diputados de un proyecto de ley apuntando a la creación de un Fondo Fiduciario de la Industria Naval (FOFINA), se ha convertido en motivo de creciente debate durante las últimas semanas. 13/04/07

### **Inversiones en carpeta**

Es la herramienta financiera más utilizada en el mundo para construir buques. Banco Nación dispuso de \$ 430 millones para suscribir contratos con astilleros y armadores. No obstante, prospera más su uso en barcas que en barcos de ultramar. 17/04/07

### **Piden la expropiación de la planta fabril de barcas en María Juana**

(SANTA FE) Fue solicitada en la Legislatura para preservar la fuente laboral y encauzar su funcionamiento, la medida sería por un plazo de 24 meses. Los obreros no cobran salarios desde el año pasado. 15/04/07

### **La obsolescencia amenaza a la flota de buques públicos argentinos**

Habría una veintena de buques públicos destinados a la prestación de servicios esenciales e indelegables del Estado, todos con alto grado de obsolescencia. 03/05/07

### **NYK Line invertirá u\$s 22 millones en 38 buques que usarán energías alternativas**

El primer barco que será sometido al proceso de reconversión a tecnología AMP será el *NYK Apollo* que llegará a los astilleros del grupo en noviembre. La naviera señaló que espera tener más de 30 de estos buques operativos a finales de 2009. 09/05/07

### **Irizar: el astillero compartirá la reparación**

El *Irizar* sería reparado inicialmente en Puerto Belgrano pero luego el arreglo se completará en Río Santiago. 29/05/07

### **Australia confirma que comprará cinco buques militares a España**

El embajador de Australia en España confirmó que el astillero público español, Navantia, se adjudicó el programa de los Destruidores Antiaéreos y de los Buques Anfibios. 27/06/07

## **PESCA Y ACUICULTURA**

### **La pesca convirtió a los malvinenses en los más ricos del continente**

La venta de permisos de pesca les otorga a los pobladores de las islas alrededor de 50 millones de dólares al año, lo que representa casi la mitad de todo el PBI. 30/03/07

### **Los desembarques de calamar alcanzan las 160 mil toneladas**

Por su nivel de capturas, la zafra se ubica entre las mejores de los últimos cinco años; aunque la problemática del mercado proyecta sombras. En el primer cuatrimestre sólo se exportaron 37.302 toneladas del "illex" por 36 millones de dólares. 29/05/07

### **"En 40 años no va a haber más pescado", dice dura y críticamente una ONG**

Lo aseguró la Fundación Vida Silvestre Argentina (FVSA) a través de un comunicado de prensa por el Día Mundial de los Océanos que se celebra el 8 de junio. "Debemos actuar hoy, por el mar de hoy", afirmó la ONG. 08/06/07

### **Langostino: más en Santa Cruz, mejor tamaño en Chubut**

A pocas horas del inicio de la prospección comercial en aguas nacionales se conocieron cifras que permiten realizar un balance de la actividad extractiva del langostino patagónico en jurisdicción del golfo San Jorge, que ahora, con la inminente apertura de la jurisdicción nacional, saldrá del foco principal de la pesquería. 11/06/07

### **La Iglesia y la pesca: recuerda que unos 500 millones de personas en todo el mundo dependen de la pesca para su subsistencia**

Para que el Señor proteja a los marineros y a todas las personas que están enlazadas con las actividades marítimas." Es la intención general que Benedicto XVI propone para este mes de junio. Y para reflexionar sobre esta invitación del Santo Padre el Apostolado de la Oración presenta el Documento final del XXI Congreso Mundial del Apostolado del Mar. 08/06/07

### **Las exportaciones de pescados y mariscos acumulan 411 millones de dólares**

La cifra representa una caída del 7 por ciento en relación a 2006, según datos del Senasa. En tanto, el volumen de envíos retrocedió un veinte por ciento, al sumar sólo 214.373 toneladas. Crecen las ventas a Brasil. 23/06/07

## **CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACIÓN**

### **Una investigación platense sobre moluscos interesa en otros países**

(DIARIO HOY) Los mejillones dorados y el caracol marino son especies que invaden la cuenca del Plata. Un grupo de la facultad de Ciencias Naturales, junto a otras instituciones, estudia esta peligrosa invasión en aguas dulces. La National Geographic otorgó un subsidio para el trabajo de los científicos locales. 30/03/07

### **Producen 10 toneladas diarias de biodiésel con algas**

La producción de diez toneladas diarias de biodiésel elaborado a base de algas fue visitada por autoridades nacionales y provinciales en la ciudad de Puerto Madryn. 07/04/07

### **Los barcos (del INIDEP) bajo lupa, luego del incendio en el Rompehielos *Almirante Irizar***

Preocupa el estado actual de las embarcaciones dedicadas a la investigación científica. 20/04/07

### **Santa Cruz: comienza la construcción del Centro de Investigación en Puerto Deseado**

La Subsecretaría de Pesca de la provincia informa acerca del Centro de Investigación pronto a realizarse en Puerto Deseado para la investigación de nuestros mares. 17/05/07

### **Inauguraron en Camarones un laboratorio acuícola único en el país**

Se inauguró ayer en la escuela n° 721 de Camarones el laboratorio del Centro de Investigación Acuícola Aplicado a la Producción de Moluscos, Peces y Crustáceos, que por sus características lo hacen único en el país y por lo tanto reconocido internacionalmente. 31/05/07

## **POLÍTICA Y ECONOMÍA**

### **Prohíben a las petroleras de las Malvinas operar en el continente**

Las empresas petroleras que operen o lo hayan hecho en las Islas Malvinas en el pasado no podrán trabajar en suelo argentino. Con esa medida, el Gobierno esgrimió un gesto más en procura de

endurecer su política con Gran Bretaña, cuando faltan sólo cuatro días para el vigésimo quinto aniversario del inicio de la guerra entre ambos países. 30/03/07

### **La mayor usina oceánica opera en Escocia**

"Escocia tiene el potencial de generar un cuarto de la energía marina de Europa y dar el puntapié inicial en este sector es vital si debemos crear una industria nacional significativa y alcanzar nuestras metas de largo plazo en materia de energías renovables", dice el Primer Ministro Nicol Stephen. 01/04/07

### **Licitarán cuencas petroleras en el mar**

La petrolera estatal Energía Argentina (Enarsa) anticipó que en los próximos dos meses licitará seis bloques mar adentro como primer paso de una campaña que tiene por objetivo la exploración total del Mar Argentino. 24/04/07

## **DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN**

### **Peritos navales revisan las flotas en Rawson**

En el marco de las medidas de seguridad que se comenzaron a implementar en el puerto de Rawson desde el año pasado, tras el naufragio del buque pesquero *Don Rosario G*, se conformó una Comisión de Seguridad Marítima integrada por representantes de la Secretaría de Pesca, gremios y otros actores vinculados a la actividad. 09/04/07

### **Dan acuerdo a la construcción de buques de dos mil millones de libras esterlinas para la Armada**

(GRAN BRETAÑA) El alto mando de la Armada Británica estaba exultante anoche, luego de que se autorizara la construcción de dos nuevos superportaaviones, valuado cada uno en 2.000 millones de libras esterlinas (NdR: u\$s 4.000 millones). 22/04/07

### **Armada Chilena incorporó la fragata *Almirante Lynch***

(NM) Fue entregada por las autoridades británicas el pasado 28 de marzo en Portsmouth. Se trata de un buque de la clase 23, la ex MHS *Grafton*. 22/04/07

