

Boletín del Centro Naval



*Fundado
en mayo
de 1882*



República Argentina

AÑO 129 - VOL. CXXIX N° 831 SEP/ DIC DE 2011

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **831** VOLUMEN CXXVIII SEPTIEMBRE / DICIEMBRE DE 2011



Imagen de portada:
Subtenientes chilenos a bordo de la fragata
Libertad, participando de Velas Sudamérica 2010.
Imagen cortesía de *Latitud Sur* (ARMADAS DE ARGENTINA Y CHILE).

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

ISSN 0009-0123

Registro de Propiedad Intelectual

Número: 978.013 (25.11.2011)

Propietario: Centro Naval



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

Vicealmirante VGM (R) Carlos L. Alfonso

Vocales Consejo Editorial

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 Gabriel O. Catolino

Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Silvia Currenti

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
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2007 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2008 por Nota Periodística
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina

Índice



- 195 **Carta del Director**
- 196 **Cartas de Lectores**
- 198 **RECORDANDO A NUESTROS HÉROES**
Contraalmirante IM Carlos Hugo Robacio
- 199 **TÍTULOS QUE SUSTENTAN LA SOBERANÍA DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR, Y DE SAINT PIERRE ET MIQUELON**
Capitán de Fragata Pablo M. Bonuccelli
- 207 **DIPLOMACIA DE ACORAZADOS: 1904-1915**
LA POLÍTICA NAVAL ARGENTINA, REHÉN DE LOS EE.UU.
Doctor Jorge R. Bóveda
- 223 **Resumen de noticias de NuestroMar**
Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal
- 225 **EL RESCATE DEL NASHACHATA**
Capitán de Corbeta Andrés Antonini
- 233 **NO TODO ES MALO CON EL CALENTAMIENTO GLOBAL:**
EL CRUCE TRANSPOLAR DEL SCF BÁLTICA
Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin
- 239 **EDUCACIÓN COMBINADA ENTRE LAS ARMADAS DE ARGENTINA Y CHILE:**
UNA PROPUESTA
Capitán de Corbeta Luis H. Velázquez Pacheco
- 249 **Primera expedición argentina al Polo Sur**
Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Martini
- 253 **Domingo Faustino Sarmiento: 123° aniversario de su fallecimiento**
- 257 **EL CAPITÁN DE NAVÍO ERNESTO MANUEL CAMPOS Y LA TIERRA DEL FUEGO**
Capitán de Navío de IM (R) Oscar R. Gronda
- 265 **ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL GRAF SPEE**
Contraalmirante (R) Roberto Luis Pertusio
- 273 **EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO.**
LA TRASCENDENCIA DEL MUNDO GRIEGO CLÁSICO
Mayor (EA) Juan C. Arias Roig
- 285 **LOS DIRIGIBLES ARGENTINOS**
Doctores José L. Alonso y Juan M. Peña
- 289 **SANIDAD NAVAL EN MALVINAS**
QUEMADOS DE GUERRA
Doctores Santiago Mussio, Roberto J. Barbanente y Mario E. Milet
- 294 **Biblioteca CF Héctor R. Ratto. Nuevas incorporaciones**
- 296 **Comisión Directiva**

■ 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 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.

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados lectores:

Con alegría y entusiasmo les presento este nuevo ejemplar del *Boletín del Centro Naval*. Es una rama más de un árbol centenario, la forma es la del viejo tronco, pero el paso del tiempo ha impuesto que por ella circule savia nueva.

Nuestra tapa consagra una realidad que forjó nuestra Armada junto con su par del otro lado de los Andes: cadetes chilenos fotografiados en el puente de la Fragata *Libertad*. Uno de los artículos nos ilustra sobre la “educación combinada”; el autor –un joven oficial argentino– nos expone sus ideas abrevadas en la evolución de unas relaciones navales que, pioneras, abrieron la brecha para entendimientos mayores.

Rendimos homenaje a dos viejos camaradas: el Capitán de Navío Ernesto Campos y el Contraalmirante Carlos Robacio. Campos fue un pionero y hacedor de la Tierra del Fuego moderna. Robacio fue un heroico veterano de la guerra por las Malvinas.

Hombres de mar de la época actual realizaron un rescate que –vivamente– nos relata el ex-comandante del buque que lo llevó a cabo.

El 6 de enero de 2012 se cumplen cincuenta años del primer aterrizaje de aviones navales en el Polo Sur. Nos lo cuenta uno de sus protagonistas. La hazaña, realizada a las órdenes del luego Vicealmirante Hermes Quijada, es una proeza que honra a quienes, con idoneidad y coraje, fueron los primeros argentinos que pisaron ese confín austral de nuestra patria.

Una de nuestras metas es abrir nuestras páginas a quienes sin ser consocios nos enriquezcan con ideas que despierten inquietudes en todos nosotros. Un camarada del Ejército Argentino llena nuestras aspiraciones y nos ofrece reflexiones suyas para pensar, incursionando en el campo de la Estrategia.

El Centro Naval, con su tradicional respeto a las más encontradas opiniones –manifestación clara de practicar la libertad de ideas– en sus seminarios y conferencias, brinda su tribuna a oradores que, con diferentes posturas, interpretan los problemas de los intereses nacionales; uno de ellos, el Dr. Escudé, en una conferencia en 2010 publicada en nuestro *Boletín*, sirvió de acicate para que uno de nuestros consocios le respondiera en un artículo que versa sobre las Malvinas.

La experiencia de guerra en la gesta por las Malvinas, la más dura, la relacionada con heridos en combate está volcada en un artículo zaga de otros ya publicados.

A principios del siglo veinte la Argentina se proyectaba como una gran nación, la Armada era parte de esa realidad; dos artículos, uno sobre acorazados y otro sobre dirigibles, evocan indirectamente esa época donde la Marina estaba en el nivel de las más adelantadas del mundo.

Una vez más, el Contraalmirante Pertusio, maestro de marinos, nos muestra su versación, esta vez utilizando al *Graf Spee* en una faceta interesante de su historia.

Agradezco nuestros colaboradores, a Nuestro Mar que nos informa habitualmente las novedades y, fundamentalmente, a los lectores que son la razón de nuestra tarea.

Deseo a todos una Feliz Navidad y un Año 2012 que traiga Paz a la Patria y consolide a la familia naval.

Capitán de Navío (R) **Héctor J. Valsecchi**
Director

CARTAS DE LECTORES

Señor Director:

Con atención y mucha satisfacción he leído el interesante artículo "Profesores y alumnos de la segunda época escolar" (Boletín 830); el mismo demuestra una iniciativa muy saludable y que desde hace tiempo era un tema en deuda, refrescar la memoria tanto de profesores como de alumnos (cadetes) que por alguna u otra razón han contribuido al conocimiento de nuestra muy querida Escuela Naval Militar en el ámbito científico, técnico e intelectual de la República.

Es evidente que la tarea esbozada por el Prof. Aldo Puglisi en su artículo es muy extensa, y para que resultara completa y abarcara los más de 100 años de historia de enseñanza en la Armada y su contribución a la Nación, el trabajo resultaría mayúsculo. De todas maneras, este es un buen inicio y no debería ser abandonado.

Coherente con lo anterior, y debido principalmente a que en dicho artículo figura mi nombre y el de un tío mío ya fallecido, con datos equivocados y algún detalle desconocido que creo importante agregar, es que hago llegar esta carta, convencido de antemano de que no se trata de una crítica sino de una contribución más al trabajo sincero y honesto del Prof. Puglisi. Veamos entonces mis observaciones:

1. **Pág. 167, 2º párrafo:** "*Estos profesores, fueron quienes formaron a algunos Oficiales a la vez científicos... Luis E. y Guillermo Pérez del Cerro*". Aquí hay una gran confusión de tiempo y espacio; el Teniente de Navío Luis Enrique Pérez del Cerro, nació en 1897, perteneció a la Promoción 42 y estudió en Alemania becado por la Armada. El Capitán de Fragata Guillermo Pérez del Cerro, firmante de esta carta, nació en 1932, pertenece a la Promoción 80 y estudió y se graduó en la U.B.A., y no tuvo el privilegio de ser profesor de la E.N.M., en cambio, los conocimientos adquiridos por Luis Enrique en Alemania (fue alumno de Barkhausenn, padre de la electrónica) los volcó generosamente en el país: en el Taller de Electrónica Buenos Aires (ARA), la Facultad de Ingeniería (U.B.A.), la Escuela de Aplicación de Oficiales (ARA), Escuela Naval Militar, la Escuela de Mecánica de la Armada y la Escuela Industrial Otto Krause; apoyó con clases particulares *ad honorem* a oficiales designados para seguir distintas carreras en la Facultad; defendió a oficiales y cadetes, en su carácter de Oficial de Marina, ante tribunales militares por haberse identificado con ideas contrarias al gobierno; y además, le propuso a la Armada Argentina que estableciera un contrato con la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires para la incorporación a la misma, sobre la base de equivalencias curriculares, de oficiales de Marina para cursar Ingeniería en Telecomunicaciones; propuesta que se vio plasmada en su totalidad, duró muchos

años y permitió egresar a varias camadas de ingenieros en dicha orientación, a la vez que habilitó para que otras carreras afines y en cierta forma exclusivas de la Armada se encolumnaran con el mismo plan (Ingenieros navales, Guerra química, Armas y Metalografía, Armas submarinas, etc.). Desgraciadamente este buen comienzo se vio interrumpido cuando la política se mezcló con la enseñanza, como veremos en otro punto de esta nota.

Respecto a mi persona, aunque bien me hubiese gustado, yo no he podido formar cadetes, y de acuerdo a los trabajos realizados, mi perfil no ha sido mayoritariamente científico, por el contrario, he calculado redes radioeléctricas y dirigido obras de comunicaciones chicas, medianas y grandes a lo largo y ancho del país, asesorado a empresas nacionales y extranjeras, y cuando los recursos económicos me resultaron escasos, durante mi permanencia activa en la Armada, me dediqué a dar clases en la UTN (Bahía Blanca), ITBA y UBA (Buenos Aires).

2. **Pág. 170, 4º párrafo:** "*A comienzo de esa década, la Armada creó junto a la U.B.A. las carreras de Ingeniería Naval Alte. Eduardo Manera [...] y en Telecomunicaciones [Luis E. Suárez del Cerro]*". Aquí evidentemente hay un posible error tipográfico o de información, muy común al confundir apellidos tan parecidos, en lugar de Suárez del Cerro debiera decir Teniente de Navío Luis E. Pérez del Cerro. Respecto al convenio entre la Armada y la U.B.A., también citado en este párrafo, no quiero dejar pasar el tema sin expresar cierto comentario, el cual por lo triste que me resulta hubiese deseado que quedara en el olvido, pero hoy ya forma parte de la historia y vale la pena recordarlo. Resulta que, debido a posiciones políticas enfrentadas con el Gobierno Nacional, la E.N.M. con anterioridad a 1955, se desvinculó del Ing. Galloni como profesor, y si no me equivoco, ocurrió lo mismo con el Colegio Militar y la Facultad, lo cual debió dar lugar a un sentimiento antimilitar en el Ingeniero, situación que aparentemente se prolongó en el tiempo. Así las cosas, y mientras cursaba las últimas materias (me recibí en octubre de 1960) surgió dentro de la Facultad de Ingeniería un profundo sentimiento antimilitar y el Consejo, impulsado fundamentalmente por los Ingenieros Galloni y Canitrot (este último, en ese entonces alumno, y más tarde, ministro en el gobierno de Alfonsín) cuestionó el citado convenio y logró darlo de baja. Como consecuencia de este desafortunado desencuentro, para llamarlo de alguna manera, dos oficiales cursantes terminaron la carrera, dicho sea de paso, con promedio mayor a Distinguido, pero la Universidad no les otorgó título y esa fue una de las razones fundamentales por las cuales al poco tiempo el Alte. Garzoni, también profesor en la Facultad de Ingeniería para la carrera de Ingeniería en Armas,

creara el I.T.B.A. Curiosamente, con el pasar del tiempo, aquellos políticos que en su momento nos discriminaron en la Facultad, expresaban la importancia que tendría para el país que los militares cursáramos materias en la Universidad.

3. Pág. 173, 1º párrafo: “*Juan L. Rayces (1918-2000) perteneció a la Promoción 67, creó un ábaco de artillería*”. Debería decir: “...creó un ábaco de Astronomía para el cálculo del acimut de salida de Sol”.
4. En los artículos “**Profesionalismo Naval en Crisis**” y “**La A.R.A. y las Telecomunicaciones**”, Boletín del Centro Naval N° 743 y N° 749, se comentan temas afines con mucho de lo aquí expresado.

Por razones del destino me ha tocado ver y ser testigo de muchas cosas en la vida y también apreciar el grado de olvido y manipulación de las mismas; por eso, no considero nada mejor que el testimonio escrito de las vivencias de cada uno, expresadas con sinceridad. Esta ha sido la razón de esta carta, brindar un aporte para que ya sea el autor del artículo aquí comentado o un historiador, que a la Armada no le falta, algún día tenga la información completa y veraz para desarrollar a fondo lo que Puglisi con dedicación y gran esfuerzo a comenzado.

Capitán de Fragata **Guillermo Pérez del Cerro**
Socio N° 3576

Señor Director:

En relación con el Boletín N°830, artículo “Todos los tiempos, el tiempo”, del Capitán de Navío Miguel O. Catolino, tengo el agrado de comentarles a los lectores, que se trata de un tema en el que el autor brinda descripciones y conceptos de un modo excelente, y nos obliga a pensar en su significado de origen latino, al que los marinos recurrimos con frecuencia para posicionar nuestro buque. Tan solo por esta razón, desde nuestros comienzos nos despierta especial interés.

Mi opinión no se contradice con las reflexiones y conceptos del Capitán Catolino, pero creo conveniente para complementar el tema, sobre esta muy remota palabra proveniente del latín –lengua madre de muchas actividades, científicas y filosóficas– recurrir al diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.

Al Capitán Catolino, mi admiración y respeto.

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

Nota de la Dirección: Dada la extensión de las acepciones del término “tiempo” que figuran en el Diccionario mencionado, invitamos a nuestros lectores a leerlas tanto en un ejemplar del mismo o en la página de la RAE en Internet. Confiamos que, una vez realizado esto, se entienda nuestra recomendación, y nuestro estimado y respetado Capitán Hermelo nos disculpe por no agregar estas acepciones a la carta.

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 31 de marzo de 2011

Presidente: Vicealmirante VGM (R) Eduardo Rodolfo Llambí
Vicepresidente 1° Contraalmirante (R) Horacio Luis Ferrari
Vicepresidente 2° Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias
Secretario: Capitán de Navío (R) Raúl César Pagano
Tesorero: Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas
Protesorero: Capitán de Navío Cont. (R) Juan Carlos Franco

Vocales Titulares:

Capitán de Navío IM (R) Miguel Ángel Inda (Presidente Comité Socios)
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor (Jefe Delegación La Plata)
Capitán de Navío IM VGM (R) Oscar Horacio Oulton (Director Contacto Sede Núñez)
Capitán de Navío IM (R) Eduardo Rubén Demarco (Director Contacto Anexo Hotel)
Capitán de Navío (R) Marcelo Gustavo Genné (Jefe Comité Reglamentación)
Capitán de Fragata (R) Alejandro Castrilli (Rugby - Sede Núñez)
Capitán de Fragata Med. (R) Jorge A. Pérez Rovira
Capitán de Navío Cont. (R) Osvaldo Julio Chaves
Contraalmirante (R) Carlos Luis Mazzoni (Presidente IPN)
Contraalmirante VGM Carlos B. Castro Madero (Comité Académico)
Capitán de Navío VGM (R) Daniel Gustavo Manzella
Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi (Director BCN)
Contraalmirante (R) Délfór Raúl Ferraris (Jefe Delegación Mar del Plata)
Capitán de Navío (R) Cristian Pérez Colman (Jefe Comité Cultura)
Contraalmirante Gabriel Omar Urchipia (Comodoro)
Capitán de Navío VGM (R) Fernando Pedro Amorena (Director Contacto Sede Olivos)
Capitán de Navío VGM Carlos María Nogués (Náutica - Sede Núñez)
Capitán de Navío VGM (R) Leandro Ramón Gurina (Jefe Comité Deportes)

Vocales Suplentes

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro M. García Sanabria
Capitán de Navío IM (R) Juan Fernando Pendino (Jefe Delegación Bahía Blanca)
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz (Hockey - Sede Núñez)
Capitán de Navío IM (R) Julio Joaquín Eiff
Capitán de Navío Félix Eugenio Plaza (Comisión - La Plata)

Adscripto a la HCD

Capitán de Navío Dalmiro Orlando D. Miguel (Jefe Delegación Puerto Belgrano)



COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares

Contraalmirante VGM (R) Enrique Germán Martínez
Contraalmirante (R) Gustavo Adolfo Trama
Capitán de Fragata (R) Luis Esteban Kyburg
Capitán de Navío IM Ricardo Mariano Pavicic

Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Fragata IM José Luciano Acuña Alfonso
Teniente de Navío Sebastián Alejandro Musa

RECORDANDO A NUESTROS HÉROES



Contraalmirante IM Carlos Hugo Robacio

Nació en General Paz, Provincia de Corrientes, el 8 de septiembre de 1933, ingresó a la Escuela Naval Militar el 18 de enero de 1954, como Cadete del Escalafón Infantería de Marina.

Desde su egreso como Guardiamarina, en diciembre de 1958, cumplió funciones en numerosos Organismos y Unidades de la Armada, entre los que cabe mencionar: Batallones de Infantería de Marina N° 1, 2 y 3, Regimiento de Infantería de Marina N° 1, Sub Director de la Escuela de Suboficiales de la Infantería de Marina. Asimismo realizó numerosos cursos y capacitaciones profesionales.

Participó heroicamente en la guerra de Malvinas como Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 5. Su Unidad fue desplegada a las Islas Malvinas al comienzo de las hostilidades, para formar parte de la Guarnición Militar Islas Malvinas. Su Batallón estuvo compuesto por 700 hombres de la Armada Argentina y 200 del Ejército Argentino. El entonces Capitán de Fragata Robacio comandó brillantemente, durante todo

el desarrollo del conflicto del Atlántico Sur, a este grupo de hombres, combatiendo y sosteniendo su frente aún después de haber recibido la orden de rendir sus fuerzas.

El desempeño de dicha unidad es reconocido en el mundo entero, siendo importante objeto de estudio en institutos militares de todo el mundo. La valentía y profesionalismo del Batallón de Infantería de Marina N° 5 fue destacado por los mismos soldados británicos que lo vieron marchar altivo y empuñando sus armas en la entrada a Puerto Argentino.

Por las acciones llevadas a cabo, el Señor Contraalmirante recibió la Condecoración “La Nación Argentina al Valor en Combate” y la Distinción “Operaciones en Malvinas”.

Sus comandos posteriores al Conflicto fueron la Brigada de Infantería de Marina N° 1 y el de la Infantería de Marina, pasando a retiro el 31 de diciembre de 1989.

Carlos Hugo Robacio falleció el 29 de mayo de 2011. ■

TÍTULOS QUE SUSTENTAN LA SOBERANÍA DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR, Y DE SAINT PIERRE ET MIQUELON

Bahía San Carlos,
Islas Malvinas..

Pablo M. Bonuccelli

El trasfondo cultural de la invasión argentina de Malvinas: contenido nacionalista de la enseñanza de la geografía, 1879-1986, se titula la exposición brindada por el Dr. Carlos Escudé durante el Simposio 2010 - "El Atlántico Sur - visiones y posturas", y que fuera publicado en el *Boletín del Centro Naval (BCN) N° 827* mayo/agosto 2010.

Es importante que el Centro Naval ofrezca la posibilidad de tener conferencistas de la talla del Dr. Carlos Escudé. No obstante, es cierto que cada uno, en ejercicio de sus propias convicciones y argumentación respaldada, puede diferir en un marco de respeto y tolerancia. Es así que, al leer la importante propuesta que el académico aborda en su exposición, observé que erróneamente equipara la situación de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur con la de las Islas Saint Pierre et Miquelon, las cuales son francesas y están situadas próximas al territorio de Terranova, Canadá. Estimo que el argumento de fondo que sustentan tales afirmaciones no es avalado por el Derecho Internacional Público. A tales efectos me remito a comentar.

En la página 170 del BCN, el Dr. Escudé expresa que:

"En cambio, en Canadá, la posibilidad de invadir las islas de St Pierre et Michelon (una posesión francesa pegada a la costa de Labrador, que no tiene mejor motivo para ser francesa que las Malvinas para ser inglesas) jamás estuvo en el menú de opciones. Los gobiernos canadienses saben o intuyen que semejante invasión no sólo destrozaría el sistema de alianzas de su Estado, sino que sería desaprobada por sus propios ciudadanos. Las diferencias culturales parecen reflejarse en la inclusión o exclusión de la invasión en el menú de opciones de la política exterior" (Escudé, 2010).

Luego, refuerza esta equiparación en la elaboración de su hipótesis, y es entonces cuando enfatiza:

"¿Por qué la invasión de Malvinas estuvo reiteradamente en los menús de opciones de los gobiernos argentinos, mientras la invasión de St Pierre et Michelon no estuvo nunca en los menús canadienses?" (Escudé, 2010: 171).

El Capitán de Fragata Pablo Martín Bonuccelli egresó de la Escuela Naval Militar con el grado de Guardiamarina en el año 1990 y pertenece a la promoción N° 120 del Cuerpo de Comando.

Realizó el curso de Especialización en Comunicaciones en 1993, Capacitación Secundaria en Oceanografía en 1997, Aplicativo para Oficiales Navales en el año 2000, Escuela de Guerra naval en el 2008 y actualmente cursa el Nivel I de la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas.

Se graduó con honores en la Universidad Marítima Mundial 2006-2007 (Malmö-Suecia), Maestría de Ciencias (MSc) en Intereses Marítimos, especialización "Manejo Costero y Oceánico Integrado" (ICOM). Actualmente tramita su título de Abogado de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Prestó servicios entre otras unidades: cazaminas ARA Chaco, portaaviones ARA 25 de Mayo, transporte ARA Cabo de Hornos, patrullero ARA Murature, buque hidrográfico ARA Comodoro Rivadavia, buque oceanográfico ARA Puerto Deseado (Comandante año 2009), destructor ARA Almirante Brown y corbeta ARA Guericco.

Boletín del Centro Naval
Número 831
SEP / DIC 2011



La frase “una posesión francesa pegada a la costa de Labrador que no tiene mejor motivo para ser francesa que las Malvinas para ser inglesas” que podría pasar inadvertida, como puede haber ocurrido para algunas personas, oculta un grave error. Ambas situaciones no son comparables por las razones que expondré seguidamente.

En lo que sigue no indago otros conceptos del autor, que puedo o no compartir. Desde mi punto de vista, me parece importante detenerme para aclarar este yerro trascendente y que trastoca todo lo que representa la Cuestión Malvinas.

A simple vista, el comentario citado en este escrito trae a colación la situación de dos espacios geográficos que afectan a cuatro países. Dos similitudes que conviene subrayar *ab initio* son, en primer lugar, que ambos territorios son testimonio de la expansión colonialista de las potencias imperiales durante el período XVI-XIX; y en segundo lugar, que en ambas situaciones Gran Bretaña fue un actor decisivo.

Sin embargo, con poco indagar aparece la diferenciación entre ambas situaciones de manera inmediata: los títulos sobre los que se asienta la posesión de estas tierras difieren radicalmente. La equiparación de ambas situaciones puede inducir a error a un lector desprevenido, ya que lícitamente podría inferir que el comportamiento de Canadá es “racional” y el de Argentina “irracional”. Son dos situaciones históricas claramente diferentes. Por un lado tenemos la cesión realizada por la corona británica a Francia en 1763, y por el otro la misma corona británica contrapone la usurpación lisa y llana de las islas a los válidos títulos que ostenta la Argentina.

Planteada la situación inicial, el desarrollo del presente artículo abarcará una aclaración simple sobre los títulos en juego en ambas situaciones y unas palabras a modo de conclusión.

El caso del archipiélago Saint Pierre et Miquelon

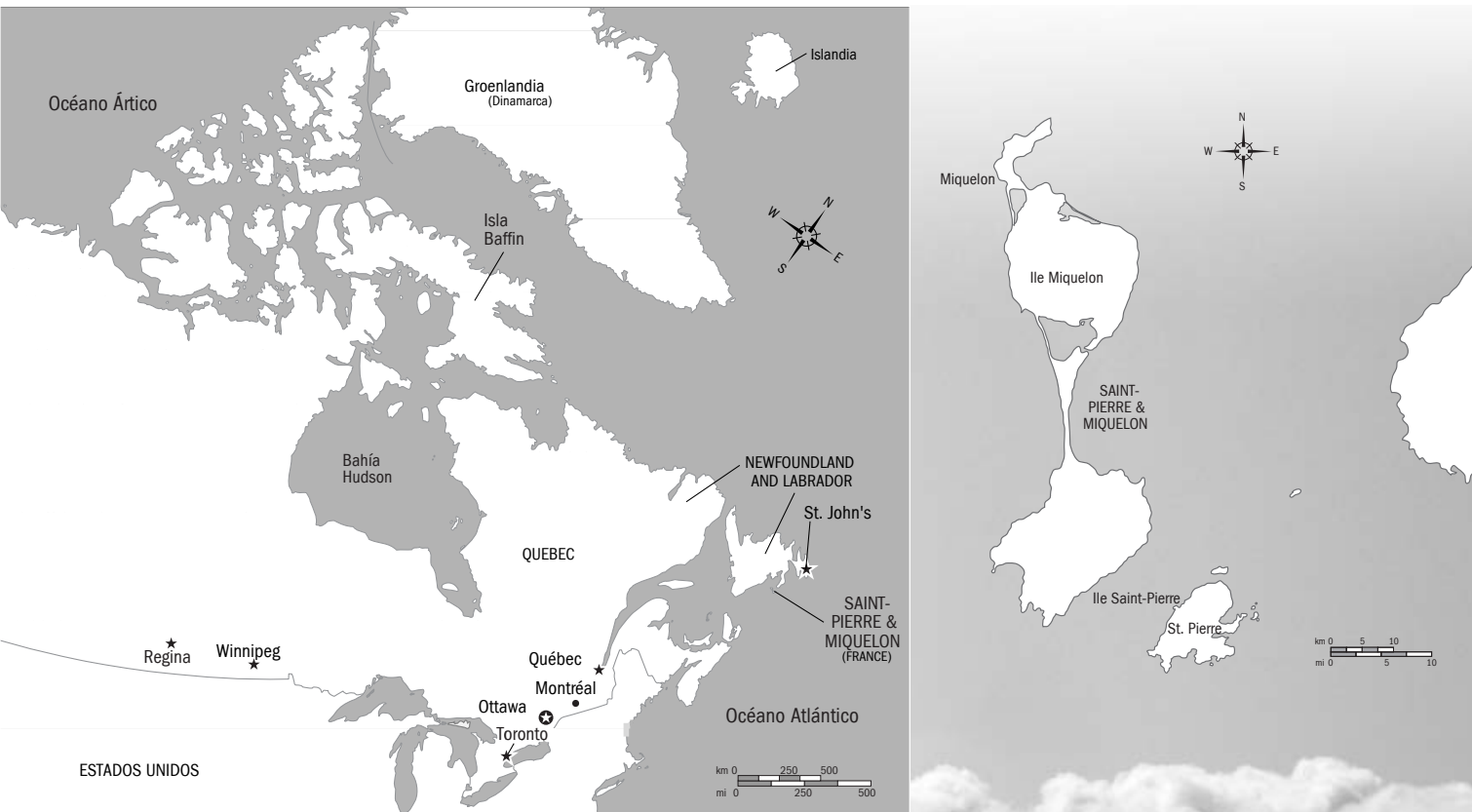
Saint Pierre et Miquelon es un archipiélago ubicado próximo a la costa de la Provincia de Terranova (Canadá) que conforma un departamento de la República de Francia (Plantegenest *et ál.*, 2003). Desde principios del siglo XVI, los pescadores vasco-franceses visitaron las islas durante las sucesivas temporadas de pesca, y desde mediados del siglo XVII hubo residentes permanentes franceses. Las islas fueron ocupadas por el Reino Unido entre 1713 (Tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de Sucesión Española) y 1763 (Término de la Guerra de los Siete Años - Tratado de París). Luego volvieron a estar habitadas por franceses hasta 1778, cuando, como consecuencia de la alianza de Francia con los nacientes EE.UU. que libraban su guerra de independencia con el Reino Unido, éste volvió a invadir las islas y expulsó a sus habitantes. Las islas volvieron a estar ocupadas por los británicos entre 1793 y 1796 durante las Guerras contra la Revolución Francesa y tras ese período otra vez estuvieron deshabitadas. En 1815 los franceses volvieron a habitarlas.