### **Honores para pescadores que rescataron a pasajeros del *Irizar***

Los tripulantes del barco de pesca *Magritte*, quienes hace dos semanas socorrieron a los marinos del rompehielos *Almirante Irizar* cuando se produjo el incendio a bordo, fueron recibidos con honores ayer en el pontón pesquero del puerto rionegrino de San Antonio Este, desde donde opera la nave. 26/04/07

### **Vuelven las maniobras militares con los EE.UU.**

Tres buques norteamericanos participarán del ejercicio Unitas; después de casi seis años volverán a realizarse ejercicios militares con los Estados Unidos en territorio argentino. Si bien la relación entre las fuerzas de ambos países se mantuvo con adiestramientos en el exterior, los entrenamientos combinados en la Argentina no se efectuaban por el pedido norteamericano de inmunidades para sus tropas, beneficio que el Gobierno no concedía. 29/04/07



### **A 25 años de Malvinas: honramos la memoria de nuestros marinos mercantes caídos**

En el contexto de la recordación de quienes hace 25 años protagonizaron con especial valor y entrega los duros acontecimientos de la Guerra de Malvinas, la fecha del 10 de mayo será –una vez más– el especial momento para homenajear a nuestros Marinos Mercantes caídos durante el conflicto. 07/05/07

### **La Royal Navy lanza un “supersubmarino” que será el más potente del mundo**

Un “supersubmarino” británico de la Royal Navy (Marina Real) valuado en 2.400 millones de dólares entrará en funcionamiento este año. 10/05/07

### **La fragata Libertad en la tierra del Gran Almirante**

El buque escuela de la Armada Argentina arribó el viernes pasado al puerto de Galway, en Irlanda, luego de doce días de navegación por el Atlántico Norte. Es el primer puerto europeo que visita en el 38º viaje de instrucción. Mañana martes navegará hacia Dublin, capital del país. 18/06/07

### **Transfieren el Servicio de Hidrografía Naval a la órbita del Ministerio de Defensa**

(NM) Así lo dispuso un decreto del Poder Ejecutivo fechado el lunes último y dado a conocer ayer. 28/06/07

## **ANTÁRTIDA**

### **Irizar conmueve**

Notable el efecto que produce en el público el accidente del rompehielos *Irizar*. No peligró la nave, quizá la vida de sus tripulantes, pero la reacción colectiva que se registra es conmovedora. Hay cariño hacia ese buque, antes hospital en la Guerra de Malvinas, emblema después de que algo funciona en un país que no funciona. 16/04/07

### **Un continente que ya no es tan blanco**

El *Ice Lady Patagonia* zarpó la semana pasada con un mensaje de alerta por el calentamiento global. Lleva las pruebas de los efectos del cambio climático en la Antártida. 22/04/07

### **Turismo y preservación en la Antártida**

“El turismo es una auténtica molestia. La intervención humana en forma de turismo está afectando el ecosistema y debe parar”, dijo la semana pasada uno de los científicos reunidos en el Encuentro Consultivo del Tratado Antártico, que se llevó a cabo en Nueva Delhi. 06/05/07

### **Debacle en el engranaje logístico antártico**

(NM) La pérdida de dos helicópteros de la Armada durante el incendio del *Almirante Irizar* agrava la escasa disponibilidad de medios para el programa antártico nacional. 16/05/07

### **Sin el Irizar, reducen personal en Antártida**

El Ministerio de Defensa apuró a la Cancillería para que defina a

qué países se puede solicitar colaboración para la campaña antártica. La destrucción del rompehielos *Almirante Irizar*, que fue devorado por las llamas en el Atlántico sur, limitó la capacidad logística y de relevo de las dotaciones antárticas del país. Dos bases concentran la preocupación de Nilda Garré y de Jorge Chevalier, Jefe del Estado Mayor Conjunto (EMC), responsable de la actividad logística de la campaña 2007-2008. 05/06/07

### **Chile triplicará recursos destinados a proyectos científicos antárticos**

Positiva cuenta pública realizó director de INACH, Dr. José Retamales. 29/05/07

### **Avión de la Armada asistió a un buque frigorífico atrapado en los hielos**

La operación se realizó cerca de Orcadas. La embarcación navega ahora por aguas libres y la Agencia Nacional de Búsqueda y Rescate permanece alerta a la situación del buque. 15/06/06

## **MAR CALMO.** Noticias para leer sin estrés

### **Yate fantasma en el mar: la mesa servida y nadie para comer**

Fue encontrado a la deriva en alta mar de Australia con el motor encendido y la mesa servida, pero sin sus ocupantes. Barcos privados, helicópteros y aviones salen a buscarlos. 21/04/07

### **China: una expedición extraerá un barco hundido en el mar desde hace 800 años**

Se trata del galeón *Nanhai I*. Las 70 mil reliquias que contiene serán retiradas junto con el barco, a diferencia del procedimiento habitual, que consiste en sacarlas antes. La operación, a cargo de expertos chinos y británicos, costará casi 13 millones de dólares. 07/05/07

### **Londres: se incendió el histórico velero Cutty Sark**

Construido hace 139 años, es un auténtico icono de la historia de la navegación a vela y una de las principales atracciones turísticas de la capital inglesa. Investigan las causas del siniestro. 21/05/07

### **Demanda de España contra la empresa que halló el fabuloso tesoro en un barco hundido**

En su reclamo legal sostiene que se reserva “la soberanía y los derechos” sobre el buque y la carga. Considera que la nave colonial estaba al servicio de su Reino cuando se hundió. El conflicto es por las 17 toneladas de monedas de plata y oro encontradas por la firma estadounidense Odyssey, que se niega a revelar el lugar del descubrimiento y el nombre de la embarcación. 31/05/07

### **Las ballenas adelantaron su show de saltos y piruetas en Puerto Pirámide**

El buen clima y el mar calmo provoca que estos gigantes se acerquen a la costa. 31/05/07

---

*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).*

# Importancia geoestratégica del Atlántico Sur en el Siglo XXI

Vicealmirante en Segunda Reserva Ricardo Álvarez-Maldonado

## Marco geográfico

Los más consagrados autores de geoestrategia del pasado siglo han dedicado escasa atención al Atlántico Sur. Esta falta de interés intelectual hay que buscarla, a mi modo de ver, en su alejamiento de los centros del poder, todos ubicados en el hemisferio norte, y no a un hipotético «vacío» geoestratégico, como apuntan determinados analistas.

Sobre el Atlántico Sur no faltan estudios geopolíticos y geoestratégicos realizados por tratadistas sudamericanos, principalmente brasileños, ya que Brasil aspira y tiene grandes posibilidades de llegar a ser la potencia regional dominante.

Es obvio que el Atlántico Sur es la parte meridional del océano Atlántico. En estricta ortodoxia, el ecuador separa el Atlántico boreal del austral. Pero el ecuador no tiene valor geoestratégico alguno, y si hasta él hiciéramos nuestro análisis, dividiríamos el golfo de Guinea en dos mitades, lo que desde nuestro punto de vista no es consecuente dada la afinidad sociopolítica de los países que bañan sus costas y los recursos explotables existentes en todo el lecho del golfo.

Por todo ello fijaremos dicho límite en la línea que une el cabo de San Roque en Brasil con Freetown en Sierra Leona, trazada en la figura 1, lo que se conoce como garganta atlántica o angostura intercontinental. Accidente

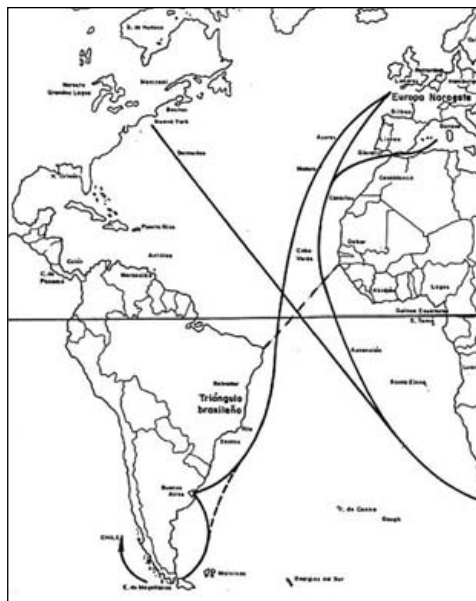


Figura 1. El océano Atlántico.



Figura 2. El Atlántico Sur.

cuyo valor geoestratégico conviene resaltar. Dicha línea es la distancia más corta entre las costas de África y América.

Este estrechamiento tiene una anchura de unas 1.500 millas, por lo que desde el punto de vista de la navegación marítima no lo podemos calificar como un clásico *choke point*, aunque los actuales medios de comunicación y de detección han acortado las distancias.

De cualquier forma, el saliente brasileño que se proyecta en dirección a África, los islotes de San Pedro y San Pablo, y el archipiélago de Fernando de Noronha, todos de soberanía brasileña, confieren a Brasil una posición geoestratégica dominante en la garganta atlántica, como puede apreciarse en la figura 2. Hay que recordar que la isla de Fernando de Noronha, situada a unas 170 millas de la costa brasileña, fue ya utilizada como base aeronaval durante la II Guerra Mundial.

Esta línea, y no otra, marca la divisoria que confiere al Atlántico Sur un carácter diferenciador respecto al resto del océano Atlántico.

En el Atlántico Sur los picos de la gran dorsal sumergida atlántica emergen en forma de islas como las de Ascensión, Santa Elena, Tristan da Cunha y Gough, todas de soberanía británica, menos la más meridional, la de Bouvet, que es noruega.

Enmarcado entre las costas de África y América del Sur, los límites este y oeste del Atlántico Sur se pueden establecer en el meridiano del cabo de las Agujas, punto más austral de África, y en el del cabo de Hornos, situado en la isla chilena del mismo nombre, también la más meridional de América.

El Atlántico Sur se suelda al océano glacial Antártico en la faja de convergencia de sus aguas. Dada la indeterminación de este límite sur vamos a situarlo concretamente en los 60° S de latitud, a partir del cual tiene vigencia el Tratado Antártico que, por ahora, preserva a este helado y codiciado continente de las controversias sobre soberanía y reclamaciones territoriales de las potencias australes circundantes.

### Accesos

Aparte de la garganta atlántica, que pone a los países más desarrollados del mundo occidental en comunicación con el Atlántico Sur, existen dos accesos meridionales que constituyen dos conexiones bioceánicas de gran importancia comercial. Sobre todo, la que viniendo del Índico contornea el cabo de Buena Esperanza, que es la ruta del petróleo del golfo Pérsico a Europa y Norteamérica. El cabo de Buena Esperanza constituye uno de los puntos focales más importantes del tráfico mundial. Y siguiendo esa ruta hacia el norte la jalonan las islas de Santa Helena y Ascensión. La última sirvió también de base aeronaval en la Segunda Guerra Mundial a la Marina norteamericana y desempeñó un importante papel durante la de las Malvinas.

La ruta procedente del Pacífico utiliza principalmente el llamado paso de Drake por el sur del cabo de Hornos, entre el cual y la Antártida hay solo 550 millas, la distancia más corta entre ésta y el resto del mundo. Menos frecuentados por las dificultades que ofrecen a la navegación, aunque más abrigados contra los temporales, son los canales de Beagle y de Magallanes. A unas cuatrocientas millas de la embocadura oeste de estos pasos se encuentran las islas Malvinas, británicas, pero, como es sabido, reivindicadas por Argentina. Las Malvinas confieren, además, proyección antártica al Reino Unido.

### Recursos

Como en todos los mares del mundo, son de dos tipos: renovables y no renovables. Entre los primeros se encuentra la pesca y entre los segundos los hidrocarburos del fondo del mar y los nódulos polimetálicos, todavía sin explotar. En ambos tipos de recursos es rico el Atlántico Sur y, además, en los países ribereños, principalmente en los africanos, abundan minerales de toda clase que constituyen insumos imprescindibles para su transformación en productos industriales en los países desarrollados del hemisferio norte.

Las pesquerías del Atlántico Sur son muy importantes tanto en la costa africana como en la americana. En esta última la plataforma continental se extiende más allá de las 200 millas de la ZME. Es digna de destacar la extensión de la plataforma continental de la Patagonia, una de las más grandes del mundo, que entre los 50 y 60 grados de latitud sur abarca los archipiélagos de las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, todos de soberanía británica, pero reivindicados también por Argentina. El Gobierno de las Malvinas concede permisos de pesca en este rico banco, situado en la zona de convergencia de aguas, dentro de lo que considera una ZME propia de 200 millas. Argentina denuncia en ella depredación pesquera.

La flota de pesca española, aparte de en otros caladeros sudatlánticos africanos, faena también en el de las Malvinas.

Tanto en los fondos marinos del litoral como en el territorio continental de muchos países ribereños hay importantes yacimientos de petróleo y gas natural que están siendo explotados mediante *joint ventures* con empresas de potencias ajenas al área dentro de marcos jurídicos mutuamente acordados, entre ellas Repsol YPF, que invierte en prospecciones *off-shore* en Brasil y Argentina, países que, aunque importantes productores de petróleo, no cubren totalmente sus necesidades.

La zona más rica es, sin embargo, la africana del golfo de Guinea, donde se encuentra Nigeria, octavo país productor mundial de hidrocarburos. A Cabinda, enclave de Angola en la desembocadura del río Congo, se la conoce ya como el Kuwait africano. Guinea Ecuatorial, la ex colonia española, es el tercer exportador de África. Gracias a ello, se ha convertido, asombrosamente, en el país con mayor renta per cápita de todo el Atlántico Sur. También son exportadores Camerún, Gabón, Congo Brazaville y Angola. En aguas de Santo Tomé y Príncipe se empezará a extraer petróleo el año que viene. Nigeria, Guinea Ecuatorial, Namibia y Sudáfrica producen gas natural. Las compañías norteamericanas no tienen el monopolio en la zona, aunque sí el predominio. Las europeas también están presentes, y China ha aparecido en escena como explotador de yacimientos en Nigeria adquiridos por la petrolera Chooc y como importador importante.

### Economía y comunicaciones marítimas

En el cuadro adjunto se relacionan todos los Estados ribereños, pudiendo valorarse en dicho cuadro el nivel socioeconómico de cada uno de ellos en función de su renta per cápita e índice de desarrollo humano. Los más ricos se sitúan en la orilla americana. En la africana destaca Sudáfrica. El resto son muy pobres, enmascarando el *boom* petrolero las míseras condiciones de vida de sus habitantes. Paupérrimos son la República Democrática del Congo

<b>PAÍSES DEL ATLÁNTICO SUR</b>				
<b>PAÍSES AFRICANOS</b>	<b>POBLACIÓN (millones)</b>	<b>RENTA PER CÁPITA (dólares) <sup>(1)</sup></b>	<b>IDH <sup>(2)</sup></b>	<b>RANGO <sup>(3)</sup></b>
Sierra Leona	5,5	842	0,273	177
Liberia	3,2	900	—	—
Costa de Marfil	18,1	1.423	0,399	163
Ghana	22,1	2.471	0,568	131
Togo	6,1	1.564	0,495	143
Benin	8,4	1.094	0,421	161
Nigeria	128,7	1.120	0,466	151
Camerún	16,3	2.176	0,501	141
Guinea Ecuatorial	0,5	15.543	0,703	109
Santo Tomé y Príncipe	0,15	1.529	0,645	123
Gabón	1,3	6.922	0,648	124
Congo Brazzaville	3,9	1.268	0,494	144
Congo Kinshasa	57,5	633	0,365	168
Angola	15,9	2.457	0,381	166
Namibia	2,03	6.449	0,607	126
Sudáfrica	47,4	10.603	0,666	119
<b>AMERICANOS</b>				
Brasil	186,4	8.328	0,775	72
Uruguay	3,4	9.107	0,833	46
Argentina	38,7	12.468	0,853	34

(1) A paridad de poder adquisitivo.  
(2) Índice de Desarrollo Humano.  
(3) Orden que ocupa en la lista ofrecida por «El Estado del Mundo 2006» de 177 países.