Pese a estas recurrentes ocupaciones de Gran Bretaña, el archipiélago fue cedido al Reino de Francia (en ese entonces) por el rey de Gran Bretaña al término de la Guerra de los Siete Años, hecho que consta en el artículo IV del Tratado de París de 1763, en el que se puede leer textualmente:

“El Rey de la Gran Bretaña cede las Islas de S. Pedro y de Miquelon en toda propiedad á su Magestad Christianísima para que sirvan de abrigo á los pescadores franceses y su dicha Magestad se obliga, baxo su real palabra, á no fortificar dichas Islas ni fabricar en ellas sino edificios civiles para comodidad de la pesca y á no mantener allí mas que una guardia de 50 hombres para la policía”.

De esta forma, mediante el Tratado se instrumenta el título de “cesión” que posibilita a Francia ostentar soberanía en esas tierras.

La equiparación de ambas situaciones puede inducir a error a un lector desprevenido, ya que lícitamente podría inferir que el comportamiento de Canadá es “racional” y el de Argentina “irracional”.



Isla Miquelon.
IMAGEN: GOOGLE EARTH - PANORAMIO

En “El territorio del Estado y la Soberanía Territorial”, el Dr. Julio Barberis nos enseña que “La cesión territorial es un acto mediante el cual un Estado transfiere a otro parte de su territorio” (2003). Aclara después que este acto nace de una convención, es decir, de un acuerdo entre partes. Eso fue lo que sucedió con el Tratado de París de 1763, en el que Gran Bretaña cedió a Francia las referidas islas, entre otros territorios.

El Dr. Barberis agrega que en particular este Tratado es un ejemplo de lo que denomina “cesión recíproca”, ya que ambas partes del Tratado se hacen cesiones mutuas. Francia cedió en esa oportunidad las islas Granada, Granadinas, San Vicente, entre otras (Barberis, 2003).

Pese a que en 1867 por la British North America Act, Canadá obtuvo su independencia de facto, no fue sino hasta finalizada la Primera Guerra Mundial, y particularmente en 1931, año en que

a través del Estatuto de Westminster, Inglaterra reconoció la independencia y soberanía total del país del norte. Y pese a tal reconocimiento, se reservó ciertos derechos hasta la Constitution Act de 1982, en que definitivamente logró acumular todas las funciones de poder soberano.

Hecha esta aclaración, es menester destacar que nunca fue contrastada la posesión del archipiélago por parte de Canadá luego de su independencia. Más aún, existe en Derecho Internacional un antecedente de gran valor para consolidar determinadas situaciones, y es la llamada “aquiescencia”, es decir, el consentimiento sin oposición firme. Esta aquiescencia se observa claramente en un caso llevado a la Corte de Justicia Internacional por Canadá contra Francia en la década del 80, con motivo del conflicto producido entre ambas naciones por la delimitación de la plataforma marina de Canadá y del archipiélago francés, que seguían específicas provisiones de la CONVEMAR.

Obsérvese que en todo el proceso llevado adelante en la referida Corte no se discutió la soberanía sobre Saint Pierre et Miquelon, configurándose de esta manera un ejemplo del reconocimiento implícito de la soberanía francesa por parte de Canadá del citado archipiélago.

Para resumir, el archipiélago fue cedido al entonces Reino de Francia por el Tratado de París, celebrado entre ésta y Gran Bretaña luego de la guerra de los Siete Años en 1763. La cesión es un título válido reconocido en el Derecho Internacional que opera la transmisión de los derechos sobre un territorio (Barberis, 2003).

Al adquirir su independencia, Canadá sucedió a Gran Bretaña reconociendo la soberanía francesa, reafirmando tal situación con el arbitraje por la delimitación de los espacios marinos del archipiélago. Este reconocimiento se sustenta en que “una sucesión de Estados no afectará de por sí un tratado concluido por el Estado predecesor que establezca un régimen objetivo con relación a ese territorio” (Gutiérrez Posse, 2009: 137).

El archipiélago fue cedido al entonces Reino de Francia por el Tratado de París, celebrado entre ésta y Gran Bretaña luego de la guerra de los Siete Años en 1763. La cesión es un título válido reconocido en el Derecho Internacional que opera la transmisión de los derechos sobre un territorio (Barberis, 2003).

Cuestión de las Islas Malvinas

Muy diferente es el caso de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, o Cuestión de las Islas Malvinas. La situación reconoce otro tipo de antecedentes dentro del marco del Derecho Internacional Público. A los derechos de posesión de España, que surgen del descubrimiento y luego de la ocupación efectiva, se agrega el *uti possidetis iure* en la sucesión entre Estados: el Reino de España por un lado y las Provincias Unidas del Río de La Plata, que se formaliza por el Tratado de Reconocimiento, Paz y Amistad, del 21 de septiembre de 1863.

En este caso vale lo referido por la Dra. Gutiérrez Posse, en que lo estipulado en un tratado por el Estado predecesor conserva validez y es operativo para el sucesor (2009). De ahí que todos los tratados celebrados entre el Reino de España y el Reino Unido de Gran Bretaña, mantenían vigencia al tiempo de la ocupación por la fuerza del territorio nacional en 1833.

En el caso se presenta una controversia sobre la soberanía de las Islas Malvinas, las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los correspondientes espacios marítimos circundantes (Mansi, 2010).

Continúa el Dr. Mansi (2010) observando que existió un acto de fuerza ejecutado por Gran Bretaña en 1833 mediante el cual Argentina fue despojada del ejercicio de sus derechos soberanos. En ese entonces, Gran Bretaña era una potencia colonial y comercial indiscutida, mientras que las Provincias Unidas eran un estado con su independencia recientemente consolidada y en proceso de organización.

En su explicación, el citado autor agregó que “la toma de las islas obedecía a una estrategia de la Corona destinada a ejercer el control de los espacios marítimos mediante la proyección militar y comercial en el mundo, ocupando posiciones claves para ello” (Mansi, 2010), y que

esta proyección de Gran Bretaña se hacía a expensas de otras colonias o por ocupación lisa y llana mediante la conquista de territorios independientes. Por ejemplo, España cedió Gibraltar en 1713, en 1806 y 1807 hubo intentos concretos en el Río de la Plata. En 1842 luego de la llamada “Guerra del Opio”, Gran Bretaña le impuso a China la cesión a perpetuidad de Hong Kong; en el siglo XIX consolida su presencia en Belice y las Guayanas. Todo ello en el marco de una política coherente y a largo plazo a favor de la consecución de sus intereses nacionales.

En cuanto a los títulos, Gran Bretaña los funda de manera diferente. En un primer momento esgrimió el descubrimiento y la ocupación subsiguiente. Posterior al conflicto de 1982, agregó a sus fundamentos la prescripción y la autodeterminación de los pueblos.

Estos títulos, que entran en juego en la controversia argentino-británica, son de diferente naturaleza respecto del caso de Canadá y Francia, y su precisión exige más cuidado y detalle. Ellos son el descubrimiento, ocupación efectiva. Posteriormente, debido a que por un lado la posición británica no tenía fuerza suficiente, y por otro, a la evolución de las relaciones internacionales y del derecho internacional, Gran Bretaña presentó otros títulos igualmente cuestionables y carentes de sustento: la prescripción y autodeterminación de los pueblos.

El descubrimiento y la toma de posesión de las Malvinas son acontecimientos que pertenecen a España. (Podestá Costa et ál., 1979: 231). En su extensa obra el autor concluye que:

- 1- *“Las costas patagónicas, descubiertas en 1520 por la expedición de Fernando de Magallanes, debidamente autorizado por el rey de España para descubrir tierras y colonizarlas, fueron recorridas repetidas veces desde entonces por otros marinos españoles;*
- 2- *Que el descubrimiento debe ser atribuido a Esteban Gómez, piloto de la expedición de Magallanes;*
- 3- *Que los ingleses, quienes solamente desde 1677 pasaron por los mares australes, no son los descubridores de las Malvinas y tampoco los holandeses que a partir del año 1600 divisaron las islas.”*

Un argumento adicional al descubrimiento como título válido para fundar la soberanía es la ocupación efectiva, y surge del caso Isla de Palmas, en el cual el jurista Max Huber destacó que el “descubrimiento confiere un título incoado, que si no es ejercido en un plazo razonable no otorga título legítimo”.

El Dr. Zorraquín Becú, en *Los derechos Argentinos sobre las Islas Malvinas* (Ruiz Guiñazú et ál., 1964: 64) reforzando la posición nacional realiza una detallada cronología sobre los derroteros, mapas e islarios existentes, y arriba a similares conclusiones que Podestá Costa.

Ha sido suficientemente demostrado que Bougainville, navegante francés, estableció el 2 de febrero de 1764 en la isla del este un asentamiento al que denomina Port Louis. España reclamó inmediatamente y luego de una serie de negociaciones se procedió a la entrega a España de las instalaciones el 2 de abril de 1767, quedando autoridades españolas dependientes del Gobierno y Capitanía General de Buenos Aires instaladas en Port Louis, al que le atribuyeron el nombre de Puerto de la Anunciación y más tarde, Puerto Soledad (Podestá Costa et ál., 1979: 231; Ruiz Guiñazú et ál., 1964: 71).

El 23 de enero de 1765 el comodoro inglés John Byron llegó a una de las islas del oeste, desembarca en un lugar conocido por los franceses como Puerto de la Cruzada y tomó posesión simbólica para la corona inglesa llamándolo Puerto Egmont; luego continuó su viaje al Pacífico. Un año después (8 de enero de 1766) se instaló el capitán inglés MacBride, enviado por su gobierno (Podestá Costa, 231).

Estos títulos, que entran en juego en la controversia argentino-británica, son de diferente naturaleza respecto del caso de Canadá y Francia, y su precisión exige más cuidado y detalle. Ellos son el descubrimiento, ocupación efectiva.

Estas actitudes eran violatorias de una serie de tratados vigentes:

- 1- Tratado suscrito en Madrid el 23 de mayo de 1667, cuyo Art. 2 estipula que ni ambos monarcas ni los respectivos súbditos *“atentarán, harán o procurarán que se haga con ningún pretexto pública o privadamente, en algún lugar, por mar o por tierra, en los puertos o en sus ríos, cosa alguna que pueda ser en daño o en detrimento de la otra parte”*;
- 2- Tratado de Madrid de 1670, Arts. 7 y 8, se confirma el tratado del 23 de mayo del 67 y se estipula la prohibición para los ingleses de dirigir su comercio o su navegación a los lugares que España posee en las Indias, o comerciar en ellos, y se establece que Gran Bretaña gozará de la soberanía de todas las tierras situadas en América que posea en la actualidad;
- 3- Tratado de Utrecht del 13 de julio de 1713, en cuyo Art. 8 España se compromete a no transferir a Francia u otra nación, territorio alguno situado en las Indias Occidentales;

Descubierta la ocupación de MacBride, fue desalojada por el Gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucareli el 10 de junio de 1770. A través de negociaciones entre las dos coronas con la mediación de Francia, restituyó la posesión de Port Egmont con una cláusula de gran valor: *“Declara al mismo tiempo que la promesa que hace Su Majestad Católica de restituir a Su Majestad Británica la posesión del fuerte y puerto llamado Port Egmont no perjudica en modo alguno a la cuestión de derecho anterior de soberanía sobre las islas Malvinas”*. Esta cláusula conforma una reserva aceptada tácitamente por Gran Bretaña.

El abandono y la posición de ambas potencias se corroboró con la Convención de Nootka Sound, celebrada entre España e Inglaterra el 28 de octubre de 1790, la que en su Art. 6 dispone que *“los súbditos respectivos de las dos potencias no formarían en lo venidero ningún establecimiento en las costas orientales u occidentales de la América Meridional situadas al Sur de las costas o islas adyacentes ya ocupadas por España, siendo entendido que los súbditos de ambas podrían desembarcar en las referidas costas o islas con el propósito de pescar y podrían construir cabañas y otras instalaciones temporarias que sirvieran solamente a ese objeto”*.

En definitiva, la ocupación de los ingleses solo existió en el llamado Puerto Egmont, y se extendió por un plazo de ocho años, con la protesta de España y las contingencias resultantes. La ocupación efectiva de España fue anterior (desde 1764) y había sido permanente.

En síntesis, esta ocupación inglesa era violatoria de tratados vigentes. Además, por su forma encubierta, puede decirse que fue carente de buena fe, lo que permite suponer que Gran Bretaña conocía la existencia del asentamiento francés. De la misma manera, el espacio ocupado se limitaba a Puerto Egmont, que quedó abandonado a partir de 1774.

La posterior ocupación de 1833, además de atentar contra los tratados mencionados anteriormente, era también violatoria de un tratado que había sido recientemente concluido, el “Tratado de Amistad, Comercio y Navegación celebrado entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y Su Majestad Británica” del 2 de febrero de 1825, por el cual Gran Bretaña reconoció la independencia de las Provincias Unidas y, naturalmente, la existencia de un ámbito territorial propio de ella (Bologna, 1982). Este espíritu contrariado por la ocupación se manifiesta explícitamente en su Art. 2, que establecía que *“...habrá entre todos los territorios de Su Majestad británica en Europa y los territorios de las Provincias Unidas del Río de la Plata una recíproca libertad de Comercio”*.

Otro argumento esgrimido por Gran Bretaña es la prescripción. Brownlie, destacado abogado internacionalista y autor de numerosas publicaciones referidas a la materia, no opinaba favorablemente acerca del poder de la prescripción como institución de Derecho Internacional Público, según la cita de Ferrer Vieyra (1984: 158). Continuaba la cita de Ferrer Vieyra en su libro *Principios de Derecho Internacional* destacando que para Brownlie la prescrip-

En definitiva, la ocupación de los ingleses solo existió en el llamado Puerto Egmont, y se extendió por un plazo de ocho años, con la protesta de España y las contingencias resultantes. La ocupación efectiva de España fue anterior (desde 1764) y había sido permanente.



Muelle de Pradera del Ganso, Islas Malvinas.

ción debía basarse en principios tales como la buena fe, el presunto abandono voluntario de los derechos por la parte de quien pierde el título, y la necesidad de preservar el orden y la estabilidad internacionales (Ob. Cit. En Ferrer Vieyra, 1984: 158).

Enrique Ferrer Vieyra sostenía que la prescripción debe ser ininterrumpida y pacífica, y que para ser pacífica tiene que haber consentimiento, lo cual no ocurre si media protesta (1984: 158).

Finalmente, y producto del desarrollo del derecho internacional y principalmente del rol desempeñado por organismos como la Liga de las Naciones y su continuadora, la Organización de las Naciones Unidas, surgió el principio de la Libre Determinación de los Pueblos.

Mediante Resolución 1514 XV de las Naciones Unidas del 14 de diciembre de 1960, se proclama el derecho a la libre determinación de los pueblos en estos términos:

“2. Todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación; en virtud de este derecho, determinan libremente su condición política y persiguen libremente su desarrollo económico, social y cultural.”

Pero inmediatamente en el punto 6 se lee:

“Todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas.”

De esta manera, se fortalece la posición nacional que sostiene:

- 1- Que el derecho a la libre determinación de un pueblo se subordina al principio de la integridad territorial.
- 2- Que los habitantes de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del sur no constituyen un “pueblo” al efecto del principio de la libre determinación.

Esta posición fue fortalecida en 1985 cuando la Asamblea General rechazó explícitamente una propuesta de enmienda británica que pretendía la incorporación del principio de autodeterminación en la Cuestión de las Islas Malvinas.

Refuerza esta posición la contundente reflexión del Licenciado Juan Recce, quien al referirse a la situación de los kelpers dice:

“La identidad kelper no existe como tal. No habiendo arraigo transgeneracional y registrándose un crecimiento vegetativo igual a cero, los isleños no son un pueblo con derecho a la autodeterminación sino una simple población trasplantada. La lógica

Lic. Juan Recce, en referencia a la situación de los kelpers: “La identidad kelper no existe como tal. No habiendo arraigo transgeneracional y registrándose un crecimiento vegetativo igual a cero, los isleños no son un pueblo con derecho a la autodeterminación sino una simple población trasplantada. La lógica cohesionante de esta comunidad no está anclada en una identidad ancestral y un capital simbólico común, sino en un proyecto económico a escala insular que constituye a cada isleño en accionista y empleado de la “PyME kelper” (2010: 138).”

cohesionante de esta comunidad no está anclada en una identidad ancestral y un capital simbólico común, sino en un proyecto económico a escala insular que constituye a cada isleño en accionista y empleado de la "PyME kelper" (2010: 138)."

Conclusiones:

- 1- La situación entre ambos territorios difiere radicalmente debido a los títulos que cada parte ostenta para fundar su soberanía. En un caso Gran Bretaña cedió por tratado, haciendo uso de su derecho. En nuestro caso, Gran Bretaña, por un acto de agresión ilegítimo ocupó un territorio, esgrimiendo posteriormente títulos de probada invalidez. De allí que las posiciones de Canadá y Argentina sean también claramente diferenciadas.
- 2- No puede validarse el núcleo de la exposición central del Dr. Escudé cuando se desconocen estas notorias diferencias de títulos que sustentan la posesión de Francia del archipiélago Saint Pierre et Miquelon por una parte y a la que pretende ostentar el Reino Unido sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. No son títulos comparables.
- 3- La agresión ilegítima operada por Gran Bretaña en 1833 intenta ser justificada por cuatro títulos a saber: descubrimiento, ocupación efectiva, prescripción y libre determinación de los pueblos, cuyo débil sustento internacional impone a Gran Bretaña evitar cualquier diálogo con Argentina, pese a las reiteradas propuestas realizadas por la AG de las Naciones Unidas (A/ RES/ 2065 -XX- de enero de 1965; A/ RES/ 3160 -XXVIII- de enero de 1974; A/ RES/ 31/ 49 de diciembre de 1976; A/ RES/ 37/ 9 de noviembre de 1982; A/ RES/ 3812 de diciembre de 1983; A/ RES/ 43/ 25 de enero de 1989). Argentina ostenta, sin embargo, los títulos de sucesión de estado (por el *uti possidetis iure*), luego el descubrimiento y la inicial ocupación efectiva por España y continuada por las Provincias Unidas, formalizada la sucesión en el Tratado de Reconocimiento, Paz y Amistad, del 21 de septiembre de 1863, celebrado entre ambos países.
- 4- Es importante tener presente por un lado que los títulos esgrimidos por nuestro país tienen sustento en el Derecho Internacional, que existen resoluciones de las Naciones Unidas que reconocen la existencia de una controversia de soberanía en la región, que se ha instado al Reino Unido de Gran Bretaña en repetidas oportunidades para iniciar y después de 1982 a reanudar el diálogo, y que, en definitiva, la razón nos asiste. Por otra parte, la situación internacional gira sobre un conjunto de relaciones entre estados iguales y soberanos, pero que ese concierto de naciones no desconoce las relaciones de poder y en esa estructura, el Reino Unido conserva gran ventaja sobre nuestro país. Esto hace que la solución para la recuperación definitiva de nuestro territorio deba esperarse en el largo plazo, algo a lo que no estamos muy acostumbrados. ■

La situación internacional gira sobre un conjunto de relaciones entre estados iguales y soberanos, pero que ese concierto de naciones no desconoce las relaciones de poder y en esa estructura, el Reino Unido conserva gran ventaja sobre nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA

- BARBERIS, J. (2003). El territorio del Estado y la soberanía territorial. Buenos Aires. Editorial Abaco, de Rodolfo Depalma.
- BOLOGNA, A. (1982). Los derechos argentinos sobre las Islas Malvinas. Recuperado el 21 de enero de 2011 del sitio web: http://www.cerir.com.ar/admin/_cerir/archivos/libros/0000168/REI_03_003_103.%5B1%5D.pdf
- El tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Gran Bretaña y el Gobierno de Buenos Aires fue firmado en Buenos Aires el 2 de febrero de 1825, según consta en el texto del mismo. Ver Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Biblioteca de la Cancillería, Instrumentos internacionales de carácter bilateral suscriptos por la República Argentina (hasta el 30 de junio de 1948), Buenos Aires, 1950, t. III, pág. 1957.
- ESCUDÉ, C. (2010, mayo-agosto). "El trasfondo cultural de la invasión argentina de Malvinas: contenido nacionalista de la enseñanza de la geografía, 1879-1986". Boletín del Centro Naval, 827, 169-184.
- FERRER VIEYRA, E. (1984). Las Islas Malvinas y el Derecho Internacional. Buenos Aires: Depalma.
- GUTIERREZ POSSE, H. (2009). Guía para el Conocimiento de los Elementos de Derecho Internacional Público. Buenos Aires: La Ley.
- MANSI, A. (2010). "La Cuestión de las Islas Malvinas". Clase de Grado. Artículo inédito. Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Mar del Plata.
- PLANTEGENEST, M.; LOSIPESCU, M.; MACNAB, R. (2003). "The french Island of Saint Pierre et Miquelon: a case for the construction of a discontinuous juridical continental shelf." Recuperado de Internet el 5 de enero de 2011 del sitio <http://www.gmat.unsw.edu.au/ablos/ABLOS03Folder/PAPER5-1.PDF>
- PODESTÁ COSTA, L.; RUDA, J. (1979). Derecho Internacional Público, Vol. 1. Buenos Aires: TEA.
- RECCE, J. (2010). "Malvinas: Argentina frente al desafío de redefinir su identidad estratégica. De la 'PyME kelper' al enclave estratégico europeo", en: Agustín Romero (Compilador), La cuestión de las Islas Malvinas en el marco del Bicentenario, Observatorio Parlamentario Cuestión Malvinas, Editorial del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 2010, págs. 133-139.
- RUIZ-GUIÑAZÚ, E.; GANDÍA, E.; CAILLET-BOIS, R.; ZORRAQUÍN BECÚ, R. (1964). Los derechos argentinos sobre las Islas Malvinas. Buenos Aires: Peuser.
- Tratado de París de 1683. (1796). Colección de los tratados de paz, alianza, comercio &c. ajustados por la corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado del señor don Felipe quinto hasta el presente. Recuperado de Internet el 7 de enero de 2011 del sitio http://books.google.es/books?id=XJgNAAAAQAAJ&printsec=titlepage&source=gbs_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

DIPLOMACIA DE ACORAZADOS: 1904-1915

La política naval argentina, rehén de los EE.UU.

Jorge R. Bóveda

Jorge Rafael Bóveda es abogado y autor de numerosos trabajos de Historia Naval Argentina. Miembro del Instituto de Historia Militar Argentina.

BRASIL INAUGURA LA ERA DEL DREADNOUGHT

La década anterior al estallido de la Primera Guerra Mundial evidenció un nuevo período de expansionismo naval de las principales potencias sudamericanas, esto es, la Argentina, Brasil y Chile. Brasil fue la primera en aumentar su escuadra de combate de la mano de José María da Silva Paranhos hijo, Barón de Río Branco ⁽¹⁾ (1848-1912), brillante estadista y sagaz diplomático que había logrado incorporar territorios a su país a expensas de sus vecinos, pero sin recurrir a las armas, nada menos que 1.200.000 km² (cuatro veces la Provincia de Buenos Aires), todo lo cual aumentó su convicción de que Brasil emergería como una gran potencia. Para dar credibilidad a esa imagen, su plan preveía la creación de una poderosa flota.

Durante largos años, Brasil ocupó una posición de inferioridad naval respecto de Chile y Argentina, pese a ser el país geográficamente más grande de la región. Su postergada ambición de consolidarse como una potencia sudamericana llevó a Brasil a reorganizar su marina de guerra en 1904. Al asumir el poder Rodrigues Alves, designó al frente de la cartera de Marina al Almirante Julio César de Noronha. Este oficial, influenciado por la doctrina creada y difundida por el Capitán norteamericano Alfred Mahan ⁽²⁾, presentó un programa naval que fue aprobado por Decreto 1.296 del 14 de diciembre de 1904. El mismo autorizaba la compra de tres acorazados de 14.000 ton, tres cruceros acorazados de 9.500 toneladas, seis cazatorpederos de 400 toneladas, seis torpederas de 130 toneladas, seis torpederas de 50 toneladas, tres submarinos y un transporte capaz de

⁽¹⁾ El éxito de su gestión como perito brasileño en el arbitraje sobre la cuestión de las Misiones (1893) que disputaban la Argentina y Brasil, confiada al presidente de EE.UU., Grover Cleveland, convierte al oscuro cónsul General en Liverpool en celebridad nacional. Su adversario argentino es Estanislao Zeballos, con quien inaugura una rivalidad política y personal que tendrá serias repercusiones en la relación entre los dos países por muchos años. (Ricupero, Rubens. Barón de Río Branco, Editorial Nueva Mayoría, 2000).