(Congo Kinshasa), Sierra Leona y Liberia, que ocupan los últimos puestos en renta per cápita en el *ranking* mundial.

El Atlántico Sur, debido en gran parte a la existencia de los canales de Suez y Panamá que lo puentean, es un espacio marítimo poco concurrido. El tráfico marítimo del Atlántico Sur es muchísimo menos denso que el del Atlántico Norte o el Pacífico. Parte de este tráfico es en tránsito, procedente de (o hacia) los cabo de Hornos o Buena Esperanza, y parte tiene su origen o destino en puertos de los países del Atlántico Sur, americanos o africanos. Como ya hemos dicho, la línea de comunicación más importante es la ruta del petróleo que contornea el cabo de Buena Esperanza. En el Atlántico Sur, las líneas de comunicaciones marítimas son principalmente líneas diagonales, con la particularidad de que son más las que terminan en Europa que las que lo hacen en Norteamérica. Aparte del petróleo, la carga es en su mayor parte de minerales estratégicos. El tráfico de retorno es, principalmente, de productos manufacturados.

Es también importante el tráfico de cabotaje entre los puertos y países atlánticos sudamericanos, en competencia ventajosa con el tráfico terrestre interior. Brasil y Argentina dependen del mar tanto para su comercio exterior como para el interior, y la mayor parte del intercambio comercial

de estos países con los andinos se realiza por el cabo de Hornos o canales patagónicos. También tienen que utilizar esta ruta los grandes portaa-viones nucleares norteamericanos.

Es insignificante el tráfico transversal por el Atlántico Sur, aunque Brasil ha empezado a fomentarlo por obvias razones comerciales y geoestratégicas: la potenciación del vínculo con los países africanos de la orilla opuesta. Aunque el comercio con estos países sólo ha alcanzado en dólares el 6,3 por 100 del total exterior brasileño en 2004, ha crecido en los últimos años y se espera un incremento mayor.

### Los Estados ribereños. Situación sociopolítica

En la costa africana al sur del Ecuador se encuentran la República Sudafricana, Namibia, Angola y Congo Kinshasa, aunque este enorme país, que ocupa la cuenca de este gran río y llega hasta la región de los grandes lagos en el centro de

África, sólo tiene una estrecha salida al mar al sur de Cabinda: herencia de los repartos coloniales del siglo XIX. Esto le confiere un carácter marcadamente continental, accesible desde el mar por vía fluvial (ver figuras 3 y 4).



Figura 3. Países africanos.

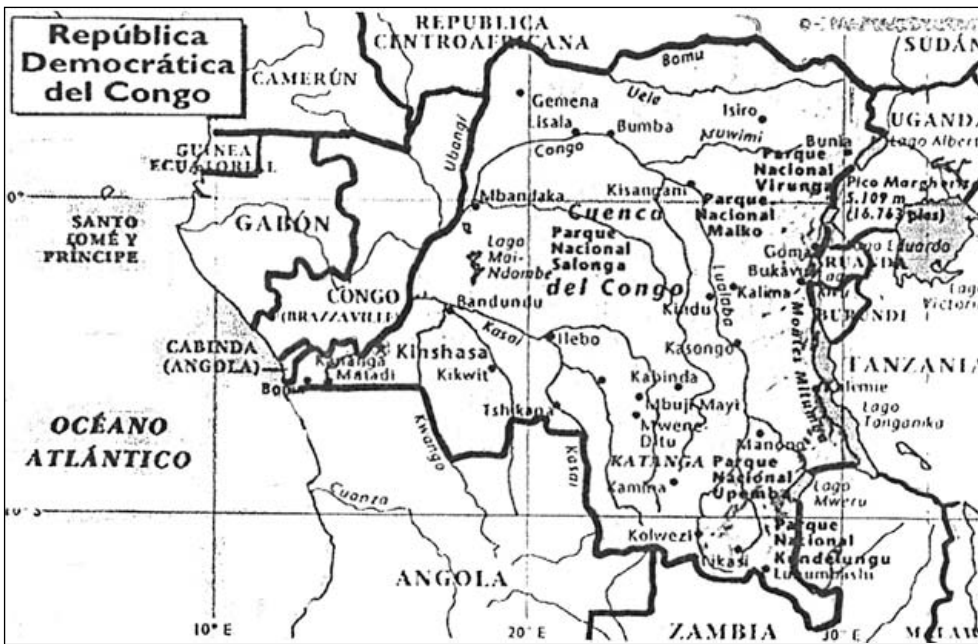


Figura 4. República Democrática del Congo.

Como puede apreciarse en la figura 3, en el golfo de Guinea hay un mosaico de Estados que continúan alineados a lo largo de la costa africana hasta la garganta Atlántica, y dos insulares. El más importante es Nigeria; por su riqueza en hidrocarburos, extensión y población, es el país más poblado de África, con una densidad de 139 habitantes por km<sup>2</sup> y con la mayor población negra del mundo, de los que cerca de la mitad son musulmanes. A Nigeria, en población de color le sigue Brasil, con 76 millones de afrodescendientes.

Desde la descolonización, la historia de África no ha podido ser más agitada: guerras larguísimas de independencia y secesión y sobre todo la prolongadísima guerra del Zaire (ahora República Democrática del Congo), que involucró a ocho naciones y produjo 3,8 millones de muertos y otros dos millones de desplazados a Burundi, Ruanda, Tanzania y Uganda. La violación se empleó como arma de guerra, contándose más de 40.000 casos de fístulas vaginales y de transmisión de enfermedades venéreas, entre ellas el sida. El acicate principal de estos genocidios ha sido el odio ancestral entre *hutus* y *tutsis*.

Si a todos estos avatares se añaden el mal gobierno, las dictaduras o la falta de autoridad y la omnipresente corrupción (Nigeria ha sido calificado por la ONG *Transparency International* como el tercer país más corrupto del mundo), se entiende que muchas economías quedarán destrozadas, los inversores extranjeros huyan y las hambrunas hicieran su aparición.

Pese a todas estas catástrofes y al sida, la población de algunos Estados de esta parte de África crece de tal forma que dentro de una generación posiblemente se duplicará. También se ha manifestado un éxodo del interior a la costa y

del campo a la ciudad, con la aparición de miserables megalópolis allí donde sólo existían medianos núcleos coloniales de población. África es el continente con mayor población móvil del mundo, con grandes flujos de masas humanas a través de las extensas e incontrollables fronteras de sus Estados, Estados que exportan emigrantes al vecino y los reciben a su vez de otros colindantes.

El aumento de la producción y el alza de los precios del petróleo en muchos países han aumentado considerablemente sus ingresos por

este concepto, pero hay Estados productores muy endeudados, en los que la población vive por debajo del nivel de la pobreza y un 30 por 100 pasa hambre. Resulta patético pasar hambre viendo cómo surge de una torre de perforación cercana el maná del oro negro.

Constituye una excepción la República Sudafricana, la nación más rica e industrializada de África, con un 10 por 100 de población blanca. Sin embargo, en ella no se consigue atajar el sida, y los sucesores de Nelson Mandela, tras la supresión del *apartheid*, no han conseguido que el nivel de vida de la población negra se acerque al de la blanca, a pesar de los programas de saneamiento económico a favor de la primera. El problema de la inmigración ilegal desde los vecinos del norte es grave. La República Sudafricana es la potencia regional más importante y actúa como tal. Sus vecinos la acusan de comportarse como si fueran los «americanos» de África.

Pasemos ahora a la orilla opuesta (ver figura 5).

En la orilla americana hay tan sólo tres países ribereños: Brasil, Uruguay y Argentina, y un cuarto, Chile, que se asoma a hurtadillas al Atlántico, tanto por la isla de Hornos como por las situadas a la entrada oriental del canal de Beagle: chilenas tras el laudo papal de 1984.

De todos los ribereños del Atlántico Sur, el país más importante por su PIB, industria, población y extensión (5.º del mundo) es Brasil. Brasil ocupa el 42 por 100 de todo el continente sudamericano, lo habita el 35 por 100 de su población, y su PIB es superior al de todos los demás países sudamericanos reunidos. Después de Brasil están Argentina y la República Sudafricana.



Figura 5. Países suramericanos.

Uruguay, con nivel de vida similar al de sus poderosos vecinos, ha sabido mantener y consolidar su independencia entre ambos, siendo para Argentina la «Banda Oriental» y para Brasil la «Provincia Cisplatina».

Pese a sus riquezas naturales y desarrollo industrial en los países sudatlánticos americanos, el utopismo demagógico se pagó muy caro a finales del siglo pasado, tanto en Brasil como en Argentina. En los años 2003 y 2004 se inició la recuperación económica y el control de la inflación, pero ello no ha contribuido a reducir las desigualdades sociales, aunque ha retrocedido la miseria.

Brasil ha ido recogiendo los frutos de una buena política económica con su presidente Luis Ignacio Lula da Silva, con un crecimiento del PIB, pero ha tenido que ir demorando sus promesas sociales. El programa «Hambre Cero» presentado al principio de su primer mandato se ha cumplido solo a medias. Todavía viven en la calle muchos miles de menores y en las *favelas* de las macrociudades como Río de Janeiro y São Paulo (la más populosa de toda Sudamérica), se hacían multitudes de desheredados que se han habituado a vivir fuera de la ley en una economía sumergida. Pese a todo ello y a las acusaciones de corrupción dentro de su partido, en octubre de 2006, en la segunda vuelta de las elecciones presidenciales, Lula obtuvo una rotunda victoria electoral sobre su rival, el socialdemócrata Alckmin.

En Argentina parece que se está también al final de la crisis tras una política realista de privatizaciones y fomento de inversiones extranjeras. La justa exigencia de distribución de la riqueza se ha ido haciendo más clamorosa a medida que se acercan las elecciones, que pondrán a prueba la gestión del presidente Nestor Kirchner del viejo Partido Justicialista. La economía de Uruguay presenta un

panorama de bonanza parecido al de Argentina. España es el primer país inversor en Argentina y el segundo en Brasil.

### Tratados y convenios

Los tres países de la orilla americana del Atlántico Sur pertenecen a la Organización de Estados Americanos y al Grupo de Río, foros con escasas obligaciones vinculantes. Otro tratado, el TIAR, Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, concertado en 1947, demostró su difícil aplicación durante la Guerra de las Malvinas, en que los Estados Unidos se decantaron por la Gran Bretaña.

El proyecto más ambicioso es actualmente el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas, patrocinado por los Estados Unidos como ampliación del NAFTA (concertado por éstos con México y Canadá) a todo el hemisferio americano. Pero tras muchos años de negociaciones (son 34 países los que participan) no se ha conseguido ponerlo en vigor por las reticencias y recelos de muchos países sudamericanos y caribeños. Todos los países de la orilla africana son miembros de la Unión Africana, cuya acta de creación entró en vigor en 2001 y que ha sustituido a la antigua Organización de la Unidad Africana.

Aparte de estas agrupaciones de Estados, de amplio ámbito geográfico y escaso poder político, se han creado tanto en la orilla americana como en la africana otras organizaciones multinacionales más localizadas, que tratan de explotar las ventajas específicas que ofrecen conjuntos territoriales con mayor fuerza económica y política que las meramente nacionales.

En la Suramérica atlántica la organización internacional más destacable es el MERCOSUR (Mercado Común de América del Sur), con su Secretaría en Montevideo, y que agrupa a Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay y cuenta como miembros asociados al resto de los países de Suramérica. Se creó en 1995 y su objetivo es configurar un mercado común similar al europeo. Por ahora sólo se ha alcanzado una imperfecta unión aduanera. Las decisiones se toman por consenso. Recientemente Venezuela se ha adherido a MERCOSUR.

Se han iniciado negociaciones comerciales exploratorias entre MERCOSUR y la UE que España está muy interesada en promover.

De gran importancia ha sido la adhesión de los países sudatlánticos al Tratado de Tlatelolco de 1963 de «Prescripción de Armas Nucleares en América Latina y el Caribe», con lo que ha quedado frenada la posibilidad de una carrera de armamentos nucleares en la zona.

En 1991 Brasil y Argentina firmaron un compromiso con

Chile que prohíbe el desarrollo, la fabricación y el empleo de armas químicas y bacteriológicas.

En junio de 2004 Brasil y la República de Sudáfrica firmaron un acuerdo de cooperación militar que abarca también la adquisición de material y apoyo logístico.

En 1996 se creó la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa, a la que pertenecen, en el Atlántico Sur, Brasil, Angola y Santo Tomé y Príncipe.

La «negritud» y la afinidad lingüística son lazos trasatlánticos con África que Brasil pretende hacer valer, pero, sobre todo, existe la complementariedad económica: muchos países de la orilla africana disponen de abundantes recursos naturales y al mismo tiempo hay en ellos una creciente demanda para la reconstrucción de infraestructuras muy afectadas por las guerras civiles. Brasil y Argentina pueden atender muchas de estas solicitudes.

El proyecto más ambicioso de relación entre las dos orillas lo constituye la consolidación en el futuro de la llamada Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur, ZPCAS, establecida en 1986, marco en que veinticuatro países buscan nuevas formas de integración y colaboración regionales. Organización que ya ha obtenido algunos éxitos puntuales, entre los que cabe destacar la prohibición de obtener armas nucleares en el área.

## Polemología

Como es fácil deducir de lo expuesto, la conflictividad es mayor en África que en América del Sur, por lo que haremos un primer recorrido por los países de la costa africana de norte a sur.

En Costa de Marfil, país de 18 millones de habitantes de raza negra, el norte y una parte del oeste están en manos de movimientos rebeldes, fuera del control del Gobierno central. En 2002 los sangrientos enfrentamientos provocaron la huida de un millón de personas. Francia intervino para proteger a sus ciudadanos. Se ha conseguido crear un efímero Gobierno de Reconciliación Nacional con el apoyo de la ONU y Sudáfrica. A pesar de los numerosos acuerdos firmados por las partes bajo presión internacional no se han podido convocar las elecciones presidenciales previstas en 2005 por no cumplirse las cláusulas de desarme establecidas. Los cascos azules de la ONU, pese a haber sufrido ataques por parte de población armada, se siguen manteniendo en sus bases en el oeste del país.