⁽²⁾ Mahan proponía el concepto de que toda potencia que se precie de tal debía tener el "dominio del mar". Ello se lograba por medio de una poderosa fuerza naval, capaz de imponer su voluntad a cualquier otra que se le opusiera. Esta línea de pensamiento estratégico fue rápidamente adoptada por las grandes potencias y también en los principales países de Sudamérica.



(3)
 Guedes, Max Justo, El Barón de Río Branco y la modernización de la defensa, páginas 321-345, en Cardim, Carlos Henrique Río Branco: América del Sur y la modernización del Brasil, Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, 2003.

cargar 9.500 toneladas de carga ⁽³⁾. Este programa era parte de un plan estratégico concebido por Río Branco, que incluía la expansión territorial y el estrechamiento de las relaciones con el gobierno de los EE.UU.. Curiosamente, en el momento en que la acción del Brasil se divisó en el horizonte argentino, no había entre ambos países importantes cuestiones diplomáticas pendientes por resolver.

(4)
 Keegan, John, The Price of Admiralty: The evolution of naval warfare, Penguin Books, 1988, pag. 118.

Por distintas causas, aquel ambicioso programa naval fue demorado hasta 1906, año en que Inglaterra botó el revolucionario "Dreadnought" que introducía cambios radicales en la construcción naval de la época. No sólo había sido construido en tiempo récord (entre octubre/1905 y febrero/1906) sino que, además, disponía de turbinas de vapor que le conferían la velocidad de un crucero y contaba con una robusta coraza, características que lo distinguían de cualquier otro buque a flote. Su armamento estaba conformado exclusivamente con piezas de gran calibre (10 cañones de 12" en 5 torres) capaces de perforar la coraza de cualquier eventual adversario. Este sería el primero de una serie de buques cuyo declarado rol sería aniquilar la cortina protectora de una flota enemiga, procurando definir la acción en un enfrentamiento decisivo de buques capitales al estilo Trafalgar ⁽⁴⁾.



ARA *Moreno* navegando en el Atlántico Sur.

Como consecuencia de ello, Brasil, ahora con Alfonso Pena como presidente y el Almirante Alexandrino de Alencar como Ministro de Marina, reemplazó, mediante el Decreto N° 1.567 del 23 de noviembre de 1906, su programa original de tres acorazados de 14.000 toneladas por dos unidades del tipo "Dreadnought" de 19.280 toneladas y doce cañones de 305 mm; que fueron encargados a los Astilleros Armstrong Whitworth & Co. Ltd. de Inglaterra. Se los designó con los nombres de *Sao Paulo* y *Minas Gerais*, los dos estados más poderosos e influyentes de Brasil, cuna de los primeros presidentes republicanos. Los

poderosísimos buques debían incorporarse a la escuadra Brasileña en 18 meses, es decir, en junio de 1908.

Argentina y Chile no estaban en condiciones de responder al desafío brasileño dada la vigencia del acuerdo de desarme suscripto en 1902, el primero en su tipo en el mundo, que vedaba a ambos países la posibilidad de adquirir nuevos buques por el término de cinco años. Sin embargo, no pasó mucho tiempo antes de que Chile renunciara a este acuerdo haciendo saber a la Argentina, a principios de 1906, que tenía intenciones de reforzar su escuadra con dos buques de gran porte. Argentina, la más renuente de las potencias sudamericanas a embarcarse en una nueva y costosa carrera armamentista, no podía ya ignorar el desequilibrio del poder naval que se cernía sobre la región.

El Presidente Figueroa Alcorta, quien ya durante el gobierno de Quintana había declarado: "No podemos permitir que otro país sudamericano nos aventaje en poder naval. Ningún sacrificio nos debe detener", convocó en septiembre de 1906 a una "Junta de Notables" a la que acudieron los más eminentes hombres públicos y personalidades destacadas de la vida política nacional para considerar la cuestión de los armamentos navales frente a la amenazadora posición de Brasil.

Pese a que las deliberaciones fueron mantenidas en la más estricta reserva, se sabe que Zeballos, quien en ese momento no ocupaba ningún cargo gubernamental, apoyó la postura del Ejecutivo en cuanto a la necesidad de fortalecer a la Armada Argentina para vedar el control del mar y de los ríos interiores a otras potencias sudamericanas.

Se desató un feroz debate parlamentario en torno a los fondos requeridos para responder a la amenaza y se sucedieron varias crisis de Gabinete antes de que la cuestión de los armamentos navales fuera decidida. A finales de 1907, un nuevo error de la diplomacia de Teodoro Roosevelt sacudió aún más el ya herido orgullo argentino al despachar una escuadra de 16 navíos de guerra hacia San Francisco pasando por el estrecho de Magallanes. La flota debía reaprovisionarse de carbón en Trinidad, Río de Janeiro, Punta Arenas, Callao, y la bahía de Magdalena. El Departamento de Estado no puso objeciones a la omisión de Buenos Aires y Valparaíso.

El 15 de enero, mientras la escuadra norteamericana se encontraba en Río, Roosevelt envió a su par brasileño un cálido mensaje en el cual se refería a los barcos de guerra como “mensajeros de amistad y buena voluntad que habrán de celebrar con ustedes la vieja y continuada amistad de nuestras dos grandes repúblicas”. El Ministro Zeballos recibió la noticia como una bomba de alto poder. Inmediatamente, calificó la omisión de los puertos argentinos como un “acto de hostilidad”, amonestó al ministro argentino en Washington por su pasividad y dio órdenes para que se pusiera en contacto con las autoridades norteamericanas y logrará convencerlos de que algunos de los barcos hicieran escala en Buenos Aires o Bahía Blanca. Se tomaron rápidas medidas para enviar una flotilla de destructores a Buenos Aires, pero ello no puso fin a la cuestión. Grupos nacionalistas argentinos amplificaron el incidente con el objeto de lograr apoyo popular para un programa de construcciones navales equiparable al de Brasil.

LA PAZ CONTINENTAL EN PELIGRO

El Barón de Río Branco desde Itamaraty, y Estanislao S. Zeballos desde Buenos Aires iniciaron un peligroso duelo diplomático de intrigas y alianzas que parecía conducir a ambos países hacia un inevitable choque armado. Los brasileños temían que la Argentina fuera a restablecer la soberanía sobre antiguos territorios del virreinato. Los argentinos sospechaban que Brasil estaba detrás de la irreductible posición uruguaya en torno a la controversia por la jurisdicción de las aguas del Río de la Plata y la Isla Martín García. Las frecuentes demostraciones públicas de amistad entre los Estados Unidos y Brasil no contribuían a apaciguar los temores argentinos sino a alimentar los crecientes rumores de una alianza militar entre ambos países y el apoyo norteamericano al rearme brasileño.

Debido a la sistemática negativa de los legisladores argentinos a aprobar la ley de armamentos navales auspiciada por el Presidente Figueroa Alcorta entre 1906 y 1907, el ahora Canciller Zeballos concibió la idea de formar una “alianza” con Chile con el objeto de presionar a Brasil para que cediera uno de sus “Dreadnoughts”⁽⁵⁾.

Las relaciones con Chile habían mejorado notablemente gracias a la amistad personal entre Zeballos y el Presidente chileno, Pedro Montt. Su hermano, Luis Montt, viajó a Buenos Aires para analizar la “alianza defensiva” entre ambos países, que si bien no incluía la asistencia militar en caso de guerra, constituiría un factor de presión que el Brasil no podría desconocer. El acuerdo preveía la invitación a Brasil para formar parte de la alianza. Esta cláusula, como lo reconoció el propio Zeballos, había sido introducida para “salvar la amistad del Brasil y los móviles elevados de esta política”, en el caso de que el documento tomara estado público. El tratado nunca llegó a firmarse por el riesgo implícito que conllevaba para Chile la posible enemistad con Brasil. Este ambicioso plan de Zeballos buscaba aislar a Brasil y ganar tiempo para resolver la cuestión de los armamentos.

Al quedar trunca la opción de una alianza defensiva argentino-chilena el canciller Zeballos urdió una eventual “guerra preventiva” contra Brasil, por si las negociaciones directas con ese país fracasaban, fijando como objetivo la ciudad de Río de Janeiro, una plaza considerada fácil de capturar por los militares argentinos. El plan contemplaba la movilización de la escuadra argentina y 50.000 reservistas de la Guardia Nacional⁽⁶⁾.

(5)
Etchepareborda, Roberto, Zeballos y la Política Exterior Argentina, Editorial Pleamar, 1982, pág. 62/64.

(6)
Zeballos a Roque Sáenz Peña, AGN Archivo Ernesto Celesia: correspondencia Zeballos-Roque Sáenz Peña, citado en Etchepareborda, Roberto, Los Armamentos Navales de 1908: enfrentamiento de empresas y diplomáticos en Investigaciones y Ensayos N° 13, pág. 183/4.

Acorazados ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia* en el puerto de Buenos Aires (hoy Puerto Madero).



(7)
En ese momento, el Presidente de Brasil era Alfonso Moreira Pena, quien culminó su mandato en 1906.

(8)
Schiff, Warren, The Influence of German Armed Forces and War Industry on Argentina, *Hispanic American Historical Review* Vol. 52 August 1972, pág. 449.

(9)
Carta de Zeballos a Roque Sáenz Peña del 27/06/1908. Zeballos responsabilizó de su renuncia al Ministro de Marina, Betbeder y al diario *La Nación*. Ver texto completo de la carta en Etchepareborda, Roberto, La política externa argentina (1870-1920), Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 1967, pág. 233/241.

De acuerdo con Zeballos, el “ultimátum” a Brasil (7) para que dividiera su escuadra con la Argentina en el término perentorio de ocho días habría sido aprobado por el Gabinete en pleno el 10 de junio de 1908 “sin observación alguna”. Sin embargo, el plan y lo tratado en la reunión se filtraron a la prensa, recibiendo la oposición de algunos sectores del Gobierno y de la opinión pública. A ello se sumó una discreta intervención de la diplomacia británica en contra de Zeballos, percibido como un elemento perturbador de la paz subregional (8). Seis días después, Zeballos renunció a pedido del Presidente debido a fuertes presiones de los sectores Roquistas y Mitristas favorables a una política de acercamiento con Brasil (9).

Pasaron 30 meses desde que Brasil firmó los contratos para la construcción de sus acorazados antes de que el Congreso argentino aprobara el programa naval de Figueroa Alcorta. La Ley N° 6.283 del 17 de diciembre de 1908 autorizó la suma de \$32.000.000 de pesos oro para la adquisición de dos dreadnoughts o acorazados, seis destructores y 12 torpederos. También preveía la facultad (para el Ejecutivo) de aumentar las adquisiciones en: un acorazado, tres destructores y cuatro torpederos.

La Argentina convocó el 1ro de marzo de 1909 a una licitación internacional –la primera en su tipo en el mundo– para recibir ofertas de las principales firmas constructoras de Europa y Norteamérica. A tal fin se trasladó una comisión naval argentina a Londres, presidida por el Contraalmirante Manuel Domecq García, quien se instaló en la exclusiva Victoria Street N° 36, en Westminster, un selecto barrio londinense donde se encontraban situadas las principales reparticiones de gobierno y las oficinas coloniales.

Fueron treinta y uno los astilleros que respondieron a la convocatoria argentina, presentando más de mil planos de los diferentes tipos de buques, incluidos en el pliego de condiciones. La comisión naval argentina se abocó a visitar los astilleros ingleses, alemanes y austríacos manteniendo a raya a los voraces intermediarios de las casas constructoras. “Da una idea de la forma seria en que se ha procedido –dice un corresponsal de *El País* en una carta fechada el 17 de marzo de 1909- la escrupulosidad en que han sido presentadas las propuestas; algunas casas han enviado volúmenes de más de 300 páginas, impresas y encuadernadas en cuero de Rusia y hasta 20 bultos de modelos, siendo que los volúmenes citados sólo a cascos se refieren.”

(10)
Livermore, Seward W., Battleship Diplomacy in South America: 1905-1925, *The Journal of Modern History*, volume 16, Issue 1. Mar, 1944, pág. 31-48.

La competencia por el millonario negocio fue feroz e inescrupulosa. Firmas europeas de reconocido prestigio contaban con el apoyo de sus respectivos gobiernos, que nunca vacilaron en ejercer presión diplomática para influenciar la adjudicación de los contratos a sus propios connacionales. Pero los norteamericanos estaban dispuestos a todo para arrebatar a los

ingleses el cuasi monopolio del mercado de la construcción de buques de guerra (10).

La designación del veterano abogado corporativista Charles H. Sherrill (11), para llevar adelante las negociaciones en Buenos Aires, actuando en conjunción con el departamento de Estado y el Departamento de Marina, permitieron a los Estados Unidos adjudicarse los contratos de los dos acorazados el 21 de enero de 1910. Al día siguiente, el Secretario de Estado, Philander Knox, comunicaba a la Fore River Shipbuilding Company, de Quincy, Massachusetts, la adjudicación de los contratos para la construcción de los buques y, a la Bethlehem Steel Corporation, un contrato de US\$1.000.000 para fabricar la artillería de los acorazados y de los torpederos que habrían de construirse en astilleros de Inglaterra, Francia y Alemania (12). Después de siete meses de “acción constante, agresiva e inmediata” los funcionarios norteamericanos, desde Taft hasta Sherrill, estaban genuinamente orgullosos de los resultados obtenidos en su primera licitación internacional, que les dio la oportunidad de subrayar el gran prestigio y eficiencia que los contratos de los buques de guerra habían ganado para el trabajo, la industria y el comercio norteamericanos.

EL MOTÍN DE LOS ACORAZADOS (13)

Mientras tanto, los grandes acorazados monocalibres brasileños *Sao Paulo* y *Minas Gerais*, cuya misión era obtener la supremacía naval en el Cono Sur, recién fueron recibidos en 1910, pero su efectividad como unidades de combate estaba a punto de ser eclipsada por un problema doméstico de difícil solución.

Ni el Gobierno ni los propios militares habían advertido el creciente malestar de la marinería por el uso y abuso que hacían los Oficiales de los castigos corporales a bordo de los buques. El riguroso Código de Disciplina Militar vigente, el exceso de trabajo y la poca paga habían generado un peligroso clima en las filas de la Marina de Guerra carioca que tendría consecuencias imprevistas en el futuro desenvolvimiento de la fuerza.

El 22 de noviembre de 1910 a las 22:30, apenas siete días después de asumir la presidencia, el Mariscal Hermes da Fonseca, estalló un motín a bordo del acorazado *Minas Gerais* recién llegado al país, como consecuencia del desproporcionado castigo que había recibido un marinero (negro) de ese buque la noche anterior. Su Comandante, el Capitán de Navío Joao Batista Das Neves fue asesinado junto a otros oficiales de la plana mayor que se resistieron al motín. Los acorazados *Sao Paulo* y *Deodoro*, conjuntamente con el scout *Bahía* se unieron a los rebeldes.

En la madrugada del 23, las unidades amotinadas efectuaron algunos disparos con cañones de pequeño calibre sobre Río de Janeiro y Niteroy causando pocos daños materiales, algunos heridos y la muerte de dos niños en el Morro de Castelo. También se dijo que había muerto una mujer en el Morro de Pinto, aunque ello nunca fue confirmado.

Los buques rebeldes controlaban el movimiento de las embarcaciones en la bahía de Guanabara, detenían las lanchas de pasajeros y disparaban sobre aquellas lanchas o botes sospechosos. El Arsenal de Marina, las islas de Villegagnon y de los Cobras, y los barcos fondeados en San Benito fueron fustigados por un tiroteo más intenso, sin acertarles; nunca se supo si intencionalmente o por la escasa puntería de los artilleros.

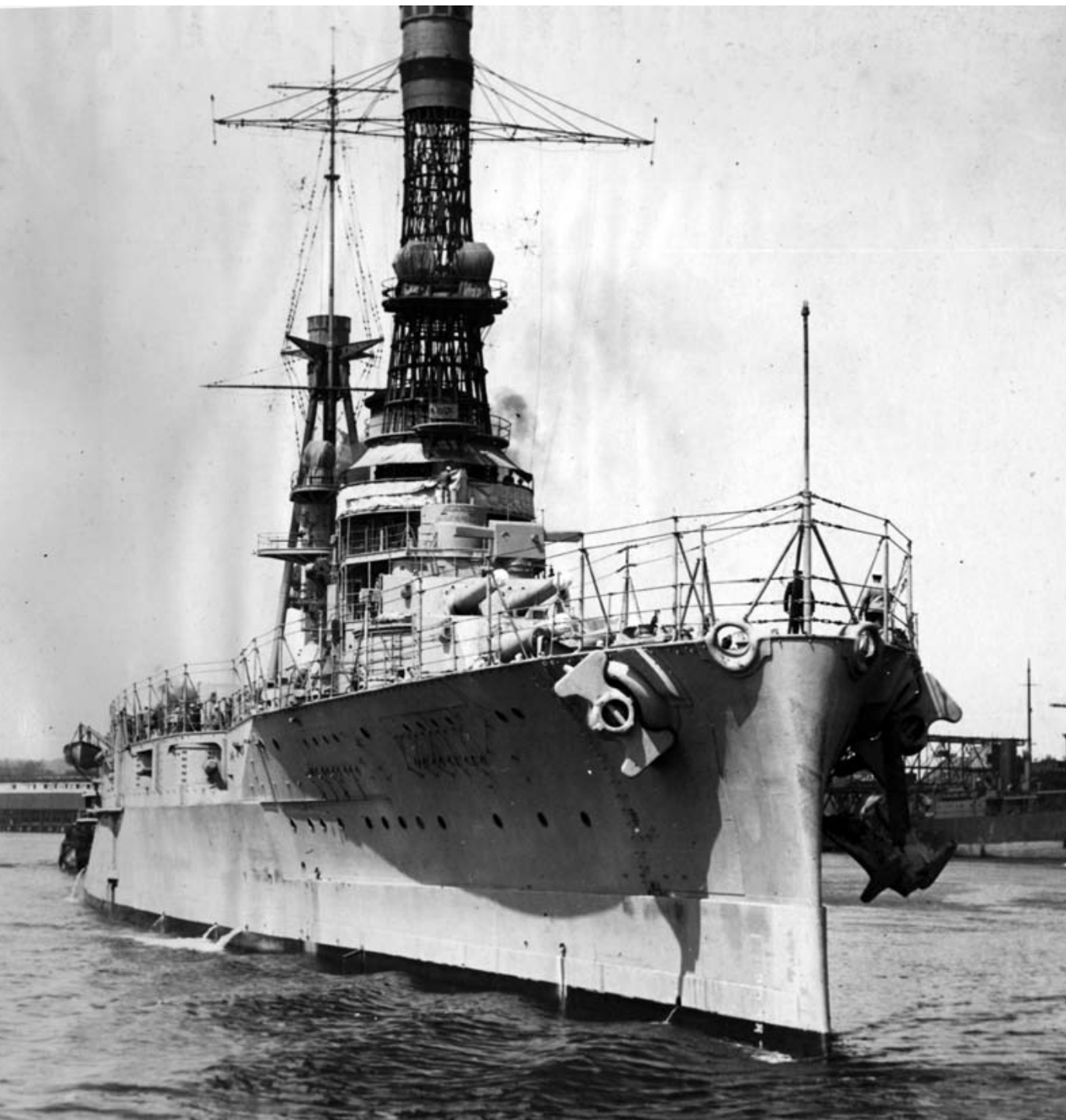


Vista de popa de ARA *Rivadavia*.

(11) Activo promotor de la elección de Taft, conocido abogado de empresas de New York. Estaba dotado de una exuberante personalidad que lo hacía sentirse cómodo entre hombres de negocios y estadistas. Era autor de varios libros. Mientras estudiaba en Yale, fue campeón norteamericano de la carrera de 100 yardas llanas, y había ideado el arranque agazapado para los corredores. Tras obtener en Europa cartas de presentación para los principales círculos sociales de la Capital logró entrevistarse dos veces en menos de dos meses con el Presidente Figueroa Alcorta y cinco con el Ministro De la Plaza, Ministro de Relaciones Exteriores, para discutir el tema de los buques de guerra. Conferenció repetidas veces con los ejecutivos de La Prensa, punta de lanza de la campaña periodística favorable a la expansión naval y campeona de la causa norteamericana. Además, contactó al influyente Ministro argentino en Roma, Roque Sáenz Peña, quien era entonces una potencia local tuviera o no un cargo.

(12) Mc Gann, Thomas F., Argentina, Estados Unidos y el Sistema Interamericano 1880-1914, EUDEBA, Buenos Aires, 1960. pág. 398 y Peterson, Harold F., La Argentina y los Estados Unidos 1810-1914, Hyspamérica, 1985, pág. 346.

(13) Este capítulo se basa en “A Revolta Dos Marinheiros-1910” de Helio Leoncio Martins, incluida en la obra: Historia Naval Brasileira, Volume quinto, tomo I B, Ministerio Da Marinha, Marinha Do Brasil, Río de Janeiro, 1997, págs. 103-126.



Vista de proa del ARA *Moreno* en el puerto de Filadelfia, EE.UU. en 1925 tras su modernización. Obsérvese el nuevo director de tiro ubicado en la torre de artillería de proa.

Una eficaz campaña de prensa había magnificado las bondades de los grandes e “invencibles” acorazados, a los ojos de la opinión pública, que los consideraba “los barcos más poderosos del mundo”. La presencia en la bahía de aquellas enormes fortalezas movilizadas, erizadas de cañones, habían logrado intimidar a la población, que ahora veía amenazada su existencia por su propia flota de combate capaz de vaciar toneladas de proyectiles sobre sus cabezas desde muchos kilómetros de distancia. El pánico se apoderó de la ciudad y muchos trataron de huir por cualquier medio. Los trenes hacia Petrópolis y hacia el interior estaban repletos.

Los rebeldes tomaron conocimiento a través de un telegrama subrepticio de que se preparaba un ataque de los “destroyers”, por lo que resolvieron pasar la noche del 23 al

24 fuera de la entrada del puerto. Lo hicieron sin ser molestados por las Fuerzas leales a la República, y continuaron navegando a distancias seguras, por fuera de las islas Maricás, Redonda y Cagarras.

A las diez de la mañana del día siguiente, regresaron, ahora menos agresivos, por tener ya conocimiento de la actitud del Congreso, donde un decreto de amnistía se estaba preparando apresuradamente y además por el enorme apoyo que tenían de los parlamentarios y de la prensa, que pedían que todo fuese resuelto rápidamente, con exclamaciones que entronizaban a las justicia de las causas por las que luchaban los marineros, elogiando la eficiencia con que maniobraban los barcos y agradeciendo la bondad demostrada al no haber destruido la ciudad. Tales manifestaciones no ocultaban el sentimiento de pánico y terror ante su invencibilidad, todo acompañado por gran imaginación.

Los rebeldes seguían preocupados por la posible reacción de los navíos que permanecían leales al gobierno. No temían a las fortalezas, las que, sintiéndose impotentes contra un adversario que disponía de cañones de 305 mm que tiraban a quemarropa, recibieron órdenes de no provocarlos.

Dos “destroyers” que se animaron a hacer un reconocimiento fueron perseguidos a tiros desde el *Deodoro* que, como de costumbre, no acertaron. La noche del 24 al 25, nuevamente los rebeldes buscaron la seguridad de las aguas abiertas, donde pensaban que los espacios más grandes evitarían la sorpresa de un ataque con torpedos, estando fuera de discusión la posibilidad de un eventual ataque nocturno. Al regreso, temieron que la entrada del puerto estuviese minada (hubo intención de hacerlo), según cuenta una carta atribuida a Francisco Dias Martins, el “Comandante rebelde” del Bahía. Según este relato, “si su barco, el primero en cruzar el puerto, hubiera sido alcanzado, la ciudad hubiera sido impiadosamente bombardeada en revancha a lo que habrían considerado una traición”.

Las intenciones y objetivos de los rebeldes quedaron bien enmarcados en dos famosas proclamas, la primera de ellas fue emitida por la marinería del Minas Gerais y estaba dirigida al Presidente de la República, decía así:

“Al Pueblo y al Jefe de la Nación:

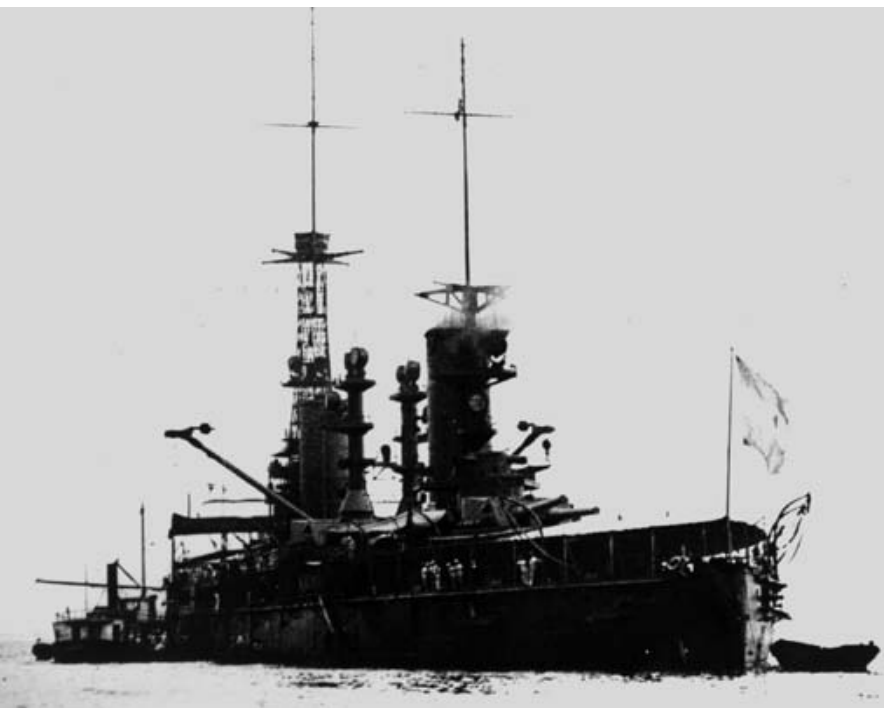
Los marineros del Minas Gerais, del Sao Paulo, del Bahía, del Deodoro y de los otros navíos de guerra vistos en el puerto con la bandera escarlata, no tienen otro objetivo que no sea el de ver abolida de nuestras corporaciones armadas, el uso infame de la “chibata” (vara) que deshonra al ciudadano y humilla los caracteres. La resolución de izar en el mástil de los navíos la bandera escarlata y de levantarse contra el proceder de algunos comandantes y oficiales, sólo fue llevada a cabo después de haber reclamado, muchas veces insistentemente, contra esos malos tratos, contra el exceso de trabajo a bordo y por la absoluta falta de consideración con que siempre fuimos tratados”.

“Del Jefe de la Nación, el ilustre Mariscal Hermes da Fonseca, cuyo gobierno los marineros desean que sea coronado por la paz y por el inalcanzable brillo, sólo desean los reclamantes la amnistía general, la abolición completa de los castigos corporales para el engrandecimiento de nuestras clases armadas”.

“Los marineros lamentan que estos acontecimientos se hayan dado al comienzo de la Presidencia de Su Excelencia el Sr. Mariscal Hermes da Fonseca, a quien la guarnición del Sao Paulo le tiene especial simpatía.

“Al pueblo brasileño, los marineros piden que miren su causa con la simpatía que merece, pues nunca fue su intención atentar contra la vida de la población trabajadora de Río de Janeiro.

“Sólo ante una emergencia, cuando fuimos atacados o dimos todo por perdido, los marineros actuaron en su defensa. Esperan mientras tanto que el Gobierno de la República se resuelva a actuar con humanidad y justicia. Los Marineros de la Armada brasileña”.



Vista de popa del ARA Rivadavia.

La segunda proclama la envió el Sao Paulo, y estaba destinada al Ministro de la Marina Brasileña, y decía así:

“Al Ministro de la Marina Brasileña:

Tenemos el honor de implorar a Vuestra Excia. la libertad, pues nada nos aflige más que pasar por las decepciones de las que continuamente hemos sido blanco, y terminar por completo con estas infamias. Por eso pedimos a V.E. abolir el castigo de la vara y los demás castigos bárbaros por el derecho de nuestra libertad, a fin de que la Marina brasileña sea una Armada de ciudadanos y no una hacienda de esclavos que sólo tienen de sus señores el derecho a ser chicoteados.

En la Marina brasileña de otros tiempos ya estábamos prevenidos para demostrar que en la Marina actual no eran necesarios la vara ni los castigos violentos de los que hemos sido víctimas, para que podamos ser

buenos marineros y para eso damos prueba de que basta que V.E. dé un golpe de vista a los continuos reclamos que siempre hemos hecho implorando a los comandantes, al ministerio, y, en fin, hasta a las redacciones de los diarios. Llegamos a rogarle que terminase con esos castigos bárbaros, esas violencias y en fin todas esas infamias que sólo logran manchar y desgastar el buen funcionamiento y la unión de la Marina brasileña.

Habiendo llegado al último extremo que la paciencia nos permitió, es por eso, que convencidos de que no éramos escuchados, fuimos obligados a mandar una circular a todos los barcos de nuestra escuadra, declarando que la Marina carecía de unión y lealtad, a fin de, con un poco de heroísmo, pudiéramos, de común acuerdo obtener nuestra libertad y nuestro derecho a sacar esta dinastía, siendo que si fuera posible, resistiríamos hasta perder la última gota de sangre, pero recuperaríamos nuestro buen sentido. Esta circular, distribuida hace días en nuestra escuadra, tenía como señal, que el primer navío en el que el comandante u oficial realizara castigos bárbaros, se rebelarían y contarían con todas las almas reunidas en un solo cuerpo. Y, por eso, fue ésta la causa del hecho que nos llevó a este proceder, luego que supimos que a bordo del Minas Gerais, la noche del 21 del corriente, era bárbaramente castigado uno de nuestros compañeros.

Así empezó a tramarse la revolución y por eso, estamos obligados a decir a V.E. que la Marina brasileña estaba resuelta a aceptar la paz de la siguiente manera: que el Sr. Presidente de la República, venga en persona, con una comisión de Senadores y Diputados, a fin de que V.E. con esa comisión labre el término de paz de la siguiente manera: por Decreto del Sr. Presidente de la República quedan abolidos los castigos corporales en la Marina, como también que no existan derechos de los oficiales e inferiores a maltratar con palabras agraviantes, como por Decreto del Sr. Presidente, quedan perdonados todos los marineros que hicieron la revuelta.

Confiados en la persona de V.E. la tripulación se postra a vuestros pies, pero no nos descuidamos de esta fecha en adelante, de andar prevenidos para alguna otra ocasión, en que sean violados nuestros derechos así como pedimos que en esos derechos el marinero tenga como fin, proceder con la mejor corrección.

Asimismo la Marina pide la garantía de todos los insurgentes y que no suframos ningún castigo después de nuestra entrega.

En nombre de la Marina brasileña, somos de V.E., humildes subordinados. Salud y Fraternidad. Los marineros insurgentes.”

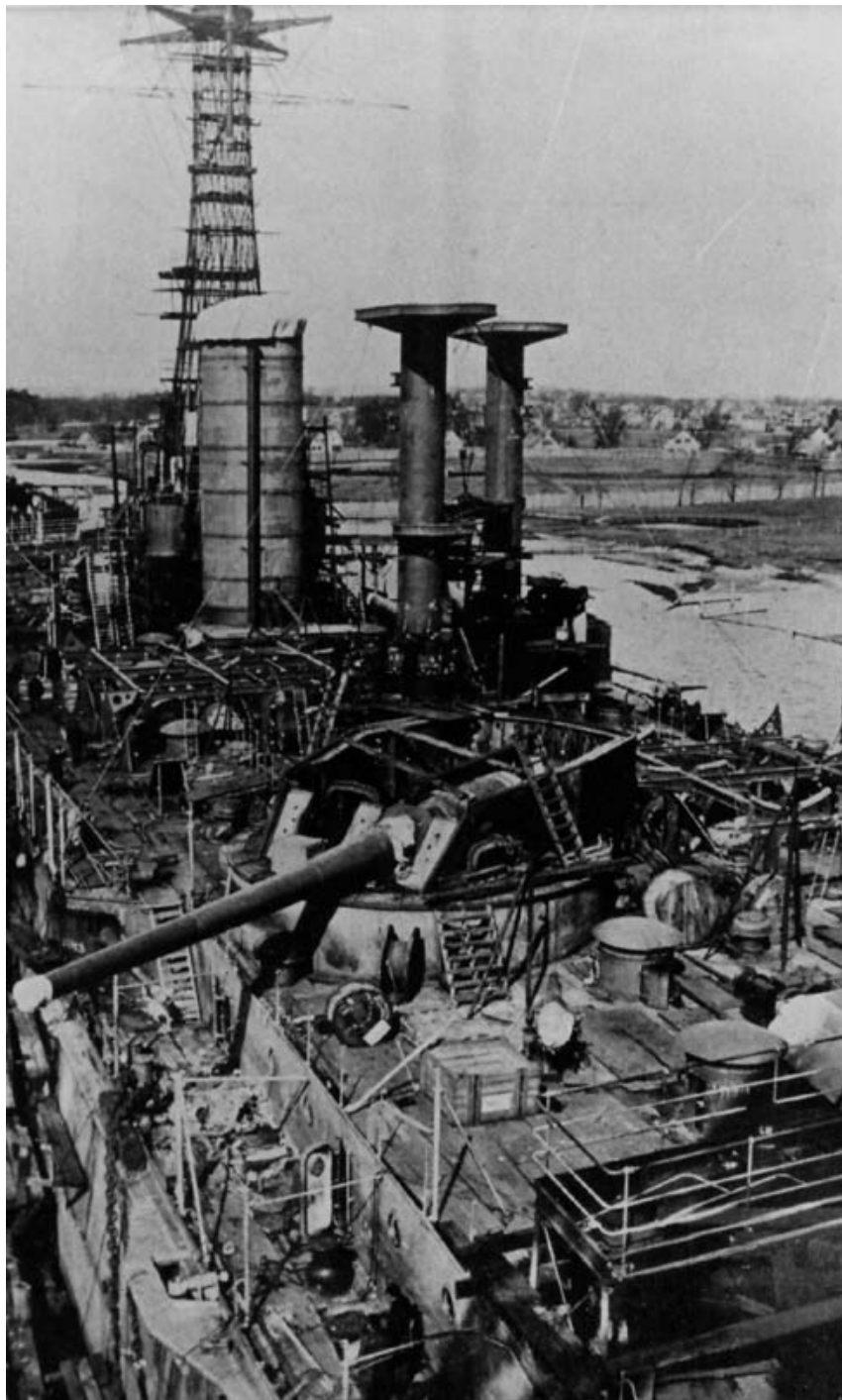
En la tarde del 25 de noviembre, los rebeldes recibieron por boca del emisario político, quien desde el principio confabulaba con ellos, la noticia de la concesión de la amnistía que habían reclamado insistentemente. Decidieron, por precaución, pasar la noche fuera del puerto, descargaron los cañones y prepararon el regreso victorioso para el día siguiente en que recibirían la comunicación oficial por parte del Gobierno.

Resumiendo, la “Rebelión de noviembre”, como se la denominó en Brasil, fue el resultado de una serie de circunstancias que se venían gestando desde mucho tiempo atrás en la Armada brasileña. Los castigos corporales (“la chibata”), el exceso de trabajo, los magros salarios, la enorme distancia social y cultural entre oficiales y marineros, constituyeron la espoleta que desencadenó la revuelta de la marinería a bordo de los grandes acorazados, lo cual fue alimentado principalmente por el abandono gubernamental, por la imprevisión y desactualización de los Jefes de la Marina. La legislación naval defectuosa y las tripulaciones formadas en gran parte por elementos indeseables también contribuyeron a generar la crisis. Una fuerza naval en esas condiciones difícilmente podría haber constituido una seria amenaza para la Argentina o para cualquier otro país. De haberse conocido a tiempo estos síntomas, es probable que la carrera armamentista naval entre ambos países jamás se hubiera desencadenado.

LA MISIÓN CÁRCANO

Pese al precario estado de alistamiento de la Marina brasileña con posterioridad a la revuelta de noviembre de 1910, Brasil no estaba dispuesto a perder la superioridad de los “Minas Gerais”. Enterada de las características de las nuevas unidades argentinas encargadas en los Estados Unidos, Brasil decidió contratar un tercer acorazado aun más poderoso que los anteriores, el “Río de Janeiro”, de 27.500 toneladas, y 14 cañones de 12 pulgadas.

La Armada Argentina reaccionó enseguida solicitando a la comisión naval en los Estados Unidos un estudio comparativo entre las dos escuadras. Los Oficiales argentinos concluyeron que, al tener sus buques el mismo casco y las mismas líneas, ello facilitaría las evoluciones y el comando tanto de las unidades como del conjunto, mientras que la división brasileña se la juzgaba “poco homogénea” por la diversidad de los arcos de maniobra, diámetros tácticos, etc., lo que se estimaba dificultaría la constitución táctica de la división y sus maniobras ⁽¹⁴⁾.



El ARA *Rivadavia* en plena construcción en el astillero de Fore River, en Quincy, Massachusetts. Obsérvese el palo canasta y la torre de babor con un solo tubo.

(14)
Estudio Comparativo de la Comisión Naval Argentina en los Estados Unidos. New York, Noviembre de 1910. Original en el Archivo General de la Armada.

La preocupación dominante del Dr. Saenz Peña apenas asumió la Presidencia fue realizar un “programa de cooperación y solidaridad americanas hasta alcanzar la equivalencia naval en los grandes barcos de guerra y un perfecto entendimiento en las cuestiones económicas y políticas”, en especial con Brasil. En ese marco, envía a su amigo Ramón J. Cárcano, a la sazón Vicepresidente de la Cámara de Diputados, en misión confidencial a Itamaraty haciéndole saber al Barón de Rio Branco que era conveniente alcanzar entre ambos países “un pacto que nos contenga en la carrera del armamentismo (naval), suprimir esta danza de millones. Una equivalencia naval” (15). Ante la suspicacia del Barón sugiere “que el Brasil suprima la construcción del tercer monstruo y la Argentina no firme el contrato ya preparado para la construcción de su homónimo. Ese acuerdo –dice Cárcano– tendría en nuestros pueblos de América el inmenso prestigio del buen sentido”. El Barón, tras recordar con amargura el episodio de “Joao Cândido” (el Jefe revolucionario de los motines brasileños de 1910), señala: “ahí están los grandes barcos desarmados en la bahía”, en clara alusión a los nuevos dreadnoughts.

(15)
Cárcano, Ramón, Mis primeros ochenta años, *Plus Ultra*, 1961, págs.265/275.

Si bien el acuerdo no llegó a instrumentarse, se acordó con el Presidente, Mariscal da Fonseca suprimir las nuevas adquisiciones “Es un pacto de caballeros –dijo el Presidente– y el hecho aparecerá como un acto independiente y espontáneo de cada Gobierno en uso de su soberanía, para no suscitar discusiones y movimientos de la opinión (pública) tan susceptible siempre en estas cuestiones” (16). De este modo caballeresco, sin firmar un solo documento, se puso fin a la carrera armamentista entre ambos países que ninguno de los dos estaba en condiciones financieras de afrontar debido al creciente endeudamiento público de ambos.

(16)
Ibidem págs.274/275

El 16 de marzo de 1911, poco antes de que el Principessa Mafalda soltara amarras rumbo a Europa, el Dr. Cárcano pudo enviar un mensaje al Presidente Saenz Peña dando cuenta del éxito de su gestión. El *Río de Janeiro*, botado en 1913, fue vendido en enero de 1914 a Turquía, que lo rebautizó Sultan Osman I. Sin embargo, en agosto de 1914, fecha en que se completó el buque, estalló la Primera Guerra Mundial y Gran Bretaña lo incorporó a la Royal Navy con el nombre de *Aguincourt*.

LOS DREADNOUGHTS ARGENTINOS

A mediados de 1914, los acorazados ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia* están próximos a completarse pero el escenario interno ha cambiado radicalmente. Un sector influyente de la política argentina percibe que la amenaza brasileña ha dejado de ser tal y que el enorme gasto en los grandes buques ya no se justifica. Por esta misma época, el gobierno argentino recibe halagüeñas propuestas de compra de los acorazados por parte de terceras potencias. Se inicia entonces un áspero debate en la Cámara de Diputados para decidir la suerte de los buques.

Como primera medida, el Congreso de la Nación remite una minuta con cinco preguntas al Poder Ejecutivo a fin de dilucidar la cuestión. Las preguntas que le cupieron contestar al entonces Ministro de Marina, Vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, fueron las siguientes: ¿podrían ser enajenados ambos barcos, o uno de ellos, sin perjudicar la eficacia de la Marina nacional? y Si ellos son conservados, ¿a cuánto ascendería la suma indispensable anualmente para su tripulación y mantenimiento, navegando o en desarme, y en este último caso, si tenemos diques apropiados para ellos?

A la primera de estas preguntas el almirante Sáenz Valiente, en representación del Poder Ejecutivo, señaló, desde un punto de vista estrictamente técnico que: “Nuestro poder (naval) actual, sin Dreadnoughts, es nulo ante una flota que cuente con una de esas unidades”, dado que nuestra flota de combate estaba representada en ese momento por los cuatro cruceros-acorazados tipo *San Martín* que disponían de un alcance efectivo de 2.000 metros mientras que la artillería del *Minas Gerais* podía disparar más allá de los 10.000 metros.

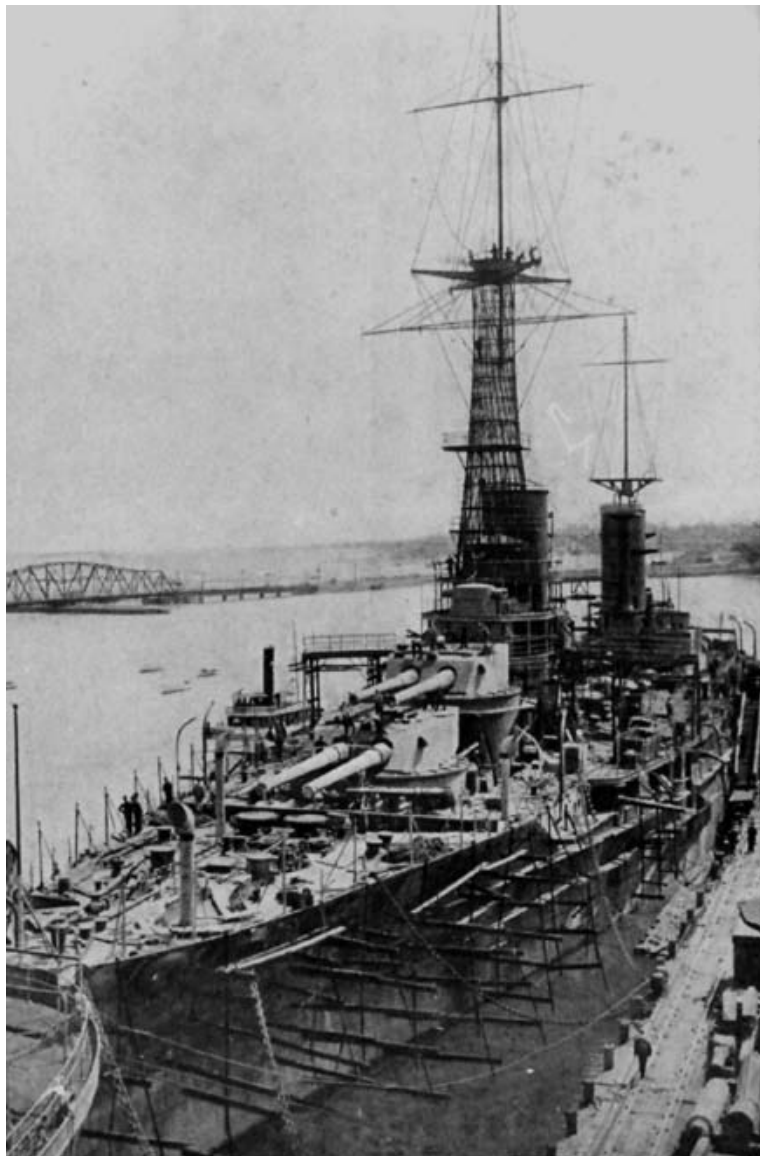
Además de esta notoria desventaja, los *Minas Gerais* disponían de una velocidad sensiblemente superior a los tipo *San Martín*, lo que facilitaba que los primeros pudieran mantenerse a una distancia más segura para –con toda impunidad– batir a los segundos hasta ponerlos fuera de combate sin haber estado expuestos en ningún momento a daño alguno⁽¹⁷⁾.

El pormenorizado informe de Sáenz Valiente se detenía en otros aspectos igualmente importantes que debían tenerse muy en cuenta para tomar una decisión final sobre el destino de los buques.

“El Brasil –advertía Sáenz Valiente al Congreso– después de los tristes sucesos de orden interno que tuvieron por teatro la bahía de Río de Janeiro, dio principio a una era de reorganización y trabajo de resultados altamente halagüeños y comprensibles en una Marina donde los Estados Mayores son ilustrados y sus equipajes firman contrato a largo plazo. Y despreciando una crisis profunda y verdadera, no solo sigue adelante la ejecución de su plan de armamento compuesto de tres dreadnoughts, ocho destructores, un buque-mina, diques talleres, etc., sino que hoy mismo lo refuerza agregándole tres submarinos, un buque madre, tres destructores de 1.200 toneladas, elementos de aviación y tres monitores última palabra de la arquitectura naval, que no pueden tener más objetivo que el dominio de las aguas de los ríos Paraná y Paraguay”. Y para que no quede duda de sus propósitos y se destruya de una vez por todas el error que cifra en el Brasil amistosas intenciones para nuestro país, agréguese a sus armamentos objetivados el rechazo de la equivalencia naval así fundada: “El Brasil juzga necesarios los armamentos y cada país debe realizarlos en la medida de sus fuerzas y de su pensamiento”. Y siempre consecuente con su objetivo de hegemonía o predominio, vende su tercer acorazado para sustituirlo por otro más poderoso y racional (el *Riachuelo*) porque los dos que posee le dan el primer rango (de potencia naval del Cono Sur) y le permiten esperar, sin peligro, la evolución de sustituirlo por otro más poderoso aún.

La sustitución está ya realizada, y el nuevo Dreadnought (*Riachuelo*) de 30.000 toneladas de desplazamiento tendrá 8 piezas de 38 centímetros, coraza de 33 centímetros, 22 nudos de velocidad, gran radio de acción y precio que oscila alrededor de 3.000.000 de libras esterlinas.

El Brasil, pues, pretende el dominio del mar y dada su división geográfica y política éste dominio tiene por objetivo exclusivo concentrar al sur sus ejércitos del centro y del norte: en consecuencia el pensamiento estratégico del Brasil se realizaría sin dificultad alguna si restamos a la Marina nacional los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*.



El ARA *Rivadavia* en el astillero de Fore River. Fotografía tomada probablemente a fines de 1914 dado su avanzado estado de construcción.

(17)
Informe sin fecha del Ministro de Marina al Congreso de la Nación contestando minuta sobre venta de acorazados, Archivo General de la Armada, Sección Secretaría de Marina, Caja 1.



Primera dotación del ARA *Rivadavia* a su llegada al país en febrero de 1915.

(18)
Informe sin fecha del Ministro de Marina al Congreso de la Nación contestando minuta sobre venta de acorazados, Archivo General de la Armada, Sección Secretaría de Marina, Caja 1.

(19)
A principios de 1915 la New York Shipbuilding Co. solicitó al Gobierno argentino un adicional de U\$S1.800.000 por modificaciones introducidas en los navíos. Finalmente se llegó a un acuerdo en mayo de 1915.

Corroborar ese objetivo de los armamentos navales brasileros, el hecho de que actualmente y a pesar de la crisis (financiera), tiene en construcción para su ejército 600 piezas de artillería, 150.000 mausers y 50 millones de cartuchos; empeñándose en reforzar las líneas de fuertes, ferrocarriles y guarniciones en la frontera argentina (sic) (18).”

Por si aquellos argumentos fueran pocos el alto Jefe Naval destacó que la venta de los acorazados “sería una mala operación económica” para el país al considerar que los mismos habían incrementado su valor en 1.700.000 libras esterlinas (\$18.549.000 moneda nacional) desde el momento en que habían sido encargados en los Estados Unidos (19).

“Nuestro país –decía Sáenz Valiente al Congreso– no ha tomado jamás la iniciativa de los armamentos navales, y así se explica cómo han pasado 16 años entre la construcción de los buques tipo *San Martín*, consecuencia del litigio con Chile, y los *Rivadavia* ordenados como respuesta a los armamentos del Brasil. En ese lapso de tiempo la arquitectura naval ha dado un enorme paso y los materiales bélicos han recibido numerosos perfeccionamientos que explican la diferencia fundamental entre ambos tipos. Dieciséis años es un plazo enorme en la vida del material de guerra y enajenar ahora los buques para más o menos tarde adquirir otros, es aumentar visiblemente ese término con evidente perjuicio en todo concepto.”

El costo de mantenimiento de los buques fue tenido especialmente en cuenta al contestar la segunda pregunta. En este sentido, se informó al Congreso que el costo anual para mantener y tripular el *Rivadavia* y el *Moreno* ascendía a la suma de \$1.328.000 pesos moneda

nacional para cada uno, es decir \$2.656.000 para ambos buques en estado de armamento completo. No obstante, se juzgó que tal erogación podría disminuirse significativamente si se radiaban del servicio los ocho buques de mayor antigüedad de la escuadra ⁽²⁰⁾ cuyo valor militar era nulo y seis torpederas de más de 24 años y otros avisos pequeños. Ello equivaldría a un ahorro anual de entre \$852.000 y \$2.076.000 pesos moneda nacional dependiendo si las unidades eran mantenidas en estado de armamento completo o en desarme. Asimismo, se aclaraba que el gasto de mantenimiento no excedería de 2 millones anuales, pues para la práctica del personal bastaba mantener un solo buque en constante armamento y ejercicio mientras que el otro podría conservarse desarmado.

“Cree, pues, el Poder Ejecutivo –decía Sáenz Valiente al concluir su informe– que la incorporación de esas dos unidades a nuestra flota es indispensable, cuestión de tener o no tener fuerza con que apoyar su soberanía y defender sus legítimos derechos sea quién sea que los ataque o los discuta. Enajenar esos buques a pesar de las razones estratégicas, de previsión, morales, patrióticas y económicas mencionadas, es ponerse también abiertamente en contra de nuestra constante doctrina de paz americana. Así pues, las causales evocadas, permiten declarar, en respuesta a la pregunta `si enajenar uno o los dos barcos perjudica la eficiencia de la Marina´ que, aún despreciando intereses inmediatos de esta institución, tal medida no podría realizarse sin grave perjuicio para la Defensa Nacional” (sic).

Advertía asimismo al Congreso que “el poder militar de la Nación y especialmente el poder de la Marina no está todavía en condiciones de responder con la amplitud que debiera estarlo –dada la extensión de su territorio, de su litoral marítimo y las codiciadas tierras que encierra– entre las cuales los yacimientos petrolíferos de la costa patagónica, llenan uno de sus primeros renglones y anuncian al pueblo argentino que su independencia política se auna a su independencia económica entrando en la era que ha de llevar a nuestra gran Patria a la meta que solo es dable conseguir a los pueblos absolutamente libres, orgullosos de su ser, fuertes y conscientes de su soberanía”.

El destino final de los buques se decidió en una extensa sesión secreta que se prolongó desde el 15 de junio hasta el 1 de julio de 1914, siete meses antes de la llegada de los buques a la Argentina. Los diputados Julio A. Costa, Julio A. Roca (h) y Luis María Drago eran los principales impulsores de la venta de los acorazados, teniendo en cuenta las malas perspectivas económicas del país y la diluida hipótesis de conflicto planteada con Brasil.

El canciller José Luis Murature, el Ministro de Marina, Sáenz Valiente, y el Diputado Estanislao Zeballos se opusieron tenazmente. Este último jugó una vez más con la hipótesis del engrandecimiento nacional por medio de la guerra, y el diputado Drago lo refutó, concluyendo textualmente “que aún a pesar de los gobiernos, a pesar de las clases dirigentes, todas las tendencias de la humanidad se inclinan por la paz” ⁽²¹⁾. Días después, comenzaba la Primera Guerra Mundial. La adquisición de estos dos “dreadnoughts” elevó el tonelaje de la escuadra Argentina a 94.000 toneladas, ubicando a nuestro país –hacia 1922– entre las siete flotas más importantes del mundo, aunque lejos de las primeras.

EL INTERÉS DE LOS EE.UU.

El entusiasmo que había lanzado a las repúblicas sudamericanas a una feroz competencia por la supremacía naval del cono sur pronto se desvaneció. La pesada carga financiera impuesta por el mantenimiento de unidades de combate resultó mucho más pesada de lo inicialmente previsto. En cada república surgió una fuerte presión popular por desprenderse de esos monstruos de acero y desviar los fondos para mejorar el frente interno.