En Nigeria persisten los enfrentamientos armados en el Estado de Rivers, cuya capital es Port Harcourt, primera ciudad petrolera del país. En todo el delta del Níger se pro-

ducen ataques a las instalaciones petrolíferas y al personal de éstas, así como secuestros de trabajadores perpetrados por el grupo llamado Movimiento para la Emancipación del Delta del Níger, que exige la retirada de las multinacionales. A la voladura ocasional de oleoductos se añade un tráfico ilegal de petróleo que el Gobierno reprime con dureza. Es de capital importancia para el Gobierno Federal de Nigeria la seguridad en este sector, ya que, para asegurarse unos importantes ingresos fiscales en los próximos años, pretende facilitar la explotación de petróleo en aguas profundas y duplicar la de gas natural licuado antes de 2010.

Las viñetas de Mahoma publicadas en un periódico danés provocaron la ira de los musulmanes nigerianos, que atacaron a los cristianos y a sus propiedades, enfrentamientos que se han saldado con más de un centenar de muertos.

En la región oriental del delta, habitada por los *ibos*, persiste el sentimiento independentista que dio lugar a la guerra de secesión de Biafra. Todavía perdura un movimiento *ibo* para obtenerla por medios pacíficos. Existe un litigio fronterizo entre Nigeria y Camerún que reivindica la península de Bassaki. Se trata de un territorio potencialmente rico en petróleo.

Guinea Ecuatorial y Gabón se disputan por las mismas razones una zona de los campos petrolíferos del golfo de Guinea entre los Eloboy, Corisco, Mbañe y Cocoterós.

En el enclave petrolero de Cabinda, separado de Angola — a la que pertenece políticamente— por un corredor de unos 30 km, sigue sin entregarse la guerrilla independentista del FLEC (Frente de Liberación del Enclave de Cabinda), que combate sin cuartel a las tropas angoleñas.

Tras la espantosa guerra del Zaire, ahora República Democrática del Congo, la llamada transición política, que comenzó en julio de 2003 con la firma del tratado de Petronia, instauró un sistema transaccional con todos los grupos políticos-militares representados. El Gobierno central de Joseph Kabila es débil y no tiene apenas control sobre las provincias de Kivo del Norte y Kivo del Sur en la frontera con Ruanda, sobre el distrito de Ituri en la región nordeste, ni del norte de Kantanga.

El proceso electoral de agosto-septiembre de 2006 para la Presidencia y el Parlamento, con la presencia en el Congo de 18.000 cascos azules de la ONU (MONUC) y 2.000 soldados de la UE (EUFOR), entre ellos 130 españoles, se espera sea, de ser aceptados por todos los resultados de estos comicios, el inicio de una nueva era en este convulso país. Al escribir estas líneas todavía está pendiente la segunda vuelta de las elecciones presidenciales, a la que concurren Joseph Kabila y Jean Pierre Bemba. Las encuestas dan la victoria al primero.

Para terminar este análisis polemológico mencionaremos que Namibia, el Estado más joven de África, que obtuvo su independencia en 1990 de Sudáfrica, tiene pleitos territoriales con Botswana, su vecino del este. Pasemos a la orilla americana (ver figura 5).

El coronel Mario Travassos, fundador de la escuela geopolítica brasileña, ha sintetizado los antagonismos en América del Sur de forma magistral. La geopolítica regional la concreta esquemáticamente en un cuadrado con un doble antagonismo, horizontal (este-oeste) y vertical (norte-sur). En los lados horizontales compiten por una parte Brasil y Perú y por otra Argentina y Chile, y en los verticales Perú con Chile y Brasil con Argentina. A efectos de nuestro estudio lo que más nos interesa es esta última rivalidad.

Brasil y Argentina han estado comprometidos permanentemente en una sorda carrera por la preeminencia regional, pero las ventajas a favor de Brasil han ido aumentando en el transcurso del tiempo de forma decisiva. Brasil desearía extenderse hacia el sur hasta lo que considera sus «fronteras naturales», que son los cursos superiores de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Argentina hubiera querido rehacer el antiguo virreinato del Río de la Plata, que abarcaba Uruguay, Paraguay y Bolivia. Aunque a estas alturas es un anacronismo pretender anexiones de naciones soberanas, no cabe decir lo mismo de zonas de influencia, y en este sentido ambos rivales tratan de ejercerla en los Estados tapones que los separan.

Se puede complementar el esquema cuadrático de Travassos con solidaridades oblicuas; cada uno se apoya, naturalmente, en el adversario de su rival. Así Brasil y Chile mantienen tradicionalmente buenas relaciones, y los lazos entre Perú y Argentina son estrechos, como se demostró durante la Guerra de las Malvinas.

Pero pese a estos antagonismos y las no ocultas aspiraciones de Brasil, la realidad se impone y ésta se manifiesta en la situación socioeconómica de cada país. De ahí que para hacer frente a ella se haya llegado a acuerdos como el de MERCOSUR, con el que, aparte de lograr el desarrollo económico interno, se pretende adoptar posturas comunes frente a presiones económicas externas.

En todo el ámbito del Atlántico Sur, aparte de Noruega, que conserva el islote de Bouvet, solamente otra potencia foránea mantiene importantes posesiones: Gran Bretaña. Son generalmente islas de poca extensión territorial pero, como hemos visto, estratégicamente situadas y que podrían posibilitar al Reino Unido alegar, si llegara el caso, una ZME de 200 millas, donde las nuevas tecnologías, en aguas profundas, podrían explotar en el futuro los recursos del lecho y subsuelo. De ahí que no parezca probable que el Reino Unido se aviniera a entregarlas sin compensación alguna a ningún estado ribereño.

Ya hemos sacado a colación el caso de las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, reivindicadas por Argentina. A las causas históricas por todos conocidas, hay que añadir la probable existencia de petróleo en el banco «Burwood», a unos 80 millas al sur de las Malvinas, y entre éstas y las Georgias del Sur.

Brasil aspira a la soberanía de las islas británicas de Ascensión, Santa Elena y Tristan de Cunha, alegando que fueron descubiertas por portugueses.

Aunque sin posesiones soberanas en la zona, Francia ha hecho sentir su presencia en el África Subsahariana, principalmente en las naciones de habla francesa. París sigue manteniendo acuerdos militares con sus ex colonias, que estipulan la asistencia en caso de «alteraciones internas», y conserva bases con fuerzas preposicionadas que llegan a unos 6.000 soldados. Pero el llamado «gendarme de África» ha ido perdiendo prestigio tras sus poco afortunadas intervenciones en Costa de Marfil, donde aún quedan unos 1.500 soldados, así como en Togo. Francia participa en la Fuerza Combinada de la UE que, como dijimos, está controlando el proceso electoral del Congo Kinshasa.

### **Ofensiva comercial de China**

Digno de señalar es el creciente interés chino en los países ribereños del Atlántico Sur. El gigante asiático, con su espectacular crecimiento en los últimos veinticinco años y sus necesidades crecientes para sostenerlo, se siente atraído por los riquísimos yacimientos de hidrocarburos y las materias primas existentes en los países de la orilla africana. A cambio de ellos ofrece una substanciosa ayuda económica para contribuir al desarrollo de estos depauperados países que podrían convertirse, en el futuro, en un inmenso mercado para los competitivos productos chinos. De ahí que el Gobierno de Pekín haya publicado un *Libro Blanco sobre África*, en el que se trazan las líneas de acción diplomáticas que ha de seguir una China abierta al mundo en el continente negro. China ofrece a todos estos países, según dice, sinceridad, igualdad y beneficio mutuo. Como muestra de buena voluntad ha reducido los aranceles que gravaban las exportaciones de los productos de los 25 países más pobres de África y ha condonado sus deudas. China también ha aumentado sus intercambios comerciales e inversiones en América del Sur, principalmente en Brasil, Argentina y Perú. Esta ofensiva comercial, espoleada por el acumulado superávit de su balanza exterior, empieza a preocupar en Occidente.