En enero de 1914, Brasil vendió su tercer dreadnought (el *Río de Janeiro*) al gobierno turco y esto fortaleció la determinación de algunos sectores argentino-chilenos por deshacerse de sus buques.

(20)

Se refiere al Brown, 34 años; 25 de Mayo, 24; 9 de Julio, 22; el Patagonia, 29; Los Andes y El Plata, 40; la Maipú y el Espora. igualmente anticuados.

(21)

Diputados, sesión secreta del viernes 26 de junio de 1914, fs. 517. citado por Gustavo Ferrari en Estanislao S. Zeballos, serie “Los diplomáticos” del CARI

Los dos buques argentinos, que estaban próximos a completarse en astilleros norteamericanos, contenían las más avanzadas instalaciones y equipos disponibles en los acorazados de la U.S. Navy. A las autoridades norteamericanas les desagradaba la idea de que este material (secreto) pasara a manos de una armada rival, como Alemania o Japón. Había una sensación de que la política de la administración Taft había sido un error desde el principio. “La posibilidad de la venta de estos buques a un país europeo decía el jefe del Bureau of Ordnance de los EE.UU., nos obliga a preguntarnos sobre la conveniencia de continuar con una política de proveer a contratistas de los EE.UU. con los diseños más avanzados de nuestro material de guerra, como ocurrió en el caso de estos dos buques (en referencia a los buques argentinos)”.

El contrato con la Argentina le daba a los EE.UU. la primera opción de compra sobre el *Rivadavia* y el *Moreno* en la eventualidad de una venta a un tercer país. El Departamento de Marina no deseaba adquirir estos buques, pues habían surgido importantes mejoras técnicas que los mismos no poseían y, en consecuencia, demandó ejercer mayor presión diplomática sobre la Argentina para que ésta conservara sus buques. “Es la opinión de este departamento”, decía el secretario de marina el 7 de abril de 1914, “que atentaría contra los intereses de los EE.UU. que el gobierno Argentino venda uno o ambos buques en construcción para ese país”. El 13 de abril, Bryan telegrafió a la legación de los EE.UU. en Buenos Aires que el Departamento de Estado coincidía con el Departamento de Marina en considerar muy imprudente dejar que el gobierno argentino venda sus acorazados a una potencia extranjera”.

Las recientes elecciones en la Argentina habían resultado en mayores logros sociales. El Agregado Naval norteamericano informó a su país que existía un fuerte consenso en el Congreso a favor de la venta de los buques y en invertir el dinero para fundar más escuelas.

La cuestión, como ya se dijo, se debatió en la Cámara de Diputados en junio de 1914 y no se decidió hasta después de un prolongado debate. Tres Proyectos de Ley, favoreciendo la venta de los acorazados, fueron debatidos en sesión secreta. La postura de economizar dinero y reducir el presupuesto estaba liderada por un distinguido estadista, el Dr. José María Drago, pero al final triunfó el grupo que estaba a favor de la conservación de los buques.

Lorillard, el Agregado Naval de los EE.UU., informó el 22 de junio a su país que los Proyectos de Ley habían sido rechazados y desaconsejó demorar más la entrega de los buques a las autoridades argentinas. La excesiva demora que había demandado la construcción de los buques causó muchas críticas a los métodos y materiales norteamericanos y estos rumores fueron utilizados para desacreditar el comercio de EE.UU. con la Argentina y el resto de Latinoamérica.

Problemas adicionales ocurrieron después del estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914. El embajador alemán se quejó al departamento de estado de que Inglaterra tenía intenciones de apoderarse de los buques en cuanto llegaran al Río de la Plata, y el Embajador británico demandó a los EE.UU. que tomaran las máximas precauciones para prevenir que los buques fueran transferidos a una potencia neutral, que luego los vendería a Alemania.

Bryan insistió en que Argentina aceptara los buques de buena fe y sin reservas que denotaran hostilidad hacia las leyes de neutralidad norteamericanas. Por esta época, un importante grupo económico internacional ejercía una fuerte presión en Washington y Buenos Aires para permitir la venta de los buques a un estado de los Balcanes, desde donde encontrarían su camino hacia una de las potencias beligerantes (22). Los buques, finalmente, llegaron ese verano al Río de la Plata y se incorporaron de manera oficial a la flota de mar argentina.

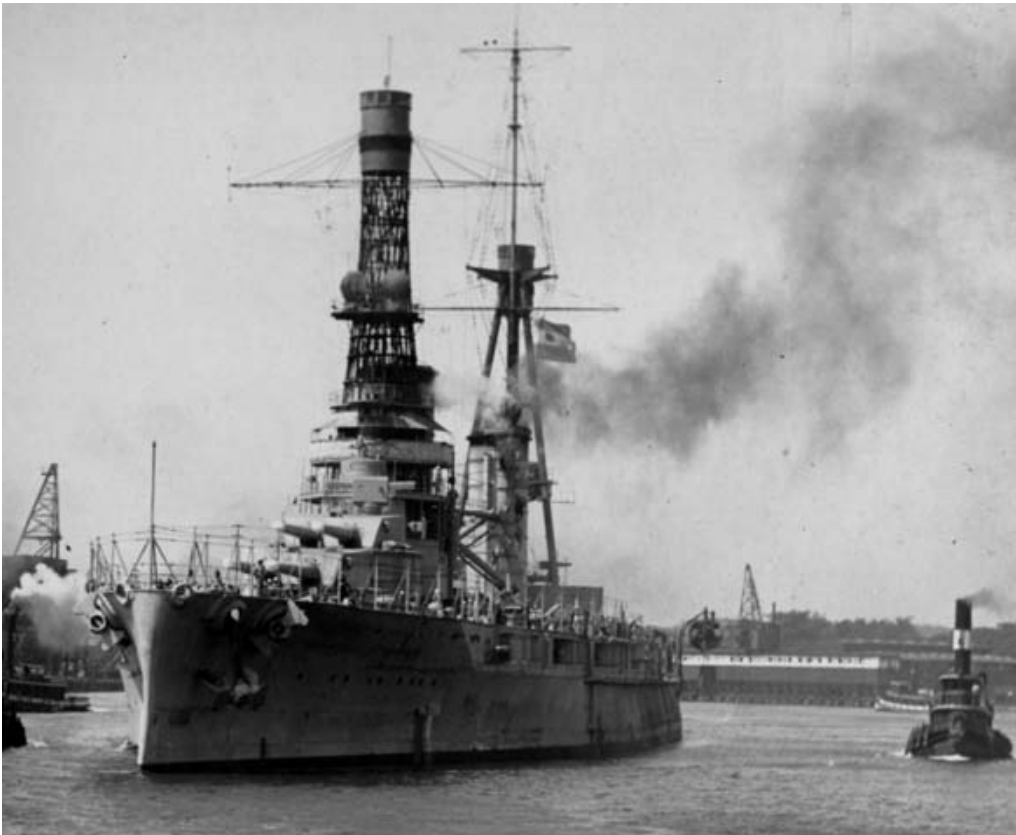
En el mismo período, la U.S. Navy consintió a regañadientes –señala Seward Livermore– la admisión de veinte oficiales de marina argentinos para adiestrarlos a bordo de sus buques; estos oficiales, por su parte, sintieron que no habían sido tratados con total franqueza y cortesía durante la etapa en que estuvieron embarcados como invitados del departamento de marina (23). El asunto llegó a los periódicos y creó una sensación desagradable.

(22)

Un grupo de banqueros franceses, actuando por cuenta y orden del Gobierno ruso, ofrecían el doble del precio de los buques en oro que deberían entregarse a Grecia.

(23)

El Vicepresidente de la Bethlehem Steel Company destacó que la política del Departamento de Marina respecto de estos oficiales estaba creando un malentendido y resentimiento pues no se les autorizó completa libertad a bordo de los buques de guerra de los EE.UU., especialmente durante las prácticas de tiro y maniobras con la flota.



El ARA *Moreno* maniobrando en el puerto de Filadelfia, EE.UU. en 1925 luego de ser sometido a una completa modernización.

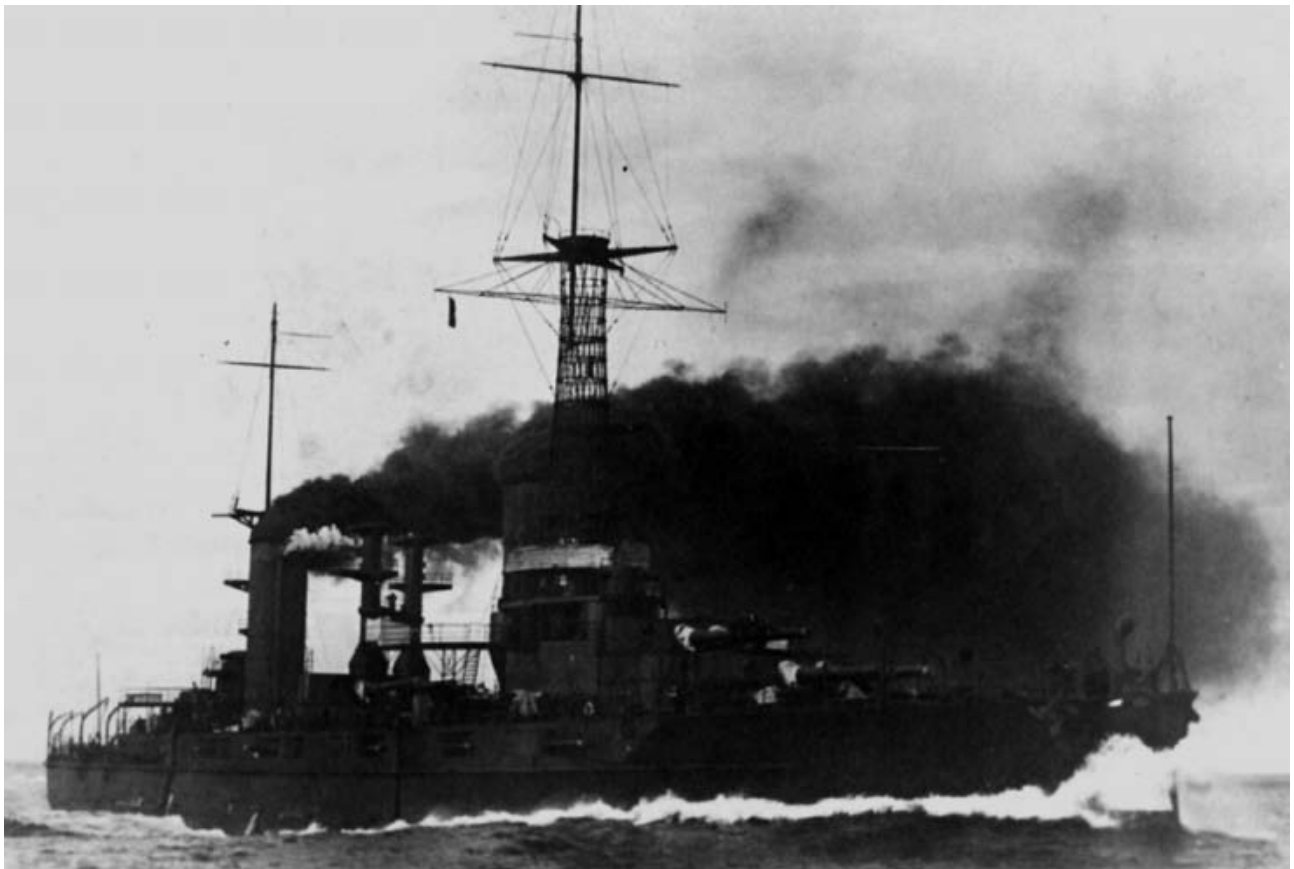
CONCLUSIÓN

El estallido de la Gran Guerra en Europa aseguró de algún modo la continuidad de la paz en el Cono Sur. Los fabricantes de armamento y el Departamento de Estado de los EE.UU. desviaron su atención hacia las oportunidades sin precedentes que ofrecían las necesidades de los aliados, dejando de lado, por el momento, el pingüe negocio de los armamentos navales con las potencias sudamericanas. Sin embargo, una vez concluida la contienda bélica, hubo un enorme excedente de armamento, respecto del cual se tomaron algunas medidas. Agentes diplomáticos y comerciales fueron enviados a las repúblicas sudamericanas en un esfuerzo por interesarlas en aumentar sus flotas y arsenales.

En 1919, una misión naval de los EE.UU. fue enviada a Perú para reorganizar su Armada y construir una base de submarinos en la isla de San Lorenzo, en el puerto de El Callao, para el mantenimiento de los sumergibles que proveyó la Electric Boat Company de ese país.

Los británicos, a su vez, enviaron a Chile una misión naval con el objeto de venderles un número no especificado de acorazados, cruceros y destructores que ya no eran necesarios para la Royal Navy. Esto generó gran tensión entre sus vecinos ante la posibilidad de que Chile alterara el balance del poder naval en el Cono Sur. Los chilenos, sin embargo, sólo adquirieron un super-dreadnought (el *Almirante Latorre* armado con cañones de 356 mm), y algunos destructores, todos los cuales habían sido encargados antes de la guerra, y luego transferidos a los británicos en 1914.

En 1923 los EE.UU. enviaron una misión naval a Brasil para reorganizar los asuntos navales de esa República. El Contraalmirante Carl T. Vogelgesang recomendó al Ministro de Marina de ese país un ambicioso programa de construcciones navales que habría agregado 150.000 toneladas de buques de guerra a la Armada brasileña en los siguientes diez años. Las actividades del almirante norteamericano fueron severamente criticadas por funcionarios



El ARA *Rivadavia* navegando a máxima velocidad.

de los países vecinos; por ello el Departamento de Estado de los EE.UU., temeroso de iniciar una nueva carrera armamentista en Sudamérica, a poco de concluida la conferencia de desarme de Washington, puso un freno inmediato a los esfuerzos de las autoridades navales por estimular el lánguido negocio de los armamentos.

En Argentina, las fuentes analizadas sugieren que el Departamento de Estado norteamericano, actuando en conjunción con el Departamento de Marina de ese país, manipuló el debate parlamentario que decidió la suerte de los buques a través de operadores influyentes de la política local, con el objeto de asegurar la adquisición de los acorazados. Los EE.UU., a pedido de los aliados, habían analizado retenerlos, al estallar la guerra en Europa, por temor a que los mismos fueran vendidos a una potencia extranjera, con la velada intención de que luego los adquiriese alguno de los beligerantes.

La economía norteamericana desaconsejaba incorporarlos en ese momento, por lo que decidieron presionar al gobierno argentino para que los retuviera a toda costa, condenando al país a soportar los enormes costos de estos colosos de acero, que sabían de antemano, los marinos criollos no podrían mantener ni operar por tiempo prologando, lo que en definitiva ocurrió.

En resumen, la incorporación de los dreadnoughts argentinos representó una muy breve actualización del material flotante de la Armada Argentina, pues, al ser recibidos los buques en 1915, ya gozaban de una “obsolescencia relativa”, producto de los rápidos avances tecnológicos logrados por las grandes potencias durante la Gran Guerra. Por esta razón los dreadnoughts argentinos y brasileños debieron ser modernizados en astilleros norteamericanos entre 1924/26⁽²⁴⁾. El resto de las unidades de superficie de ambas flotas eran prácticamente obsoletas. Ésta importante brecha tecnológica se ampliaría aún más a los pocos años, con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, ocasión en que el submarino y el portaaviones emergerían como las armas dominantes de la guerra en el mar. ■

(24) Montenegro, Guillermo J. *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Instituto de Publicaciones Navales, 2002, pág. 99 y siguientes.

Resumen de noticias de NuestroMar

Del 1º de agosto al 28 de noviembre de 2011

Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal, editor de www.nuestromar.org

Este resumen contiene las noticias destacadas del mar que fueron publicadas en las páginas de www.nuestromar.org durante este período. Además de publicar diariamente las noticias del sector, el sitio de la Fundación NUESTROMAR ofrece un Boletín semanal que se envía gratuitamente por medio de correo electrónico mediante suscripción (info@nuestromar.org).

Siga a NUESTROMAR en Facebook: <http://www.facebook.com/fundacion.nuestromar> y en Twitter: <http://twitter.com/nuestromar>

ECOLOGÍA y MEDIO AMBIENTE



Gigantesca masa de basura remolnea en medio del Océano Pacífico

La mayoría de la gente cree que sus envases plásticos vacíos son "reciclad" por la industria, pero ignora que

un gigantesco basural sintético está creciendo a diario en el Océano Pacífico, justo frente a las costas continentales de EEUU y, exactamente, entre las coordenadas 135° a 155° longitud Oeste y 35° a 42° latitud Norte. 28/10/11

PUERTOS



Preocupa a Hamburgo el uso de barcos de mayores dimensiones

(FNM) El dominio de Hamburgo como puerta de entrada a la región del Báltico está siendo disputado por nuevos com-

petidores. Boris Wenzel, director ejecutivo de la operadora de terminales de contenedores polacas, DCT Gdansk, atacó públicamente a Hamburgo y pidió a los despachantes polacos que utilicen escalas directas a puertos polacos, en lugar de usar a Hamburgo como puerto de transferencia. 18/11/11

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL



La flota de graneleros se beneficia con la creciente demanda china de carbón sudafricano

(FNM) Las importaciones chinas de carbón procedente de Sudáfrica "explotaron" el mes pasado, al haberse

alcanzado un valor histórico en la diferencia de precios entre el carbón doméstico y el de proveedores externos, lo que tomó a la importación como la solución más económica. 18/11/11

PESCA y ACUICULTURA

Acuerdo histórico para prohibir los descartes de pescado (Suecia)

Los ministros de Pesca de Noruega, Suecia y Dinamarca firmaron en Estocolmo una declaración conjunta para prohibir los descartes de pescado en las aguas de Skagerrak. "Una veda sobre los descartes en Skagerrak marca un hito en nuestros esfuerzos para asegurar la administración sustentable de nuestros recursos marinos conjuntos", dijo la ministra de Pesca y Asuntos Costeros de Noruega, Lisbeth Berg-Hansen. 24/11/11

La acuicultura desafía a la pesca

La FAO estima que para 2012 más del 50 por ciento del pescado consumido a nivel mundial procederá del cultivo. La Argentina busca diferenciar sus productos "naturales" para no perder posiciones. La producción global de ese sector creció más del 60 por ciento entre 2000 y 2008, con China jugando un papel clave. Pasó de 32,4 millones de toneladas a 52,5 millones. Los expertos no le encuentran techo. 08/11/11

La Provincia de Buenos Aires exigirá partes de pesca electrónicos

Los armadores que operen en aguas de la provincia de Buenos Aires deberán ingresar los datos de captura a través del sitio de Internet del Ministerio de Asuntos Agrarios de Buenos Aires, con el fin de regular el procedimiento. 07/11/11



Importante suba del flete marítimo y fluvial de granos desde la Argentina

En los últimos dos años se registró un aumento del transporte a Asia y a la UE. En el marco de una serie de estudios sobre el aumento de los

costos agrícolas en la Argentina, la Dirección de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario analizó en su informativo semanal la evolución del flete marítimo y fluvial en el transporte de granos, aceites y subproductos en los últimos dos años. Este estudio detectó aumentos de consideración tanto en los fletes marítimos como en los barcos en el período 2009-2011. 11/11/11

POLÍTICA Y ECONOMÍA

Empezó la carrera por dominar los mares

En el mar de China Meridional, el esfuerzo por explotar las ricas reservas de gas y petróleo frente a la costa ha desatado un conflicto similar a la “diplomacia de cañoneras” empleada en el siglo 19. “Los países quieren asegurarse de tener la habilidad para desarrollar recursos y que sus rutas comerciales estén protegidas” dijo David L. Golwyng, ex enviado especial del Departamento de Estado de Estados Unidos. 19/11/11

ENERGIA Y MINERALES



Ponen en marcha hoy las turbinas del Parque Eólico Rawson

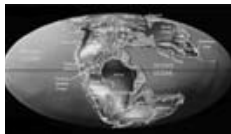
EMGASUD anunció para fin de mes el primer despacho de energía al interconectado. Comienzan hoy las pruebas de funcionamiento de los aerogeneradores del Parque Eólico Rawson (PER) y a fin de mes se despachará la primera producción de energía a través del Sistema Interconectado Nacional. 19/11/11

Comienzan hoy las pruebas de funcionamiento de los aerogeneradores del Parque Eólico Rawson (PER) y a fin de mes se despachará la primera producción de energía a través del Sistema Interconectado Nacional. 19/11/11

China obtiene derechos para explorar 10.000 km² de depósito de mineral sulfurado en fondo marino internacional

China ha ganado el derecho de explorar un depósito de mineral sulfurado polimetálico situado en el Océano Índico durante los próximos 15 años. El contrato que hizo posible el proyecto fue firmado el viernes entre la Asociación para la Investigación y el Desarrollo de Recursos Minerales Oceánicos de China y la Autoridad Internacional del Lecho Marino. 19/11/11

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACION



Robots marinos para investigar los océanos

Un grupo de investigadores en California creó una flota de robots listos para salir al mar que pueden medir variables como el clima o la salinidad, así como el potencial petrolero de una zona submarina. 20/11/11



Descubren dos islas hundidas de Gondwana, el antiguo supercontinente

Las “paleoislas” son hoy mesetas sumergidas en el fondo del Océano Índico. Los científicos elaboran mapas de ellas y extraen muestras que tienen millones de años de antigüedad. 20/11/11

DEFENSA, SEGURIDAD y PROTECCIÓN

Aviones Harrier británicos fueron perdonados: Volverán a volar, pero con los US Marines

(FNM) La famosa fuerza británica de jets de despegue vertical Harrier que fuera eliminada durante la revisión de defensa el año



pasado, junto con los portaaviones de la Armada Real, han sido redimidos: los aviones de empuje vectoreado, que muchos creen que han sido los mejores aviones de ataque en el arsenal de Gran Bretaña, van a volar nuevamente y, casi con toda seguridad, también volverán a combatir. 20/11/11

Nueva legislación permitirá a la Guardia Costera hundir barcos piratas (EE.UU.)

El senador por Alaska, Mark Begich, y el diputado Don Young presentaron esta semana una legislación que permitiría a la Guardia Costera de Estados Unidos (USCG) deshacerse de varias maneras de los barcos secuestrados por pesca ilegal. 18/11/11

ANTÁRTIDA



Un equipo científico busca nuevos fármacos en aguas antárticas

Estudiar el papel de los productos de origen marino en los ecosistemas de la Antártida y valorar cuál es su

potencial farmacológico son los objetivos principales de la nueva campaña científica Actiquim-II, que dará comienzo en diciembre. 22/11/11

El aviso Castillo auxilió a una estación polaca en emergencia

Mientras cumplía sus funciones de buque de servicio antártico en el período Alfa de la Patrulla Antártica Naval Combinada, el buque de la Armada Argentina brindó apoyo ante una emergencia de la estación Arckowski. 22/11/11

MAR CALMO Noticias para leer sin estrés



Escuela de Aviación Naval a 90 años de su creación

(FNM) Viernes 11 de Noviembre, amanece sobre el Atlántico Sur, el Sol, salido del mismo timón de deriva de

uno de nuestros aviones navales, pinta una estela de oro sobre el Mar Argentino, dándole al cielo ese tono de azul profundo que preanuncia un día luminoso. Ese mismo azul profundo comienza a brillar en los fuselajes de los aviones ya estacionados en las plataformas, formados frente a los hangares de la Base Aeronaval Punta Indio. 15/11/11



Revelan misterio de los navegantes vikingos

Viejas leyendas nórdicas o escandinavas mencionan que los vikingos, para orientarse en el mar, utilizaban una

piedra solar brillante que, dirigida hacia el cielo, revelaba la posición del Sol aun cuando estuviera cubierto por las nubes. 12/11/11

RECORDANDO A NUESTROS HÉROES



Contraalmirante IM Carlos Hugo Robacio

Participó heroicamente en la guerra de Malvinas como Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 5, Su Unidad fue desplegada a las Islas Malvinas al comienzo de las hostilidades, para formar parte de la Guarnición Militar Islas Malvinas. Su Batallón estuvo compuesto por 700 hombres de la Armada Argentina y 200 del Ejército Argentino. El, entonces, Capitán de Fragata Robacio comandó brillantemente, durante todo el desarrollo del conflicto del Atlántico Sur, a este grupo de hombres, combatiendo y sosteniendo su frente aún después de haber recibido la orden de rendir sus fuerzas. El desempeño de dicha unidad es reconocido en el mundo entero, siendo importante objeto de estudio en institutos militares de todo el mundo. La valentía y profesionalismo del Batallón de Infantería de Marina N° 5 fue destacado por los mismos soldados británicos que lo vieron marchar altivo y empuñando sus armas en la entrada a Puerto Argentino.

Por las acciones llevadas a cabo, el Señor Contraalmirante recibió la Condecoración “La Nación Argentina al Valor en Combate” y la Distinción “Operaciones en Malvinas”.

Sus comandos posteriores al Conflicto fueron la Brigada de Infantería de Marina N° 1 y el de la Infantería de Marina, pasando a retiro el 31 de diciembre de 1989.

Carlos Hugo Robacio falleció el 29 de mayo de 2011. ■

Nació en General Paz, Provincia de Corrientes, el 8 de septiembre de 1933, ingresó a la Escuela Naval Militar el 18 de enero de 1954, como Cadete del Escalafón Infantería de Marina.

Desde su egreso como Guardiamarina, en diciembre de 1958, cumplió funciones en numerosos Organismos y Unidades de la Armada, entre los que cabe mencionar: Batallones de Infantería de Marina N° 1, 2 y 3, Regimiento de Infantería de Marina N° 1, Sub Director de la Escuela de Suboficiales de la Infantería de Marina. Asimismo realizó numerosos cursos y capacitaciones profesionales.



EL RESCATE DEL NASHACHATA

Andrés Antonini

El día lunes 13 de diciembre de 2010, el velero *Nashachata*, de bandera polaca, regresaba de la Antártida luego de su viaje alrededor del mundo, cuando en el Pasaje Drake lo sorprendió una tempestad.

Al arribar al Canal de Beagle fondeó buscando refugio, pero a consecuencia de una situación fortuita fue arrastrado por el mar contra una roca, llevándose la vida del capitán y su hermano.

El accidente

El velero de acero de 17 metros de eslora, 24 toneladas de desplazamiento, con siete tripulantes, había cruzado horas antes el Pasaje de Drake desde el “continente blanco”, soportando por más de diez horas, ráfagas de viento del SW de hasta 120 nudos.

Cuando llegó al Canal de Beagle, la tripulación estaba exhausta, por lo que el capitán decidió buscar un lugar seguro hasta tanto mejoraran las condiciones hidrometeorológicas.

El lugar elegido fue la Bahía Slogget. En la carta de navegación se puede ver que el lado oeste de la misma corre de NNW al SSE, dando la sensación de que podría dar buen reparo a los vientos del SW. Más tarde descubrirían que se trató de una verdadera trampa mortal.

Al fondear, en las primeras horas de la mañana, el mar estaba relativamente apacible, pero a menos de una hora de estar anclados se produjo un cambio súbito en el estado del mar: las olas que al principio no superaban el metro de altura repentinamente pasaron a tener entre dos y tres metros.

Ante ese inconveniente el capitán se vio obligado a declararse en estado de emergencia, informando su situación a Puerto Williams a través del teléfono satelital.

El Capitán de Corbeta Andrés Antonini es egresado de la Escuela Naval Militar en 1992 (Promoción 122). Prestó servicios en el destructor ARA La Argentina, aviso ARA Teniente Oliveri, destructor ARA Heroína, lancha patrullera ARA Concepción del Uruguay, Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate Marítimo Ushuaia, buque logístico ARA Patagonia, corbeta ARA Spiro, Jefe del Cargo Operaciones de la Escuela de Técnicas y Tácticas Navales, Comandante del aviso ARA Francisco de Gurruchaga y actualmente se desempeña como Segundo Comandante del transporte rápido multipropósito ARA Hércules.





El Canal Beagle y el *Nashachata* en la proa del ARA *Gurruchaga*.

El Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate Ushuaia ordenó destacar al aviso ARA *Francisco de Gurruchaga* y desvió de su ruta al buque de carga *Samson*, de bandera chilena, que se encontraba a tres horas del lugar del siniestro.

Mientras tanto, el *Nashachata* mantenía su posición de fondeo ayudándose con el motor.

Al arribar el carguero, informó que las condiciones meteorológicas eran tan malas que le había resultado imposible aproximarse para realizar el salvataje y, como corría riesgo debió alejarse del lugar.

Solamente treinta minutos después de que se retirara el *Samson*, el velero, con las velas rifadas en el *Drake*, consumió el combustible que le quedaba, por lo que comenzó a garrear lentamente pero sin pausa, hacia una zona rocosa donde las olas, que superaban los tres metros de altura, rompían sin piedad contra las piedras.

A las 15:56 hs, se activó la EPIRB a causa del siniestro. Una ola levantó las 24 toneladas e hizo rodar al velero sobre sí mismo.

El capitán Marek Radwanski y su hermano Pawel estaban en cubierta tratando de maniobrar para salvar el barco y su tripulación, mientras que los otros cinco estaban adentro. A raíz del embate del mar los dos primeros fueron arrastrados, mientras que los que estaban adentro, a pesar de los fuertes golpes y heridas, salieron inmediatamente de la cabina. Por pocos segundos pudieron ver a Pawel intentando nadar hacia el barco, le lanzaron los salvavidas, la balsa y todo aquello que pudiera flotar, pero nunca pudieron ver si había podido alcanzarlos.

La temperatura extremadamente fría del agua y el mar embravecido se confabularon para llevarse la vida de ambos.

Le lanzaron a Pawel los salvavidas, la balsa y todo aquello que pudiera flotar, pero nunca pudieron ver si había podido alcanzarlos.

Los momentos que siguieron fueron muy difíciles porque el barco fue arrastrado hasta las piedras, las olas lo golpeaban con furia, el agua en el interior de la cabina llegaba hasta las rodillas y el frío era insoportable.

El rescate

Desde que se declaró la emergencia hasta que arribó el aviso ARA *Francisco de Gurruchaga*, que se encontraba a poco menos de 90 millas del lugar del siniestro, pasaron nueve horas.

En el momento en que el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate Ushuaia recibió la información del Subcentro de Búsqueda y Rescate Puerto Williams, el *Gurruchaga* estaba fondeado en la Bahía de Ushuaia en espera de que mejoraran las condiciones meteorológicas para tomar puerto.



Los rescatistas encontraron donde desembarcar y se dirigen al rescate de los naufragos.

Había anclado a las tres de la madrugada luego de realizar el relevo de personal y abastecimiento de los Puestos de Vigilancia y Control de Tránsito Marítimo de Puerto Parry en la Isla de los Estados y Bahía Buen Suceso.

Hacía cinco días que navegaba con mar muy duro, con rachas de viento del SW que alcanzaban los 80 nudos, y con una tripulación que ya pensaba en su merecido descanso.

Cuando se ordenó zarpar para rescatar a los naufragos uno de los interrogantes era cómo respondería la tripulación.

Ante eso, el Comandante tomó el difusor de órdenes y dijo: *“Prestar atención. Hay un velero en situación de emergencia que necesita de esta Unidad. Alistar el buque para zarpar”*.

No hubo un solo tripulante que vacilara. Por el contrario, todos hicieron más de lo que se les exigió. En cuanto los motores calentaron, poco antes del mediodía, el buque zarpó hacia el este, con el temporal que empujaba por la aleta de estribor.

Las primeras comunicaciones daban cuenta de que se trataba de un velero azotado por el mar mientras éste se encontraba fondeado en el interior de la Bahía Sloggett. Por esa

Cuando se ordenó zarpar para rescatar a los naufragos uno de los interrogantes era cómo respondería la tripulación.





Los rescatistas y los náufragos. Dos historias distintas de coraje y perseverancia.

Más allá de la bahía, el Gurruchaga y su tripulación soportaban vientos que superaban los 60 nudos y olas de más de seis metros de altura.

razón el buque se había alistado para realizar un remolque de emergencia y llevar al velero a un lugar seguro.

Pero al arribar a la zona, aproximadamente a las 20:00 hs, el panorama era desolador, no era lo que se esperaba encontrar. El velero se encontraba encallado sobre una roca, con su palo roto, sin comunicaciones y con olas de más tres metros de altura que castigaban el casco.

Del velero lanzaron una bengala roja en señal de pedido de socorro, ante la cual el buque hizo señales de foco para darles a entender que habían sido vistos y lanzaron una nueva señal luminosa al cielo.

Como la situación de los náufragos parecía desesperante, el buque buscó a lo largo de toda la playa un lugar para poder bajar los botes de rescate, pero las olas ya superaban los cuatro metros de altura. Así, ante lo riesgoso de la situación, el buque de rescate se apartó a un lugar más seguro pero sin alejarse de la vista de los náufragos, con el objetivo de hacer evidente que iban a ser rescatados en cuanto mejoraran las condiciones hidrometeorológicas y de esta manera no perdieran la voluntad de sobrevivir.

Mientras tanto, más allá de la bahía, el *Gurruchaga* y su tripulación soportaban vientos que superaban los 60 nudos y olas de más de seis metros de altura.

A las 23:00 hs, antes del anochecer, el buque hizo una nueva aproximación con la esperanza de que al cambiar el sentido de la corriente de marea, las olas redujeran su altura, pero las condiciones seguían siendo muy duras. Se hicieron señales de foco y de bengalas y se abortó nuevamente el intento.



Al amanecer, a las 03:30 hs, antes de la bajamar, se volvió a aproximar pero el temporal arreciaba aún. Otra vez se hicieron señales de foco, los náufragos emitieron un S.O.S. pero todavía era imposible bajar los botes para el rescate.

Si bien las condiciones eran duras, el objetivo de las aproximaciones era, no solamente verificar el estado de mar en la zona del siniestro, sino mantener viva la esperanza de los náufragos.

A las 09:00 hs de la mañana del martes 14, el viento borneó hacia el oeste y comenzó a disminuir lentamente su fuerza, factores que permitieron hacer un nuevo acercamiento y bajar los semirrígidos de rescate.

“Están a salvo”

Si bien el viento era más favorable, las olas aún tenían un tamaño considerable y al llegar a la playa superaban los dos metros de altura, así que los rescatistas debieron desembarcar sobre unas rocas donde la fuerza del mar era menor.

Desde ese lugar debieron caminar unos quinientos metros, y una vez frente al velero, cruzaron unos treinta metros con el agua hasta la cintura hasta la roca donde se encontraba montado el yate.

En el interior aún no se habían percatado del inminente rescate, así que les golpearon en la cubierta y las primeras palabras que escucharon del Jefe de la Unidad de Rescate fueron: “You’re safe” (están a salvo).

Salieron sólo cinco de los siete, quienes dijeron fue que el Capitán y su hermano habían sido

Algunos de los navegantes estaban muy golpeados pero podían moverse por sus propios medios, así que se metieron en el agua y caminaron hasta el semirrígido.



arrastrados por una ola y cayeron al agua en el momento de impactar contra la roca.

Algunos de los navegantes estaban muy golpeados pero podían moverse por sus propios medios, así que se metieron en el agua, caminaron hasta el semirrígido que los esperaba y fueron trasladados al buque.

Allí la enfermera de a bordo los examinó y les hizo las primeras curaciones. Uno de ellos presentaba traumatismos fuertes en la cabeza; otro, en la espalda; y los restantes, tres hematomas de menor gravedad.

Enseguida se elaboró un plan de búsqueda para encontrar a los dos desaparecidos y el Aviso destacó nuevamente sus botes. El Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate Ushuaia coordinó con la empresa local Heli-Ushuaia, un helicóptero para que cooperara con la búsqueda, y además destacó la lancha rápida ARA *Intrépida* con 14 infantes de marina, un médico y un enfermero.

En las primeras horas de la tarde ya habían sido detectados desde el aire los dos cuerpos buscados. Se encontraban en la playa, separados unos tres kilómetros entre sí. El repliegue de los botes con uno de los cuerpos exigió un gran esfuerzo para los rescatistas, ya que las olas en la playa aún conservaban su altura.

El cuerpo del Capitán, dado que se encontraba en una zona rocosa y no permitía la operación con los semirrígidos, fue trasladado en helicóptero a la ciudad de Ushuaia.

Con el arribo de la lancha rápida ARA *Intrépida* se inició la transferencia del personal de sanidad y una vez reembarcadas las unidades de rescate, el *Gurruchaga* se destacó a la ciudad de Ushuaia con los cinco náufragos rescatados y el cuerpo del hermano del Capitán del velero.

Los sobrevivientes del velero Nashachata afirmaron “sentirse muy agradecidos por considerar que se les salvó la vida”.

“Team of Brothers”

Los cinco náufragos polacos rescatados del mar por el aviso ARA *Francisco de Gurruchaga* realizaron como gesto de agradecimiento una cena para sus rescatistas en la ciudad de Ushuaia.

La cena estuvo cargada de emociones tanto de uno como de otro lado, y fue muy provechosa, ya que se intercambiaron relatos y percepciones por parte de ambas tripulaciones que permitieron completar la historia de todo lo sucedido.

Pudieron conocerse de este modo los detalles de las vivencias límite de la odisea experimentada tanto por los rescatistas como por los rescatados.

Los sobrevivientes del velero *Nashachata* afirmaron “sentirse muy agradecidos por considerar que se les salvó la vida”.

Se concluyó también que con las condiciones del mar azotando con furia al velero, con el agua que llegaba a las rodillas en su interior y en condiciones de extremo frío, solamente navegantes avezados y con una gran voluntad de supervivencia podrían haber soportado tan difícil situación.

A pesar de las condiciones en que se desarrolló la misión, la tripulación del buque de la

Armada Argentina estuvo en todo momento a la altura de las circunstancias. Sabían que se trataba de navegantes que necesitaban de ellos.

Uno de los naufragos comentó que a bordo del *Gurruchaga* se sintió realmente reconfortado y definió su visión del buque con una simple frase: “*Team of Brothers*” (un equipo de hermanos).

Lecciones aprendidas

Como en toda situación difícil siempre se pueden sacar conclusiones. No es el espíritu de este artículo hacer una crítica hacia ninguno de los que participaron en la operación, al contrario, fue una situación fortuita donde el hombre debió enfrentar a la naturaleza, donde cinco de siete avezados navegantes pudieron sobrevivir.

Muchas de las experiencias que se pueden extraer de este rescate son comunes a muchísimos otros naufragios o situaciones de riesgo en el mar.

El agradecimiento del Embajador de Polonia para un “Equipo de Hermanos”.

Muchas de las experiencias que se pueden extraer de este rescate son comunes a muchísimos otros naufragios o situaciones de riesgo en el mar.

Entre ellas se podrían enumerar las siguientes:

- La costa a sotavento. Ante situaciones de mal tiempo, buscar refugio en la costa muchas veces resulta más riesgoso que en el medio del mar.
- La fatiga. La excesiva exposición a condiciones extremas dificulta la toma de decisiones. En este caso, el lugar de fondeo elegido se hizo a través del *plotter*, mientras que la carta impresa proporciona información más amplia y clara.
- El recuerdo de los seres queridos. Los naufragos manifestaron que el recuerdo de sus familias fue una importante inyección de espíritu. Se mostraban fotos y rememoraban buenos recuerdos entre ellos.
- La distribución de roles y tareas dentro del velero. En cuanto el velero naufragó, hubo un tripulante que automáticamente distribuyó responsabilidades a cada uno de los restantes.
- La presencia del *Gurruchaga* en el lugar del siniestro. El haber tenido permanente contacto visual con el buque, las tres aproximaciones previas y las sucesivas comunicaciones visuales con bengalas y foco, contribuyó a mantener la moral ya que sabían que el rescate sería inminente.
- La decisión de no abandonar el velero. Después del siniestro, los naufragos debatieron si era o no conveniente abandonar el barco. Dentro del mismo las condiciones de supervivencia no eran fáciles. Pero de haberlo abandonado, probablemente producto de las grandes olas y de la temperatura del agua, el mar podría haber arrastrado a alguno, sin posibilidad alguna de sobrevivir.
- Coraje y perseverancia. Fueron los preceptos para que las tripulaciones del *Nashachata* y del *Gurruchaga* pudieran contar esta epopeya. ■

Los naufragos manifestaron que el recuerdo de sus familias fue una importante inyección de espíritu.



NO TODO ES MALO CON EL CALENTAMIENTO GLOBAL: EL CRUCE TRANSPOLAR DEL SCF BÁLTICA

SCF Báltica.
<http://www.vesseltracker.com/en/Gallery/Vessels/Scf-Baltica-9305568.html?dir=1>

Eugenio L. Facchin

Dice un proverbio chino: “Ante cada catástrofe surge una oportunidad”. Este viejo adagio, que los recicladores intelectuales supieron “refrescar” para adaptarlo a cuestiones económicas, tiene, en este caso, un dramático correlato en términos náuticos. La reducción de los glaciares y de los míticos campos de hielo marino, que cubrieron por siglos el Polo Norte, posibilitaron que la navegación comercial utilizara la ruta septentrional y redujera en más de un 30% los días de navegación, con el consiguiente ahorro de combustible, costo de buque y tripulación, lo que permitió bajar sustancialmente el costo de transporte hacia los centros de consumo.

El siguiente es un ejemplo del ahorro económico obtenido gracias al uso del pasaje septentrional: Ruta Yokohama-Londres vía Suez, 11.655 millas; por el pasaje, 7.323 millas., se ahorran 4.322 millas. Además se pasa de 20,5 días a 13 días de navegación, con un ahorro de 7,5 días. En costo de flete, si bien varía con el tipo de buque utilizado y con los respaldos necesarios, podría traducirse en un ahorro de US\$ 500.000. Esta cifra no es válida para todos los casos, ya que el flete varía sustancialmente con la situación del mercado de transporte marítimo, del tipo de buque y de otras variables, pero nos permite obtener una idea de lo significativo del ahorro. ⁽¹⁾

Situación glaciológica del Polo Norte

Se estima que, como consecuencia del calentamiento global, se extenderá el período en que el paso se mantenga navegable. Si bien el título del artículo propone una visión positiva de la catástrofe del derretimiento de los casquetes polares, las consecuencias para el efecto invernadero deberán ser cuantificadas en forma exhaustiva y utilizando todas las herramientas científicas de medición y de predicción.

El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales, Estados Mayores, de análisis estratégico e informativo. Comandó unidades navales, Fuerzas Navales y Conjuntas en condiciones extremas de operación. Fue destacado a prestar servicios en el exterior en dos oportunidades. En la actividad privada ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el Magíster en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima, Perú, y el Curso de Administración de Recursos para la Defensa, de la Academia de Guerra de la Armada de los EE.UU., entre otros. Es investigador Senior en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES). Es además Capitán de Ultramar, Capitán Fluvial y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial. Actualmente se desempeña como Asesor de Seguridad Náutica Antártica del Servicio de Hidrografía Naval.





Si se derrite el permafrost del Polo Norte se liberaría a la atmósfera el doble del carbón que hoy se encuentra en ella.

(1)
IALA-AISM. 17th Conference of the international association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities Cape Town - South Africa. Art. "Northeast Arctic Passage - its viability for shipping transit and benefits to ship owners". [IALA-ASIM. XVII Conferencia de la asociación internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros, Cape Town, Sudáfrica. Art. "Pasaje del Noroeste Ártico: viabilidad para la navegación de buques y beneficios para sus dueños"]. Capitán Rakish Puppiah. Página 16 a 26.

(2)
Web de la Fundación Nuestro Mar, "El Ártico preso en un círculo vicioso", 23 de septiembre de 2010, http://www.nuestromar.org/noticias/ecologia_y_

Desde hace no menos de 15 años, un grupo de geólogos del Instituto Antártico Argentino, dirigidos por Rodolfo del Valle, ha estudiado el efecto que tiene el calentamiento global sobre el denominado *permafrost*, que define la capa del suelo congelado, al mismo tiempo que impide y encierra las emisiones del gas metano, que hasta el día de hoy se encontraba confinado por el hielo que cubre los casquetes polares.

El gas metano es un gas de efecto invernadero 25 veces más potente que el dióxido de carbono, en términos de daño sobre la atmósfera. Actualmente, está siendo liberado como consecuencia del debilitamiento de la capa de *permafrost*. Según los expertos, en la zona que rodea al Polo Norte existen 13 millones de km² de *permafrost*. Si se derriten, como

consecuencia del constante aumento de temperatura, que es mayor en los polos que en el resto del planeta, se liberaría el doble del carbón que hoy se encuentra presente en la atmósfera, que es de 1.672 giga toneladas. (2)

El aprovechamiento comercial del hidrato de metano, forma en que se encuentra el metano encerrado en las capas congeladas, es aún un tema de análisis técnico parcialmente resuelto, aunque su costo se mantiene elevado. Según los analistas, aproximadamente 8 millones de toneladas de metano son liberadas de las llanuras árticas de Siberia en forma de burbujas. Los expertos predicen que si tan sólo el 1% del metano encerrado en el Mar Ártico saliera a la superficie, se cuadruplicaría el metano actualmente presente en la atmósfera. Este proceso genera, como se puede observar en forma práctica, climas extremos, inviernos extremadamente crudos y veranos agobiantes. Si se liberara el metano, el clima entraría en una espiral en crecimiento, que agudizaría la liberación de metano y el descongelamiento acelerado del permafrost, lo que produciría una profundización de las inclemencias climáticas.

El Instituto polar alemán "Alfred Wegener" encomendó a uno de sus más destacados glaciólogos, el Prof. Dr. Rüdiger Gerdes, el seguimiento de la situación glaciológica del Polo Norte. Durante 30 años, se ha efectuado un seguimiento de la masa de hielo por medios satelitales; en septiembre de este año, se manifestará la menor masa de hielo ártica. Según los pronósticos, no será tan pronunciada como en 2007, pero se encontrará en valores cercanos a ese triste récord. Con instrumental específico para la medición del espesor de la capa de hielo, se ha comprobado que no se redujo tan sólo en superficie, sino también que el espesor ha mermado sustancialmente.

Otro aspecto relacionado con la reducción de las masas de hielo es que existe un creciente aporte de agua dulce hacia el océano, lo que reduce la concentración de sal. Todos los años se vuelcan en el mar 3.000 km³ de hielo, que corresponden a 2.700 billones de toneladas. Esto genera un desbalance físico, que altera la circulación de las corrientes marinas. Como consecuencia, se produce una significativa alteración en el entorno ecológico y se modifica la situación de todas las especies vivas.

Navegación transpolar del CSF Báltica

El buque y sus apoyos

El SCF *Báltica* es un buque cisterna, gasero, del tipo Aframax, de 114.564 TRB, clasificado

1.ª Super para la navegación en hielo. El buque pertenece a SCF Group (Sovcomflot); su flota está compuesta por 147 buques, con más de 10,5 millones de toneladas. Con sede en San Petersburgo, controla una de las flotas más importantes del mundo en el transporte de gas. Su flota cuenta con una antigüedad promedio de 12 años y tiene en construcción ocho buques, que le sumarán casi otro millón de toneladas de registro. Presta servicios a OAO Novatek, segundo productor de gas en Rusia, en la región de Yamal-Nenetsk. Esta región es la más importante del mundo en producción de gas, ya que abarca el 20% del total mundial y el 90% de la producción rusa.

Para realizar su travesía, el buque contó con el respaldo de dos rompehielos atómicos de la empresa Rosatom, corporación energética nuclear rusa, que agrupa a todas las empresas y organismos que operan, investigan y producen cualquier tipo de equipo o de servicio relacionado con la energía atómica (laboratorios, industrias, centrales atómicas, complejos de armamento, así como la flota de rompehielos atómicos rusos). En este caso, se utilizaron los rompehielos *Rossiya* (Rusia) y *50 Let Pobedy* (50 años de la Victoria).⁽³⁾

El Comando de Operaciones Navales de la Armada Rusa desarrolló para el buque un monitoreo satelital constante de las condiciones meteorológicas y glaciológicas, así como la coordinación de los dos rompehielos de la FGUP atomflot que acompañaron al *Báltica*.

Gracias al intensivo uso de la tecnología de satélite radar se pudo “canalizar” la derrota y llevar al buque a las zonas libres de hielo, los canales formados en el campo, o bien, seleccionar el itinerario más conveniente para la navegación.⁽⁴⁾ Las imágenes fueron recibidas en UniSach en Moscú; luego de procesarlas y analizarlas, se las transmitió en tiempo real vía Internet a “Atomflot-Kosmosnimki” geoservice. Este tipo de apoyo se utiliza cada vez con más frecuencia para ofrecer a todas las navegaciones una mejora sustancial en términos de seguridad.

Planificación previa

El exitoso viaje requirió de una minuciosa y amplia planificación. Se comenzó con una evaluación de riesgo y de gestión, en la que se utilizaron las herramientas disponibles más modernas y sofisticadas.

Las tripulaciones, tanto del carguero como de los rompehielos escolta, fueron exhaustivamente seleccionadas entre los marinos con mayor experiencia en navegación por hielo, que fueron entrenados para el nuevo desafío. Se ejecutaron prácticas para evitar errores de interpretación y se estableció un ordenamiento de responsabilidades y de autoridad.

Se desarrollaron exhaustivos planes de contingencia, en los que se adiestró y se alertó a unidades costeras de emergencia. Asimismo, se adoptaron rigurosos planes de contención de derrame de petróleo.

Se recabó toda la información necesaria para poder ofrecer apoyo de base en diferentes puertos, en caso de que el hielo averiara alguno de los buques del *convoy*, para poder ejecutar en forma eficaz y veloz las reparaciones necesarias a fin de concluir con éxito el viaje.



Dos rompehielos atómicos acompañaron al primer viaje transpolar apoyados por el Comando de Operaciones Navales de la Armada Rusa.

(3) Maritime executive: http://www.maritime-executive.com/article/Miércoles_18_de_agosto_de_2010.

(4) Hydro International: http://www.hydrointernational.com/news/id4161satellite_imagery_for_First_Northern_Sea_Route_Voyage.html

El viaje de Rusia a China requirió pasar a través de 100 campos de hielo.

La carga

El buque transportó 70.000 toneladas de gas comprimido.

La derrota

El *Báltica* zarpó del puerto de Murmansk, con destino final Ningbom, en China. Partió junto a su escolta de rompehielos atómicos y, tras recorrer 2.500 millas, arribó a Pevek, otro puerto ruso, el 25 de agosto de 2010, luego de 11 días de navegación. La travesía se completó con otras 4.500 Mn hasta el puerto de China anteriormente mencionado. El ahorro en el viaje representa 5.000 Mn. que, frente a las 7.000 Mn totales, es evidentemente significativo.

“La ruta del buque lo llevó a través del Mar de Barents (al norte del cabo Zhelaniya, en la isla Novaya Zemlya) el estrecho de Vilkitsky, donde terminó el campo de hielo Taymir; luego continuó a través del estrecho de Sannikov, el mar de Lapetv y los campos de hielo del mar de Siberia Oriental”. (5) Para los analistas y expertos de la zona, esta fue la parte del viaje que presentó mayores dificultades en lo que respecta a la glaciología y a la meteorología.

Serguéi Frank, presidente y director ejecutivo de Sovcomflot, expresó: *“El viaje a través del Ártico del petrolero SCF Báltica ha confirmado la posibilidad de operar grandes petroleros clasificados para hielo a lo largo de la NSR (la ruta norte).”*(6) Las estadísticas recopiladas durante el viaje serán las fundaciones de una base de datos única que permitirá la preparación de viajes similares para los buques del futuro. Sovcomflot tiene previsto enviar un buque del tipo Suezmax clasificado para hielo, lo que le permitirá pasar a través de los 100 campos de hielo del camino”.(7)

Otros viajes planeados

Como consecuencia del éxito logrado por el SCF *Báltica*, el consorcio liderado por el armador noruego Tschudi está planificando enviar al granelero *Nordic Barents*, también clasificado para hielo 1A, para que desarrolle una navegación similar a la del *Báltica*. El buque es un *bulk carrier* (buque granelero) de la empresa danesa Nordic Bulk Carriers (8), y cuenta con un desplazamiento de 43.732 toneladas de porte bruto.

El plan de negocios prevé el transporte de graneles secos desde Noruega hasta China, en especial el mineral de hierro. Con el acortamiento de un tercio del viaje, el valor de las *commodities* (materias primas) transportadas adquirirían un precio altamente competitivo.



Nordic Barents
http://www.investeringsgruppen.dk/script/site/page.asp?cat_id=43

(8) *Investerings Gruppen*: http://www.investeringsgruppen.dk/script/site/page.asp?cat_id=43

(9) *Web de la Fundación Nuestro Mar*, “Ártico: después de un primer tránsito exitoso, buscan repetir la ruta el Paso del Noreste”, 3 de septiembre de 2010, Art. de Craig Eason, http://www.nuestromar.org/noticias/transporte_maritimo_y_fluvial/02_09_2010/32645_articulo_despues_de_un_primer_transito_exitoso.

Del mismo modo que con el *Báltica*, la decisión de enviar al *Nordic Barents* requirió del asesoramiento y de la participación de agentes, aseguradores y profesionales marinos para analizar la viabilidad y los riesgos de la operación.