### **Fuerzas Armadas**

Son significativas únicamente las de las tres potencias dominantes: Brasil, Argentina y Sudáfrica, por el orden indicado.



El personal de las Fuerzas Armadas brasileñas llega a los 260.000 individuos. Actualmente la Armada brasileña es la única con capacidad aeronaval en el Atlántico Sur, con un portaaviones, el *São Paulo*, ex francés *Foch* de 33.000 toneladas, y un grupo aéreo embarcado formado por aviones *A-4 Sky Hawk*. Dispone de una docena de aviones de patrulla marítima *P-3* de procedencia norteamericana. Posee, aparte de capacidad de superficie y submarina, capacidad anfibia, de transporte, de aprovisionamiento en la mar y de guerra de minas, pero las asignaciones presupuestarias no le han permitido sustituir buena parte de su material, que es muy viejo. Brasil tiene capacidad de construcción de buques de guerra y pretende obtener un submarino nuclear. Posee varias bases navales ubicadas a lo largo de su amplia costa, siendo la principal la de Río de Janeiro y, en la garganta atlántica, la de Natal. La Fuerza Aérea de Combate de Brasil está constituida por aviones *Mirage* y viejos *F-5E* modernizados.

Las Fuerzas Armadas argentinas, con unos 60.000 militares, son actualmente muy inferiores a las brasileñas. La Armada ya no dispone de ningún portaaviones y los aviones navales *Super-Étandard* en servicio, basados en tierra, procuran mantener su capacidad operativa mediante acuerdos de adiestramiento con Brasil, que incluyen el anaveaje de los aviones argentinos en el portaaviones brasileño. También lo han hecho en la modalidad *touch and go*, aprovechando el tránsito cerca de sus costas de portaaviones nucleares norteamericanos que no tienen más remedio que doblar el cabo de Hornos. La Armada argentina no tiene capacidad anfibia ni de guerra de minas. La Prefectura Naval, dependiente del Ministerio del Interior, tiene a sus órdenes una numerosa flotilla de unidades de vigilancia marítima y aviones *Aviocar*. Sus bases navales principales son Puerto Belgrano, Mar del Plata, Río Gallegos frente a las Malvinas, y Ushuaia, en el canal de Beagle. La decadencia naval argentina, antes con una Armada superior a la brasileña, es consecuencia de las graves crisis económicas y al desprestigio de los gobiernos militares tras el fracaso de las Malvinas.

La República de Sudáfrica mantiene una Fuerza de unos 60.000 militares y 15.000 civiles asignados a la Defensa. No existe servicio militar obligatorio, aunque sí un voluntariado de corta duración. La Armada ha recibido ya el primer submarino de los tres que están construyendo en Alemania. La base principal de la Armada sudafricana es Simonstown en la bahía de El Cabo. Mantiene también una estación naval en Durban y construye otra nueva en Port Elizabeth. Sudáfrica posee modernos centros de operaciones y comunicaciones y una infraestructura costera apta para ejercer el control del importante y denso tráfico marítimo que dobla el cabo de Buena Esperanza. Mantiene fuerzas de mantenimiento de la paz en Burundi, Congo Kinshasa, Liberia, Sierra Leona, Costa de Marfil y en la conflictiva provincia de Darfur en Sudán.

Tanto la Armada argentina como la sudafricana disponen de fragatas y corbetas MEKO construidas en Alemania. Las Fuerzas Armadas del resto de los países ribereños del Atlántico Sur son insignificantes.

### El control del mar y la cooperación naval

Pese a antagonismos y rivalidades nacionales, las Marinas de guerra de los países ribereños son plenamente conscientes de la necesidad de la cooperación mutua para el control del espacio marítimo sudatlántico.

Desde hace años está establecido el sistema llamado de «Coordinación del Área Marítima del Atlántico Sur» (CAMAS), en el que participan Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay. Su dirección es ejercida cada dos años, alternativamente, por un almirante argentino, brasileño o uruguayo, y su misión es el control del tráfico marítimo que discurre por el Atlántico sudoccidental. Diariamente se realizan intercambios de información y de datos de posición entre los países indicados.

Las Armadas de los tres países americanos ribereños del Atlántico Sur suelen realizar periódicamente ejercicios combinados entre sí y con otras marinas foráneas (España participa en las UNITAS) que, aparte de mantener el nivel de adiestramiento de las unidades y la interoperatividad necesaria, incrementan la confianza mutua y estrechan las relaciones políticas. Entre estas maniobras cabe citar las ATLANSUR, de periodicidad bianual, con la Armada sudafricana.

### Conclusiones

Todo lo expuesto permite calibrar la importancia geoestratégica que está cobrando el Atlántico Sur, donde no ha llegado a concertarse ningún tratado similar al del Atlántico Norte, como intentaron los Estados Unidos en 1978, ya que entonces no se pudo contar con Brasil.

Ahora la idea parece resucitar aunque sin Norteamérica, que involucrada como se halla en Irak y Afganistán y atenta a las potencias emergentes en el continente asiático, presta interés preferente al Índico. Las dificultades que está encontrando la pretensión norteamericana de implantar el Área de Libre Comercio de las Américas demuestran el recelo existente en Iberoamérica a las iniciativas económicas del gigante del norte.

Los canales de Suez y Panamá, como hemos dicho, reducen considerablemente el tráfico marítimo que de otra forma discurriría por el Atlántico Sur. Sin embargo, la seguridad de la «ruta del petróleo» procedente del Índico, que contornea la costa de África del Sur dirigiéndose hacia la

garganta atlántica, es de gran importancia para Occidente. Es posible que esta ruta sea menos frecuentada cuando estén terminadas las obras proyectadas de ampliación del Canal de Suez. En cambio, el aumento de los intercambios comerciales entre ambas orillas dará lugar a un incremento del tráfico transversal.

Los recursos naturales, tanto renovables como no renovables, principalmente hidrocarburos y minerales estratégicos, son de suma importancia para las potencias industriales de todo el mundo. Su adquisición puede ser objeto de enconada competencia por parte de potencias foráneas al Atlántico Sur, entre ellas, China. El ahorro chino (diferencia del aumento de su PIB con respecto al del consumo) le permite financiar un volumen de inversiones impresionantes.

Los intereses españoles se centran en las pesquerías y en los hidrocarburos, así como en sus inversiones en Suramérica, sin olvidar, por supuesto, la afinidad hispánica y el interés de ser nexo de unión de ella con la Unión Europea.

Los Estados ribereños africanos son conflictivos y paupérrimos, a excepción de la República de África del Sur, líder regional sin duda alguna, que sin embargo aún no ha conseguido superar las grandes diferencias económicas entre negros y blancos pese a los planes de promoción de los primeros.