En esta navegación, el consorcio planea transportar 41.000 toneladas de mineral de hierro desde Krikenes. Al igual que el SCF *Báltica*, el buque será escoltado por rompehielos rusos de la Rosatomflot. (9)

La cartografía, una dificultad que se debe resolver a corto plazo

Tras los últimos dos accidentes náuticos, en los que participaron el crucero *Clipper Adventurer* y el buque tanque MV *Nanny*, se generó un debate público que se encontraba



Clipper Adventurer.



MV Nanny.
<http://www.cbc.ca/gw/images/news/topstories/2010/09/03/tp-mv-nanny-tanker100901.jpg>

en la agenda de los profesionales de la hidrografía de todos los países con responsabilidad sobre las aguas árticas.

A fines de agosto y el 1.º de septiembre de 2010, se produjeron dos eventos que pusieron en alerta al sistema de socorro del Canadá. El primero de ellos fue el episodio del *Clipper Adventurer*, que embistió⁽¹⁰⁾ una roca y se montó sobre ella, cuando se dirigía hacia Kugluktuk. El capitán adujo que la roca embestida no figuraba en la carta.⁽¹¹⁾ Un rompehielos canadiense se dirigió hasta donde se encontraba el buque⁽¹²⁾, rescató a los 128 pasajeros y los llevó hasta la siguiente escala. Se constató la situación del buque y la empresa está analizando la forma más segura de volverlo a poner a flote. El buque ya ha sufrido distintos episodios a lo largo de su existencia; personalmente, recuerdo que cuando me desempeñaba como comandante del Rompehielos ARA *Irizar*, lo rescatamos en aguas antárticas a fines de enero de 2000.

El segundo de los incidentes es el de MV *Nanny*, un buque tanque que transportaba combustible para las comunidades de Nunavut. El buque quedó varado sobre un banco de arena, sin mayores consecuencias. El servicio de rompehielos de socorro canadiense se destacó prontamente con la urgencia y la importancia que tiene para Canadá, un accidente con buques tanques. Nuevamente, el capitán adujo falta de indicación en la cartografía de la existencia de dicho banco.

En zonas cubiertas de hielo son remotas las posibilidades de relevamiento hidrográfico, con la calidad y la densidad de los datos que se requieren para la confección de una carta. En la Antártida se necesitan varios intentos para poder relevar una zona libre de hielos; muchas de las cartas internacionales o nacionales deben confeccionarse con relevamientos de diversos países y durante varios años.

Según Dale Nicholson, jefe del departamento del Ártico del Servicio Hidrográfico de Canadá, es imprescindible mejorar el muy escaso 10% cartografiado, aunque para ello se requiere de equipamiento especializado y muy costoso.⁽¹³⁾

Si bien no se cuenta con información acerca de la calidad ni de la densidad cartográfica de las zonas rusas o noruegas, se puede especular que no debe de ser mejor que la de Canadá. Esta situación, junto con el aumento del tránsito, produce una combinación preocupante.

Las nuevas navareas

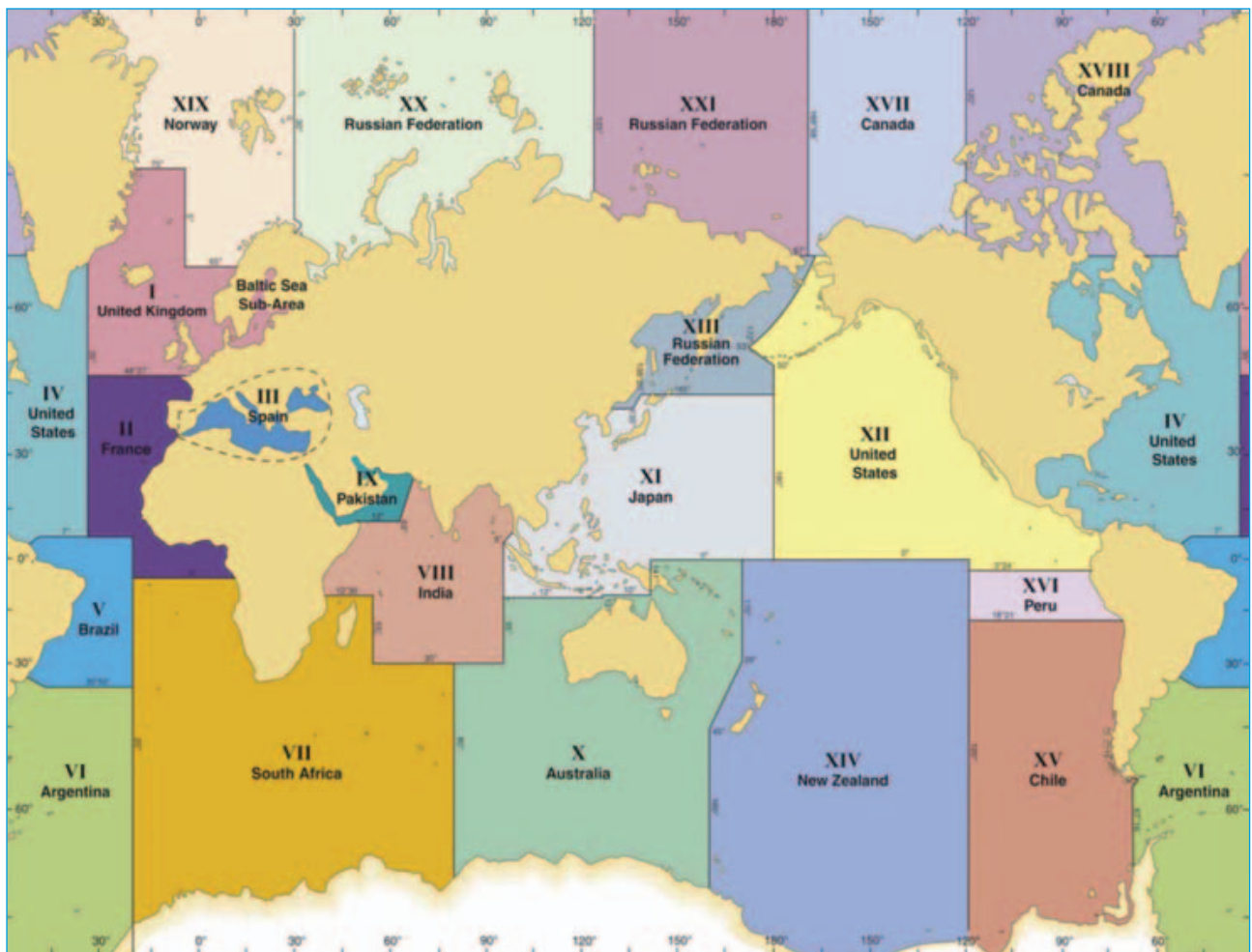
Como consecuencia de la “navegabilidad” de la zona boreal, la OHI (Organización Hidrográfica Internacional), junto con la OMI (Organización Marítima Internacional) y la WMO (Organización Meteorológica Internacional) determinaron la necesidad de constituir cinco nuevas navareas/metareas. Esto se inscribe en la expansión de la IMO/IHO, espacio del servicio mundial de avisos a los navegantes WWNWS (*World-Wide Navigational Warning Service*) que avanza sobre las aguas polares. Esto se ha hecho efectivo a partir del 1.º de julio de 2010. Inicialmente,

(10)
 CNN, “Canada aids cruise ship stuck in the Arctic Ocean”, 29 de agosto de 2010: http://articles.cnn.com/2010-08-29/world/canada.cruise.ship.grounded_1_cruise-ship-coast-guard-crew-members?_s=PM:WORLD

(11)
 Travel USA today, “Passengers rescued after expedition cruise ship runs aground in Arctic”, 30 de septiembre de 2010, <http://travel.usatoday.com/cruises/post/2010/08/clipper-adventurer-arctic-cruise-ship-aground-rescue-quark/110524/1>

(12)
 Maritime Executive, “Cruise ship runs aground in Arctic, Coast Guard rescues passengers”, 31 de agosto de 2010, <http://www.maritime-executive.com/article/cruise-ship-runs-aground-arctic-coast-guard-rescues-passengers/>

(13)
http://nuestromar.org/noticias/ciencia_tecnologia_y_educacion/16_09_2010/32890_cartografia_insuficiente_y_trafico_en_aumen



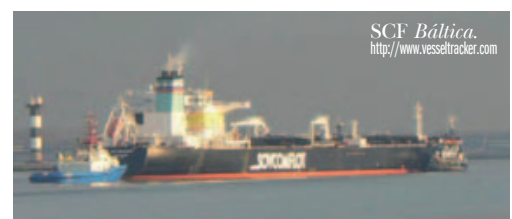
Una dificultad que se debe resolver a corto plazo: la navegación por aguas antes cubiertas de hielo y no cartografiadas, genera potenciales peligros a la seguridad náutica.

Zonas geográficas para la coordinación y difusión de radio-advancements para la navegación. La delimitación de estas zonas no guarda relación con las fronteras entre los Estados.

se emitirán pronósticos del tiempo y alertas náuticas en inglés, pero se prevé una operación completa, como en el resto de las navareas, para julio de 2011.

Las responsabilidades de las nuevas navareas son las siguientes:

1. navarea/metarea XVII Canadá.
2. navarea/metarea XVIII Canadá.
3. navarea/metarea XIX Noruega.
4. navarea/metarea XX Federación Rusa.
5. navarea/metarea XXI Federación Rusa.



(14)
La voz de Rusia,
<http://spanish.ruvr.ru/2010/09/17/20812308.html>, artículo del 17 de septiembre de 2010. Declaraciones de Artur Chilingarof, representante del Presidente ruso para cuestiones de la cooperación internacional en el Ártico y en la Antártida.

(15)
La voz de Rusia,
<http://spanish.ruvr.ru/2010/09/17/20812308.html>, artículo del 17 de septiembre de 2010. Declaraciones del Ministro de Exteriores de Canadá, Lawrence Cannon.

Cuestiones de orden político

Otros condimentos, ajenos a las cuestiones náuticas y de seguridad, comienzan a surgir como consecuencia del éxito de la navegación transpolar. Tanto Rusia como Canadá están preparando documentos que serán presentados ante la Comisión de la ONU sobre el Derecho del Mar, en 2013 y 2014. Moscú expresó que "Rusia se propone defender rotundamente sus intereses en el Polo Norte". (14) Por su parte, a través de su Ministro de Relaciones Exteriores, Canadá dijo que "Ottawa presentará derechos adicionales a la plataforma continental ártica". (15) ■

Guardiamarina
argentino
Eduardo Zeballos
a bordo del buque
escuela *Esmeralda*.

IMÁGENES: LATITUD SUR, ARMADAS DE ARGENTINA Y CHILE.

EDUCACIÓN COMBINADA ENTRE LAS ARMADAS DE ARGENTINA Y CHILE: UNA PROPUESTA PARA LA INTEROPERABILIDAD

Luis H. Velázquez Pacheco

La Educación Combinada es el conjunto de saberes que son comunes para las Armadas de Argentina y Chile, teniendo en cuenta sus intereses políticos y estratégicos, los cuales, a un nivel estratégico-operacional pueden ser enseñados a los Oficiales Jefes de ambas armadas. Esta oportunidad para intensificar el conocimiento de nuestros Oficiales redundará en una mayor cooperación a nivel operativo y a estrechar lazos entre nuestras naciones. Por ello, el título de este artículo propone a la Educación Combinada como una alternativa, entre muchas otras que existen y ya están en práctica, para acrecentar la interoperabilidad de nuestras Instituciones y el desarrollo profesional de nuestros marinos.

La hipótesis que se propone para el presente escrito es la siguiente: la tendencia a la internacionalización de la educación superior, los avances en la integración bilateral y el grado de entendimiento existente entre las Armadas de Argentina y Chile, junto a los numerosos antecedentes de interoperabilidad existentes entre ellas en los últimos veinte años, conforman una oportunidad para implementar un curso combinado para sus Oficiales Jefes.

El Capitán de Corbeta Dn. Luis Hernán Velázquez Pacheco es egresado de la Escuela Naval Militar (1994) y pertenece a la Promoción 124. También es egresado de la Escuela de Oficiales de la Armada como Licenciado en Sistemas Navales, especializado en Armas Submarinas y de la Escuela de Guerra Naval, aprobando el curso Comando y Estado Mayor. Ha prestado servicios en diferentes Unidades de la Armada (corbetas y destructores), habiendo sido Comandante de la lancha patrullera Baradero (2001), Jefe de Armamento de la fragata Libertad (2002), Jefe de Año en la Escuela Naval Militar (2003/04) y 2do Comandante del aviso Suboficial Castillo (2008). Ha participado como Oficial Invitado del XLI Viaje de Instrucción en el B.E. Esmeralda (Armada de Chile, 1996), de la 1ª Patrulla Antártica Combinada a bordo del ATF Lautaro (Armada de Chile, 1999) como Observador Militar, y del Operativo Multinacional de Antiminas de la OTAN "Open

Continúa en la siguiente página



Viene de la página anterior.

Spirit a bordo del BNS NARCIS (Armada de Bélgica, 2006). Fue enviado "en comisión" a los EE.UU. para participar del alistamiento, traslado e incorporación a la Armada Argentina del buque multipropósito Ciudad de Rosario como Jefe de Cubierta. Ha cursado en forma parcial las carreras de Abogacía (UNS-1997), Lic. en Ciencia Política (UNSB-2001) y actualmente es alumno avanzado de la Licenciatura en Organización Industrial (UTN-FRBB). Ha recibido, entre otros, los premios Ministerio de Defensa, Instituto Nacional Browniano, Instituto Nacional Belgraniano, Escuela de Guerra Naval y la Condecoración Medalla Naval Almirante Brion (Armada de Venezuela). Actualmente se desempeña como Comandante del aviso ARA Suboficial Castillo.

La educación continua es el elemento con el que la educación responde al desafío que un mundo de rápidos y vertiginosos cambios le impone en la actualidad.

1. Tendencia mundial en educación

La globalización del mundo trae aparejado la internacionalización de una serie de aspectos colaterales a los cuales la educación no puede escapar. "Se nos presentan dos grandes fenómenos en el ámbito de la educación superior: la internacionalización de su alcance, coincidente con la globalización en el campo económico y, por sobre todo, el concepto de educación continua" (Romanutti, 1998:95). El progreso de las nuevas tecnologías hace de la educación una actividad que puede ser compartida en forma global. El aprendizaje, la investigación, los convenios de reconocimientos de materias, el intercambio de docentes y alumnos, la constitución de redes, acceso a bibliotecas y todos los fenómenos que podemos imaginar pueden compartirse a través de los cada vez más eficientes medios de comunicación y de interacción, como Internet y las múltiples herramientas que se nos ofrecen.

Los procesos de integración internacionales no son extraños a la Armada, dados los intercambios de alumnos, experiencia y doctrina que se efectúa con varias Armadas en el mundo. La cantidad de oficiales recibidos y enviados por los acuerdos de intercambio es mayor que años anteriores y no deja de ser una característica distintiva del proceso de globalización en este campo.

La internacionalización educativa alcanza hoy ribetes inimaginables ya que la oferta educativa ofrecida por medios electrónicos es amplia y accesible. Esto es un factor de fuerza para que las universidades canalicen de otro modo su proyección y ofrecimiento, tal como ocurre con la mayoría de las casas de altos estudios. De igual forma, estas herramientas contribuyen a los objetivos buscados por este trabajo, dado que al traspasar fronteras, los conocimientos académicos se pueden compartir. En este tema, se continuaría por medios más modernos, algo que desde hace casi veinte años nuestras Armadas vienen realizando: intercambio de experiencias, conocimiento del otro y aquilatamiento de experiencias comunes.

El proceso continuo de educación está considerado como el suceso más importante y su idea se presenta como la llave de acceso a la presente centuria. En el mundo actual, un profesional poco puede hacer con su título de grado. No puede estancarse en sus conocimientos, considerando que en poco tiempo, de no actualizarse, quedaría al margen de una carrera exitosa. La educación continua es el elemento con el que la educación responde al desafío que un mundo de rápidos y vertiginosos cambios le impone en la actualidad. Si bien su concepto no es nuevo entre los que fomentan el aprendizaje a lo largo de toda la vida, su necesidad de implementación parece incrementarse. Se comparte este concepto para reafirmar la idea que se tiene en la educación naval sobre el perfeccionamiento en toda la carrera. Esta línea de pensamiento nos proporciona el marco apropiado para encuadrar a nuestro curso combinado entre la Armada Argentina y la Armada de Chile, en un contexto internacional y regional de nuestros países y la educación continua de nuestros oficiales jefes.

1.2 Experiencias de educación combinada en otras armadas. Erasmus Militar

El programa ERASMUS militar nació por iniciativa del gobierno francés, cuya propuesta fue aprobada por los Ministros de Defensa de la UE en el Consejo de Asuntos Generales y Relaciones Exteriores de la Unión Europea (CAGRE), el 2 de octubre de 2008. Se trata de un programa similar al ERASMUS universitario, que tiene por objeto mejorar la interoperabilidad entre las Fuerzas Armadas europeas, contribuir a la confraternización de sus militares y a la difusión de la cultura europea de seguridad y defensa, en beneficio de la unidad europea. En este caso concreto, al no ser instituciones civiles, se ha denominado ERASMUS militar, y depende de la Escuela Europea de Seguridad y Defensa (EESD), con sede en Bruselas, donde se estudian sus líneas de desarrollo a través de un Grupo de Implementación en el que están representados los estados miembros de la UE. Este sistema de intercambio tuvo su génesis en experiencias de diferentes países europeos que, mediante acuerdos bilaterales, lograron consensuar políticas de defensa que se plasmaron en Educación Combinada.



2. La vinculación chileno-argentina: hacia una nueva etapa de relación

Ya en el año 1997, Francisco Rojas, en su artículo “El diálogo argentino-chileno en temas de seguridad y defensa”, señaló que los cambios en las relaciones argentino-chilenas habían sido tan significativos como aquellos generados por el fin de la guerra fría a nivel global. Este proceso se ha reflejado de modo diverso en el mundo; mientras que en algunas regiones se ha incrementado el uso de la fuerza, en otras se han reforzado los vínculos de cooperación. En el área latinoamericana también constataba esta última característica. Los procesos de vinculación bilateral y subregional en el Cono Sur reafirman esta tendencia.

En el ámbito bilateral en el Cono Sur es necesario esquematizar el cambio que se ha producido en la última década para verificar su impacto y evaluar sus posibles proyecciones. La frontera chileno-argentina es la tercera frontera más larga entre estados en el mundo. Ambos países han desarrollado desde el momento mismo de la independencia, un conjunto de principios, tratados y políticas que han evitado que las diferencias por cuestiones de soberanía o espacio territorial fuesen resueltas por medio del uso de la fuerza en una guerra (Rojas, 1997).

Chile y Argentina tienen raíces históricas comunes, ya que la independencia se logró mediante procesos paralelos que mutuamente se apoyaban, materializada en la acción mancomunada de los Generales San Martín y O’Higgins en los triunfos en Chacabuco y Maipú. Posteriormente, ambos países actuaron unidos para alcanzar la independencia de Perú y eliminar la amenaza de la reconquista española. Conjuntamente con la consolidación de los estados nacionales y el control territorial, aparecieron disputas sobre la delimitación fronteriza. Ello llevó a la suscripción muy temprana, en 1855, de un Tratado de Paz, Amistad y Navegación, en el cual se estableció el principio rector de las relaciones bilaterales: discutir pacífica y amigablemente las diferencias y sin recurrir jamás a medidas violentas y en el caso de no arribar a un arreglo, someter la decisión al arbitraje de una nación amiga.

Capitán de Corbeta argentino Jorge Raimondo cursante de la Academia de Guerra Naval de Chile, junto a un par suyo chileno.

A partir de esa fecha, los acuerdos bilaterales y, en última instancia, los arreglos judiciales, han sido la forma que ha posibilitado una convivencia pacífica, aunque no exenta de dificultades, entre ambas naciones. Los presidentes Menem y Aylwin suscribieron, en 1991, un paquete de acuerdos tendientes a resolver el conjunto de los temas de delimitación pendientes entre ambas naciones. La negociación bilateral constituyó el elemento central. A ello se sumó el arbitraje de Laguna del Desierto, último punto pendiente por cuestiones fronterizas. Esta transformación ha significado salir de una “política de fronteras” para avanzar hacia un nuevo diseño de interrelación en donde lo económico-comercial juega un rol fundamental.

Siguiendo la línea de pensamiento de Rojas, los acuerdos bilaterales argentino-brasileños, argentino-chilenos, la construcción del MERCOSUR como entidad económico-comercial y de la UNASUR como ente político, han consolidado un mayor grado de certidumbre estratégica. En el Cono Sur fue eliminada la competencia estratégica expresada en la capacidad de control sobre armas de destrucción masiva. También se incrementó la certidumbre al reducir las áreas de conflicto sobre el eje de la soberanía territorial, cuya manifestación principal fue el desarrollo de la política de fronteras. Sin embargo, la institucionalidad política deberá dar pasos sustantivos en la definición de objetivos positivos, más allá de lo comercial-económico. La construcción de intereses compartidos a partir de la proyección de futuro se encuentra ligada a la cooperación y la interrelación como clave para alcanzar y satisfacer los intereses nacionales de cada uno de los actores estatales involucrados. La integración es un proceso que obedece a un acto de decisión autónomo por medio del cual se adopta una decisión política trascendente: “...tomar decisiones conjuntas por acuerdo de las partes, para armonizar políticas que reafirman los intereses nacionales de cada parte”. (Rojas, 2002:32).

La evolución del vínculo entre Argentina-Chile ha cambiado en las últimas décadas: desde los desencuentros de finales de siglo XIX y buena parte del siglo XX, hasta las relaciones cooperativas de nuestros días, garantizadas por sólidas relaciones comerciales y económicas, es posible reconocer notables transformaciones. Sin duda, lo positivo de una relación de las características actuales es que favorece la integración, cooperación y la implementación de una Educación Combinada.

Lo positivo de una relación de las características actuales es que favorece la integración, cooperación y la implementación de una Educación Combinada.

2.1 Relaciones de Defensa y Seguridad

La relación bilateral en el ámbito de la seguridad y la defensa representa un área de particular importancia para los lazos bilaterales con Argentina. Los avances experimentados desde la suscripción del Tratado de Paz y Amistad de 1984 son elocuentes. Hoy, la cooperación e integración de las Fuerzas Armadas y de seguridad de Argentina y Chile representa un ejemplo de diálogo político y de construcción de espacios para profundizar la confianza mutua y la transparencia. Existe un intenso proceso de intercambio y capacitación de oficiales y suboficiales de las distintas ramas, y periódicamente se realizan ejercicios combinados donde participan las distintas instituciones de las Fuerzas Armadas. En el año 2006 Argentina y Chile acordaron poner en práctica un proyecto emblemático de cooperación binacional en el campo de las operaciones de paz. La Fuerza de Paz Combinada “Cruz del Sur” obedece a la voluntad conjunta ⁽¹⁾ de ambos gobiernos y de sus fuerzas armadas para contribuir con Naciones Unidas en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Se trata de una fuerza de despliegue rápido, constituida por alrededor de mil efectivos, capaz de monitorear ceses de fuego y proveer las condiciones de seguridad necesarias en el contexto de las operaciones de paz de Naciones Unidas.

(1) Se recuerda la utilización del término “conjunto” a nivel político como acción entre dos países, lo que en terminología militar es “combinado”.

2.2 Instrumentos bilaterales de la Defensa

- a) **Reuniones de consulta entre Ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa (2+2):** constituye la instancia política binacional de mayor jerarquía y representación donde

se abordan los temas de defensa y seguridad. La primera reunión de este mecanismo se efectuó en Zapallar, Chile, en julio de 1997, y hasta la fecha se han verificado siete encuentros, el último, realizado en Buenos Aires el 4 de diciembre de 2006.

- b) **Comité Permanente de Seguridad (COMPERSEG):** mecanismo creado en 1995, reúne dos veces al año a las autoridades políticas de las Cancillerías y Ministerios de Defensa de Chile y Argentina para tratar temas y materias de naturaleza bilateral, regional y hemisférica relacionadas con la defensa y la seguridad. La XX Reunión del COMPERSEG se celebró en Buenos Aires el 11 de abril de 2008.
- c) **Reuniones entre los Estados Mayores de la Defensa:** espacio de diálogo y coordinación entre las Fuerzas Armadas de Chile y Argentina. La primera reunión se realizó en 1994 y su última versión se concretó en Buenos Aires en junio del 2008.

2.3 Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República Argentina y la República de Chile - Aprobado por B.O. 17/12/09 - Ley 26.561

Las presidentes de Chile y Argentina firmaron, el 30 de octubre de 2009, el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación, un acuerdo inédito entre dos naciones latinoamericanas, que profundiza las relaciones bilaterales entre ambos países. El escenario de la firma del tratado fue la comuna de Maipú, al suroeste de la capital chilena, donde en 1818 el ejército chileno-argentino capitaneado por los generales José de San Martín y Bernardo O'Higgins derrotó a las tropas españolas y selló la independencia de Chile.

En líneas generales, el Tratado de Maipú institucionalizará la red de 57 mecanismos de trabajo que se han desarrollado entre ambos países. El acuerdo reconoce la importancia de los Comités de Integración, estimulando la actividad productiva conjunta entre regiones y provincias de los dos países. Además, facilita la cooperación entre los consejos regionales y las legislaturas provinciales para armonizar normas jurídicas y fomentar el trabajo común frente a otras regiones y países del mundo. En las áreas de trabajo y justicia, ambos países se comprometen a aplicar un convenio de previsión social ya redactado, así como a simplificar los procesos de extradición.

Las Partes acuerdan que el Grupo de Trabajo Bilateral de la Fuerza de Paz Combinada "Cruz del Sur", creado por el Memorando de Entendimiento firmado el 4 de diciembre de 2006 por los Ministros de Defensa de ambos Estados, continúe desempeñando su rol de coordinación, y avance hacia la formalización de un mecanismo binacional de dirección política de este emprendimiento de cooperación militar por la paz. Las Partes consideran a "Cruz del Sur" una de las muestras más representativas del grado de profundidad que ha adquirido la integración entre ambos Estados, tal como lo establece el Artículo 22 del Tratado.

Asimismo, se acuerda que el Comité Permanente de Seguridad Argentino-Chileno (COMPERSEG), creado por el "Memorandum de Entendimiento entre la República Argentina y la República de Chile para el Fortalecimiento de la cooperación en Materia de Seguridad de Interés Mutuo", firmado el 8 de noviembre de 1995, y el Mecanismo de Consultas de los Ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa de ambos Estados, seguirán aplicándose en sus respectivas esferas de acción, fortaleciendo a tal efecto los canales de comunicación entre sus instituciones competentes, acorde al Artículo 23.