En esta orilla la fragmentación y la conflictividad actual son, en parte, consecuencia de la pasada situación colonial, con fronteras trazadas arbitrariamente, separando a veces a comunidades con lenguas y culturas aborígenes comunes. Culturas y lenguas que se cuentan por miles. Esta etnodiversidad, con odios tribales ancestrales, se traduce en la dificultad de construir estados modernos fuertes capaces de encontrar el difícil equilibrio entre la igualdad de todos los ciudadanos dentro del estado y el respeto a los particularismos locales, a veces afines al otro lado de la frontera. A los movimientos secesionistas, una de las mayores lacras del mundo actual, se une el fundamentalismo islámico en países subsaharianos con minorías musulmanas, proclives a la aplicación de la *sharia*.

Si la intervención en el Congo se saldara con la pacificación definitiva de este enorme y rico país, su consecuente desarrollo económico serviría de estímulo para continuar con una política similar en otros estados conflictivos africanos.

A estos países, primero, hay que pacificarlos mediante operaciones combinadas de mantenimiento e incluso de

imposición de la paz, para que las ayudas a su desarrollo, que tienen que ser muy sustanciales, puedan fructificar. Dichas operaciones tienen que estar patrocinadas por la ONU o, en su representación, por otras organizaciones internacionales con medios militares adecuados proporcionados sin cicatería por sus miembros. El desarrollo de estos países con la creación de puestos de trabajo *in situ* es la mejor forma de contener la inmigración a Europa. De ahí que, aunque sólo fuera por su propio interés, la UE esté obligada a «pacificar» y a «prestar ayuda económica».

Hay que tener muy presente que en el África subatlántica el desempleo afecta al 80 por 100 de la población con menos de treinta años y que los menores de esta edad sobrepasan las tres cuartas partes. Si no se remedia esta situación, a la «marea migratoria» no se le podrá poner dique alguno.

En la orilla americana la situación económica ha mejorado, pero la social en mucha menor medida, persistiendo pronunciadas e injustas desigualdades que son motivo de inestabilidad.

Aunque Argentina es la nación más rica en términos de renta per cápita, es Brasil la primera potencia de América del Sur y con aspiraciones a convertirse en gran potencia mundial.

En Brasil se ha consolidado, pese a la existencia de varias razas, un sincretismo sociocultural, pero pervive un alejamiento socio-económico. El primero es un elemento de cohesión y el segundo de disociación que entorpece sus aspiraciones geopolíticas. Brasil se ha erigido en líder regional, actuando de mediador en las crisis que surgen y tratando de aunar el disenso general a la política de Washington. Pero las aspiraciones de Brasil a llenar el «vacío geoestratégico sudatlántico» parecen desmesuradas a medio plazo dados sus problemas internos socioeconómicos y la falta de remanente para obtener y mantener unas Fuerzas Armadas modernas acordes con sus pretensiones. Concretándonos al aspecto naval, su capacidad no tiene parangón con la del Reino Unido, con posesiones permanentes en el Atlántico Sur. Brasil, como potencia regional con la que es necesario contar, sí seguirá desempeñando en este espacio un papel importante.

Las perspectivas de cooperación militar en el Atlántico Sur descansan en la existencia de intereses comunes compartidos por todos los ribereños, que no son otros que alcanzar un grado de seguridad que posibilite el desarrollo económico en ambas orillas. La consolidación de la Zona de Paz e Integración del Atlántico Sur, ZPCAS, podría ser un paso importante. ■

# 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 detalladas a continuación:

- **Capital Federal y Gran Buenos Aires**  
3,80 pesos argentinos
- **Interior**  
5,20 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 en la portada, para que se lo envíemos donde usted nos indique.

### Costos de envío:

Estarán a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa 3 para los socios del Centro Naval.

### Costos de adquisición por número:

- **Argentina:** 12.- pesos argentinos
- **Extranjero:** 4.- dólares estadounidenses

### Formas de pago:

- **En efectivo,** en nuestra oficina.
- **Giro Postal**  
A nombre de: Norma Beatriz González, Legajo Nro. 4104
- **Giro Telefónico desde el exterior Western Union**  
A nombre de: Norma Beatriz González, Legajo Nro. 4104
- **Cheque**  
No a la orden, a nombre de "Centro Naval", a Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina.

**Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros al telefax: (+54 11) 4311-0041.** Días y horarios de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 0900 a 1600.

## Publicidad en el Boletín

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

Los precios para publicar avisos en el Boletín son:

Alternativas		1 página Corte 20x28 / Caja 17,3x24,8	1/2 página 17,3x12	1/4 página 17,3x5,2
Color	1 Número	\$ 640.-	\$ 384.-	No
	2 Números	\$ 576.-	\$ 345.-	No
	3 Números	\$ 512.-	\$ 307.-	No
Blanco y negro	1 Número	\$ 480.-	\$ 264.-	\$ 145.-
	2 Números	\$ 432.-	\$ 238.-	\$ 130.-
	3 Números	\$ 384.-	\$ 212.-	\$ 116.-

Comuníquese con nosotros para publicar su aviso en nuestro número impreso.

Los pagos correspondientes se podrán abonar después de publicado el número respectivo.

El Boletín remitirá un ejemplar de ese número a quién solicitó su publicación.

*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 producidas en relación con la información contenida en esos avisos.*



# Homenaje al Almirante Brown a 150 años de su fallecimiento

Dentro del marco de los actos conmemorativos del 150° aniversario del fallecimiento del Almirante Guillermo Brown, el Correo Argentino emitió, el 10 de marzo del corriente año, un sello postal que reproduce un fragmento del óleo de Emilio Biggeri, en el que se puede ver la fragata *Hércules* durante el Combate de Martín García, y además muestra la reproducción de la firma del Almirante.

Se emitieron 100.000 ejemplares de dicho sello en un tamaño de 44x34 mm.

El Centro Naval en adhesión a tan importante evento ofreció, por intermedio del Instituto Nacional Browniano, el Salón Almirante Brown, del segundo piso de nuestra Sede Central, para efectuar la presentación del sello.

El 22 de junio se conmemoró el 230° aniversario del nacimiento del Gran Almirante, y ése fue el día elegido para la ceremonia.

Concurrieron representantes de instituciones relacionadas con la historia argentina, filatelistas y público en general. El Presidente y el Vicepresidente Primero del Centro Naval también estuvieron presentes.



El Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo, Presidente del Instituto Nacional Browniano, recibe de manos del Gerente de Filatelia de Correo Argentino, señor Rafael González Bergez, ejemplares del sello conmemorativo.

El acto fue presidido por el Gerente de Filatelia de Correo Argentino, el señor Rafael González Bergez, y por el Presidente del Instituto Nacional Browniano, Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo, quienes pronunciaron unas palabras en alusión a ese gran evento.



El Presidente del Centro Naval, Contraalmirante (R) Carlos A. Frasch, realiza el matasellado oficial en sobres.

Luego se procedió a realizar el tradicional matasellado oficial en sobres que fueron obsequiados a diferentes personalidades de la filatelia nacional, al Presidente del Centro Naval y al Presidente del Instituto Nacional Browniano. Éstos, a su vez, obsequiaron a Correo Argentino dos libros; uno sobre la historia del Centro Naval y otro sobre la historia del Almirante Guillermo Brown.

Finalizado este acto, la Sociedad Argentina de Historiadores, presidida por el doctor Eugenio Limongi, procedió a rendir también su homenaje al Almirante Brown. Lo hizo por medio de dos breves y muy interesantes conferencias dadas por el embajador Luis Domingo Mendiola y el señor Benjamín Bravo Canedo.

El Centro Naval quiso de esta manera adherir y protagonizar activamente tan magna conmemoración del Padre de la Patria en el Mar de los argentinos. ■

El Centro Naval de  
la República Argentina  
ansía la recuperación  
del rompehielos  
*ARA Almirante Irizar*