Se reitera la importancia de la participación de las instituciones de estudios superiores en el proceso de integración, instándolas a continuar promoviendo acuerdos entre las universidades públicas y privadas, con el objeto de:

- a) Incentivar el intercambio de experiencias e información entre las autoridades educativas

El Tratado de Maipú de Integración y Cooperación, es un acuerdo inédito entre dos naciones latinoamericanas, que profundiza las relaciones bilaterales entre ambos países.

Capitán de Fragata
chileno Pablo Cifuentes
en la Escuela de Guerra
Naval de Argentina.



universitarias que permitan concretar proyectos de desarrollo e innovación científica y tecnológica de interés común.

- b) Facilitar el intercambio de especialistas y del material bibliográfico existente.
- c) Establecer un sistema de pasantías e intercambio de docentes y estudiantes de carreras universitarias.
- d) Ofrecer cursos de postgrado compartidos y organizar seminarios y conferencias comunes u otras modalidades que las universidades acuerden entre sí, como también en el marco de las propuestas que efectúen los Comités de Integración.

En lo que respecta a Defensa, el Artículo 35 establece que nuestros países desarrollarán, en un plazo de tres (3) años, un Programa Bilateral de Cooperación en materia de producción para la Defensa, a partir de proyectos conjuntos que incluyan las áreas terrestre, naval y aeronáutica, reafirmando que la cooperación enunciada deberá ser desarrollada de conformidad con las acciones determinadas por las demás Comisiones, Subcomisiones, Comités de Integración y otros grupos mixtos binacionales, con competencia específica en cultura, educación, ciencias y tecnología, medio ambiente y desarrollo sustentable que coadyuvan al proceso de integración binacional.

3. Dos décadas de interoperabilidad entre las Armadas de Argentina y Chile (1990-2010)

Desde hace casi dos décadas ha aumentado la interoperabilidad, propiciada por gobiernos democráticos que han fijado una política de entendimiento y estrategia común con respecto a los intereses en el Cono Sur. Resuelta la problemática fronteriza y disuelta la amenaza de un conflicto por este tema, se intensificaron las relaciones entre el sector de Defensa de ambos países, dando marco adecuado para que las respectivas Fuerzas Armadas comiencen un fructífero intercambio que fue incrementándose en el tiempo. Sin embargo, para Rojas, el hito más significativo en la relación argentina-chilena fue el memorándum de entendimiento firmado entre los ministerios de Defensa de ambos países en noviembre de 1995 y que estableció la realización de reuniones periódicas entre representantes de ambos países (dos veces al año) y en las que se analiza el estado de la relación bilateral en temas de seguridad, se proponen temas y se les da seguimiento a los acuerdos alcanzados. Participan en estas reuniones representantes de los ministerios de Defensa

(en rango de Subsecretarios), de los ministerios de Relaciones Exteriores (Subsecretarios), y representantes de los Estados Mayores de la Defensa de los respectivos países. Se trata de una iniciativa de nivel superior, político-estratégica que coordina, promueve, planifica, organiza y proyecta actividades que se desarrollan entre los niveles militares y en actividades civiles-militares. Ello permite dar un marco claro y permanente a la relación bilateral en el ámbito de la Defensa y las Relaciones Exteriores vinculadas a la seguridad y la defensa.

El desarrollo de medidas de confianza mutua entre Chile y la Argentina fue el camino más adecuado para adentrarse en las preocupaciones y en el impacto que las percepciones nacionales tienen en esta área tan sensible de la defensa y la seguridad. El camino recorrido en estos veinte años ha sido muy significativo.

Siguiendo con las investigaciones de Rojas, un salto cualitativo se dio en el marco del diálogo político bilateral al organizarse una reunión de los ministros de Defensa y Relaciones Exteriores de ambos países. En 1997, se reunieron los ministros Edmundo Pérez Yoma y José Miguel Insulza, Ministro de Defensa y de Relaciones Exteriores de Chile, respectivamente, con sus contrapartes de Argentina, Jorge Domínguez y Guido Di Tella. De este diálogo sin agenda y de evaluación global de los vínculos bilaterales y la situación regional y mundial, surgieron consensos significativos que se expresan en un mayor impulso de las medidas de confianza mutua de carácter bilateral entre ambos países. Entre los acuerdos anunciados en conferencia de prensa por estas altas autoridades, se destacan:

- Realizar maniobras militares combinadas en 1998. Esta fue la génesis de los ejercicios VIEKAREN y la Patrulla Antártica Naval Combinada.
- Promover una iniciativa para que un organismo internacional diseñe una metodología que permita una comparación de los gastos de defensa, proposición actual de Argentina ante el Consejo Suramericano de Defensa.
- Establecer un procedimiento para efectuar sobrevuelos en zonas limítrofes para trabajos cartográficos, mineros y/o científicos.

Según Rojas, Chile reafirmó su apoyo a la posición y los esfuerzos argentinos para resolver el tema de Islas Malvinas, y las máximas autoridades reiteraron el apoyo al Tratado sobre Campos de Hielo Sur. Si consideramos comparativamente las vinculaciones de Chile con sus vecinos, advertiremos que es con Argentina con quien se tiene un mayor número y un mayor grado de aplicación de medidas de confianza mutua. Dentro de ellas destacan aquellas de primera generación (protocolares, conocimiento mutuo) que se han mantenido e incrementado con el tiempo, y las de segunda generación que comenzaron a desarrollarse en años recientes (acuerdos entre Estados Mayores, coordinación de comunicaciones, coordinación en el ámbito aéreo, ejercicios conjuntos, etc.). Se puede afirmar que se están desarrollando las denominadas medidas de tercera generación, que requieren altos niveles de confianza y coordinación y que implican, entre otros factores, la verificación como mecanismo de control del grado de cumplimiento de los acuerdos e, inclusive, hoy se están dando las medidas de cuarta generación, con una alianza estratégica conformada entre nuestras naciones.

Un punto que recoge este Tratado, en cuestiones de integración para la defensa, es el reconocimiento a la Fuerza de Paz Combinada “Cruz del Sur”. Esta fuerza, constituida por las Fuerzas Armadas de Argentina y Chile, es considerada como un aporte relevante a la paz y el multilateralismo internacionales. El Batallón Combinado “Cruz del Sur” constituye una fuerza de paz conjunta y combinada, conformada por militares de Argentina y Chile, que realiza ejercicios de planificación y de entrenamiento combinado entre las Fuerzas Armadas de ambos países para formar parte de las *standby forces* de las Naciones Unidas. El programa de ejercicios militares combinados que la Argentina preveía con Chile durante el período del 1° de septiembre de 2009 al 31 de agosto de 2010 son: “Integración”

Si consideramos comparativamente las vinculaciones de Chile con sus vecinos, advertiremos que es con Argentina con quien se tiene un mayor número y un mayor grado de aplicación de medidas de confianza mutua.

(adiestramiento en el mar), “Viekaren” (en aguas del Canal de Beagle), “Inalaf” (a realizarse en zonas costeras de Chile), “Intercambio Sur” (con las Armadas de Brasil, Perú y Estados Unidos). A estos ejercicios combinados, debemos sumar la Patrulla Antártica Combinada (PANC), la cual desde 1998 se viene realizando en forma ininterrumpida, materializando la presencia argentino-chilena en aguas antárticas, con el objeto de salvaguardar la vida en el mar y preservar la Antártida de la contaminación en general. También, en el ámbito educativo y desde hace unos quince (15) años, los buques escuela *Esmeralda* y *Libertad* embarcan sendos Oficiales de nuestros países para aumentar la confianza mutua en un intercambio formativo de total integración. En los años 2004 y 2005, un grupo de Guardiamarinas de la Armada Argentina embarcaron en el B.E. “Esmeralda” para realizar el Viaje de Instrucción en su totalidad (debido a las tareas de reparación llevadas a cabo en nuestra Fragata), hecho trascendental en las relaciones de ambas Armadas.

La integración a nivel defensa hoy está consolidada, y esto se demuestra cuanto menos en anuncios. El pasado mes de abril de 2010, Argentina y Chile ratificaron acuerdos en política de defensa al establecer una comisión para el desarrollo de la cooperación industrial, relativa principalmente al trabajo de Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile (ENAER) y de la Fábrica Argentina de Aviones (FAdeA, ubicada en Córdoba), con el fin de estimular la posibilidad de generar un avión de entrenamiento básico para los pilotos de las Fuerzas Aéreas de ambos países que reemplace a los aviones Mentor de Argentina y Pillán de Chile. Además, en la reunión se hizo una exposición acerca de la marcha de la constitución de la Fuerza de Paz Combinada “Cruz del Sur”, cuyos trabajos de presentación probablemente estén listos a fin de año para exponerlos ante las Naciones Unidas. Asimismo, se resolvió darle un carácter de cooperación humanitaria a los trabajos de los efectivos de la mencionada Fuerza de Paz, que estarán también orientados a desarrollar tareas humanitarias en países de América Latina, a solicitud de los mismos.

Ambos ministros acordaron realizar el ejercicio “Araucaria” a fin de año y, por otro lado, intercambiar la experiencia de los dos países en cuestiones surgidas de los trabajos efectuados por ambas Fuerzas Armadas durante el terremoto acaecido en Chile, para aprender de esa capacidad (MINDEF, 2010).

Un hecho concreto en la integración: el Ministro de Defensa chileno agradeció al iniciar la reunión a su par de la Argentina la rápida intervención argentina con el Hospital Militar reubicable de la Fuerza Aérea Argentina, cuando se produjo el terremoto en el país trasandino a fines de febrero, señalando que había sido la primera nación que se había presentado para ayudar a Chile.

Como hemos visto, los antecedentes de interoperabilidad son de una magnitud importante y han ido creciendo con el tiempo. Desde aquellos primero encuentros realizados tal vez con ciertos celos por sucesos del pasado hasta el último efectuado entre marinos argentinos y chilenos hay una diferencia abismal⁽²⁾. El conocimiento que se tiene del otro, la confianza que se ha construido a lo largo de estos años y la camaradería reconocible en cada encuentro, sea en un seminario, un ejercicio o en la cámara de algún buque de guerra argentino o chileno, son indicadores que la integración y la cooperación no sólo son ideas plasmadas en un documento. Muy por el contrario, son una muestra de la realidad que nuestras marinas han logrado construir: una interoperabilidad profesional, sin mezquindades y contribuyentes al logro de los objetivos nacionales.

CONCLUSIÓN

Se ha verificado que la tendencia internacional de la educación es compatible con las ideas de la educación naval y sirve de sustento para la consolidación de una alternativa para la interoperabilidad entre las Armadas de la Argentina y Chile: la Educación Combinada. Vimos que las características de las actuales relaciones de Argentina y Chile, sumadas a la tradición de resolución de conflictos en forma pacífica de la región y el derecho internacional

El conocimiento, la confianza y la camaradería son una muestra de la realidad que nuestras marinas han logrado construir: una interoperabilidad profesional, sin mezquindades y contribuyentes al logro de los objetivos nacionales.

(2)

Visita de la Academia de Guerra Naval de la Armada de Chile a Argentina entre los días 26 al 28 de agosto de 2010. I Seminario-Debate sobre la Integración Regional, en Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina.

creado por las naciones de la misma, aseguran una baja probabilidad de generación de guerras, no así de conflictos. Si a lo expresado, consideramos la “paz positiva” existente en el Cono Sur, podemos afirmar que se tiene un factor de fuerza para incrementar la integración y cooperación, sobre todo en Defensa y Seguridad, y dentro de ella, para la Educación Combinada. El camino está señalado y depende del poder político su concreción. Lo importante es que se refuerza la interoperabilidad y también como lo expresa el articulado del Estatuto del CDS, este tipo de educación.

La participación de las Fuerzas Armadas en los procesos cooperativistas e integracionistas tienen un papel importante (aunque no decisivo) y justamente nuestras Armadas han hecho gala de una diplomacia naval encomiable que ha cimentado relaciones que han ido prevaleciendo, inclusive, por delante de la política. Se ha analizado también la interoperabilidad entre las Armadas de Argentina y Chile, actividad que tiene sólidos antecedentes desde hace más de veinte años, y que fue creciendo a medida que las relaciones políticas de nuestros países se fueron clarificando. En síntesis, podemos concluir que Chile y Argentina avanzan en una relación bilateral y multilateral de interdependencia creciente, que día a día va complejizándose. Se trata del inicio de un cambio estructural que se propone para un acercamiento amplio entre ambos países. El proceso ha estado fuertemente motivado por una voluntad política que ha establecido marcos jurídicos para la continuidad de esta relación vecinal de creciente densidad.

En busca de lograr estos objetivos, es que hoy necesitamos Armadas profesionales, versátiles, con una mentalidad abierta y actualizada sobre la problemática no sólo nacional, sino regional, entendiendo qué le sucede al otro. Armadas que tengan personal formado en una Educación Combinada con la posibilidad de realizar estudios de investigación de temas de Defensa para el mejoramiento permanente. Esto se ciñe dentro de la tendencia universal de la educación: conocimiento permanente e internacionalización de la educación superior. Aquí está la base para la propuesta de un proyecto educativo combinado, reafirmando un espíritu democrático, colaboracionista y profesional. Estas son sólo algunas ideas para el estudio e investigación para una posterior implementación de un curso que materialice la Educación Combinada. Sin duda, en un futuro no lejano, nuestros Oficiales Jefes contarán con esta herramienta que permitirá fortalecer las relaciones entre nuestra Armadas, pero por sobre todo, consolidará la integración y la cooperación que nuestros países se han propuesto llevar a cabo. ■

Chile y Argentina avanzan en una relación bilateral y multilateral de interdependencia creciente.

BIBLIOGRAFÍA

- **ARMADA DE CHILE.** Dirección de Educación de la Armada. El sistema educacional de la Armada de Chile. Disponible en <http://www.cse.cl>. Fecha de captura: 14/4/10.
- **BACHELET JERIA, Michelle.** Discurso inaugural del seminario “Las relaciones internacionales de Chile en el contexto de la seguridad hemisférica”, Academia de Guerra del Ejército de Chile. Santiago, 6 de mayo 2002 en Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, Año 17, N° 3. Julio-septiembre 2002. Disponible en <http://www.fasoc.cl>. Fecha de captura: 22/6/10.
- **BACHELETE JERIA, Michelle.** Discurso inaugural del seminario “América Latina en la perspectiva estratégica”. Santiago de Chile, 3 al 5 de agosto 2009. Disponible en <http://www.iiss.org>. Fecha de captura: 13/02/10.
- **BOTTO, Mercedes; Delich, Valentina; Tussie, Diana.** “El nuevo escenario político regional y su impacto en la integración. El caso del MERCOSUR”. En Revista Nueva Sociedad, N° 186, 2003, págs. 114-127. Disponible en <http://www.nuso.org>. Fecha de captura: 5/7/10.
- **CONSEJO DE DEFENSA SUDAMERICANO.** Sudamérica unida y en paz. Disponible en <http://cduNASUR.org>. Fecha de captura: 17/8/10.
- **DALPONTE, Bruno; Marinkoff, Carolina.** La relevancia estratégica del vínculo ABC en la política exterior argentina en Centro Argentino de Estudios Internacionales. Octubre de 2009. Disponible en <http://www.caei.com.ar>. Fecha de captura: 28/2/10.
- **DER GHOUASSIAN, Khatchik; Soprano, Germán.** La formación del instrumento militar en la política de defensa de la Argentina del siglo XXI. Seminario internacional “La integración de la formación militar en la educación superior universitaria del siglo XXI”. Subsecretaría de Formación. Ministerio de Defensa (2010). Disponible en <http://www.usan.edu.ar>. Fecha de captura: 22/6/10.
- **DER GHOUASSIAN, Khatchik.** “La declinación de la unipolaridad. Implicancias estratégicas”. En Cuadernos de Actualidad de la Defensa y Estrategia. Ministerio de Defensa. Buenos Aires. Abril 2009. Pág. 9.
- **DIARIO CLARIN.** Avanza una reforma educativa humanística en las Fuerzas Armadas. Buenos Aires, 6 de agosto de 2007. Disponible en <http://www.clarin.com.ar> / segmento política. Fecha de captura: 8/4/10.
- **DIARIO EL ESPECTADOR.** Edición Online. “Se conforma en Chile la comisión de defensa para Suramérica”. Madrid, 9 Mar 2009. Disponible en <http://www.eldespectador.com/internacional>. Fecha de captura 14/6/10

- **DIARIO LA NACIÓN.** Edición Online. "Análisis la formación de un organismo de defensa regional en el XI Simposio de Estudios Estratégicos de los Estados Mayores de las FF.AA. del MERCOSUR". Buenos Aires, julio de 1998. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar>. Fecha de captura: 28/2/10.
- **DIARIO LA NACIÓN.** Edición Online. "Reformar la educación militar". Buenos Aires, jueves 7 de septiembre de 2006. Disponible en <http://www.lanacion.com.ar>. Fecha de captura: 8/4/10.
- **DÍAZ JAUSORO, Eugenio R.** "¿PAX AMERICANA? Una reflexión histórico-comparativa". En Cuadernos Académicos de la Escuela de Defensa Nacional. Buenos Aires, marzo de 2003. Disponible en <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 7/6/10.
- **DÍAZ JAUSORO, Eugenio R, Doctor Cnl. (R).** "Estado de Derecho y Defensa Nacional en el MERCOSUR", en Boletín de Difusión Académica de la Escuela de Defensa Nacional. Buenos Aires, marzo de 2003. Disponible en <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 7/6/10.
- **DONINI, Antonio O.** "Honrar la paz", en Boletín de Difusión Académica de la Escuela de Defensa Nacional. Buenos Aires, abril de 2006. Disponible en <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 7/6/10.
- **ESCUELA DE GUERRA NAVAL.** 1997. "Estudio de estado mayor sobre educación del personal superior". Buenos Aires. ESGN.
- **FRAGA, Rosendo.** "La reorganización de la educación militar". Buenos Aires. Disponible en <http://www.unm.org.ar>. Fecha de captura: 8/4/10.
- **FREDERIC, Sabina; SOPRANO, Germán.** "Políticas de educación superior y transformaciones de los institutos militares de formación de oficiales". En: A. Chiroleu y M. Marquina (comps.). Educación Superior y kirchnerismo. Las políticas para el sector durante el período 2003-2010. Universidad Nacional de General Sarmiento (en prensa). Buenos Aires. Material facilitado por el Dr. Soprano.
- **GARCÍA C., Jaime.** "El futuro de la conducción del sector defensa en América Latina: un nuevo modelo estratégico y su impacto en el diseño de las fuerzas armadas". En Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, Año 18(1-2): pág. 183-200. 2004.
- **GARRÉ, Nilda.** Discurso en el Día de la Armada. Mar del Plata. 17 de mayo de 2010. Disponible en <http://www.mindef.gov.ar>. Fecha de captura: 23/06/10.
- **GARRÉ, Nilda.** "Educación militar: pasos para la reforma". La Nación online. Buenos Aires. Disponible en <http://www.lanacion.com>. Fecha de captura: 08/06/10.
- **GRATON, Henry Ronald, Brig. May. (R).** Educación e Instrucción militar. Córdoba. Instituto Universitario Aeronáutico. 2003.
- **JAIME, Juan Cruz.** "Actualidad de la seguridad hemisférica". En Boletín de Difusión Académica de la Escuela de Defensa Nacional. 1.ª Ed. Buenos Aires. 2006. Disponible en: <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 8/6/10.
- **JAGUARIBE, Helio.** "El proyecto sudamericano". En Foreign Affairs En Español, abril-junio 2005. Disponible en <http://www.foreignaffairs-esp.org>. Fecha de captura: 24/8/10.
- **JOBIM, Nelson.** "La Defensa en la Agenda Nacional. El Plan Estratégico de Defensa". En Cuadernos de Actualidad en Defensa y Estrategia. Ministerio de Defensa de la República Argentina. Buenos Aires, 2008. Pág. 46.
- **KOUTOUDJIÁN, Adolfo.** "Prospectiva Geopolítica Argentina". En Cuadernos Académicos de la Escuela de Defensa Nacional. Buenos Aires, octubre de 2003. Disponible en <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 7/6/10.
- **LACOSTE, Pablo.** 2003. *La imagen del otro en las relaciones de la Argentina y Chile: (1534-2000)*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- **LAGOS ESCOBAR, Ricardo.** Gobierno de Chile. Ministerio de Defensa. "Discurso en Ceremonia inaugural de la V Conferencia de Ministros de Defensa de las Américas, 19 de noviembre de 2002". En Revista Fuerzas Armadas y Sociedad. Fasoc, Año 17, N° 4, octubre-diciembre, 2002. Disponible en: <http://www.fasoc.cl>. Fecha de captura: 22/6/10
- **MAGNELLI, Jorge.** 1993. La educación militar para un mando centralizado. Buenos Aires. Círculo Militar.
- **MINISTERIO DE DEFENSA.** Cuadernos de actualidad en defensa y estrategia N° 4. Buenos Aires. Ministerio de Defensa. 2009.
- **MINISTERIO DE DEFENSA.** "Argentina y Chile ratifican acuerdos en política de defensa", en Información de Prensa N° 137/10. Buenos Aires. 23/04/10. Disponible en <http://www.mindef.gov.ar>. Fecha de captura: 26/4/10.
- **MINISTERIO DE DEFENSA.** Subsecretaría de Formación. Seminario Internacional la Integración de la Formación Militar en la Educación Superior Universitaria del siglo XXI. Buenos Aires. Junio de 2010. Material facilitado por el Dr. Soprano, asesor ad honorem de MINDEF.
- **MINISTERIO DE DEFENSA.** Garré y funcionarios de su cartera expusieron los principales lineamientos de la política de defensa. En Informativo de prensa MINDEF. Disponible en <http://www.mindef.gov.ar>. Fecha de captura: 15/6/10
- **PEÑA, Félix.** "La integración del espacio sudamericano ¿La UNASUR y el MERCOSUR pueden complementarse?". En Revista Nueva Sociedad N° 219, enero-febrero de 2009. Disponible en <http://www.nuso.org>. Fecha de captura: 5/7/10.
- **PEÑA, Félix.** "La ubicación argentina en el mundo de hoy. El desafío de las relaciones políticas y económicas internacionales". En Boletín de difusión académica de la Escuela de Defensa Nacional. Buenos Aires, abril de 1994. Disponible en <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 7/6/10.
- **REPÚBLICA DE CHILE.** Embajada de Chile en Argentina. "Relaciones bilaterales". Disponible en <http://www.chileabroad.gov.cl/argentina/relacionbilateral/cooperación-internacional>. Fecha de captura: 24/8/10.
- **ROJAS, Francisco.** "Las medidas de confianza mutua y de seguridad: perspectivas desde Chile". En Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, Fasoc, Año 17, N° 1 y N° 2, enero-junio, 2002. Disponible en <http://www.fasoc.cl>. Fecha de captura: 22/6/10.
- **ROJAS, Francisco.** El diálogo argentino-chileno en temas de defensa y seguridad. En Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, Fasoc, Año 12, N° 1 y N° 2, abril-junio, 1997. Disponible en <http://www.fasoc.cl>. Fecha de captura: 24/8/10.
- **ROMANUTTI, Guillermo Carlos.** "La capacitación superior". En Revista de la Escuela de Guerra Naval. Año XXX - N° 48 - Pág. 69. Buenos Aires. Diciembre de 2008.
- **SARNI, Miguel Ángel.** "Educar para este siglo". Buenos Aires. Dunken. 2005.
- **SARNO, Hugo Gastón, Coronel (R).** "El presente histórico (y el futuro argentino)", en Boletín de Difusión Académica de la Escuela de Defensa Nacional. Buenos Aires, marzo de 2006. Disponible en <http://www.edena.gov.ar>. Fecha de captura: 8/6/10.
- **SIBILA, Gustavo.** "Hacia el Registro Suramericano de Gastos de Defensa: Construyendo confianza, materia prima de la integración". En Revista de la Defensa N° 4. Ministerio de Defensa de la República Argentina. Pág. 28-45. Buenos Aires, 2010.
- **SIMONOFF, Alejandro.** "Envío de tropas y Política exterior (1989-2005)". En Revista Relaciones Internacionales - UNLP, La Plata, N° 28, pág. 127-159. 2005.
- **UNIVERSIDAD GABRIELA MISTRAL.** "Universidad Gabriela Mistral y Armada de Chile firman Convenio que dará inicio al Primer Programa Educativo Integral para Oficiales de la Armada". Santiago, Chile. 6 de enero de 2010. Disponible en <http://www.ugm.cl>. Fecha de captura: 14/4/10
- **UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES.** Dirección de Prensa y Comunicación Institucional. "Análisis cómo mejorar la capacitación militar en Infouniversidades". Disponible en: <http://www.unq.edu.ar/infouniversidades>. Fecha de captura: 7/4/10.

Primera expedición argentina al Polo Sur

Contraalmirante VGM (R) Héctor A. Martini



Polo Sur, 6 de enero de 1962. De izquierda a derecha: CC Cecchi, CF Quijada, CC Margalot, TF Grondona, TF Martini, TF Dionisi y TF Pérez. Al fondo, la base Amundsen-Scott de los Estados Unidos de América.

El 6 de enero de 2012 se cumplirán 50 años del izamiento de nuestra bandera en el Polo Sur, realizado en la Primera Expedición de la Armada Argentina a ese territorio, utilizando dos aviones de la Aviación Naval.

Esta fecha me lleva a recordar esa operación, que en su momento tuvo gran repercusión, pero con el tiempo se ha ido diluyendo en la memoria.

La “acción recomendada” correspondiente al Parte de Viaje de la Campaña Antártica 1960/61 requería: “Se considera de especial significación que la Aviación Naval efectúe en la próxima campaña un vuelo al Polo Sur,

utilizando como base la Estación Científica Ellsworth y como apoyo los buques del Grupo Naval Antártico operando en las Shetlands y el rompehielos ARA General San Martín en el Mar de Wedell”.

Recibida y analizada por el Comando de Operaciones Navales, la remitió al Comando de la Aviación Naval para que informara la factibilidad de su ejecución. Después de estudiar en detalle el cumplimiento de esta misión a través del Comando de Transportes Aeronavales, el 5 de septiembre de 1961 se elevó una apreciación positiva sobre la posibilidad del vuelo, adjuntando una relación de requerimientos y solicitando que la preparación de los aviones quedara finalizada antes del 1° de noviembre.



Aprobado el plan, se asignó la siguiente misión: “Efectuar reconocimiento visual y aerofotográfico de la Ruta Oeste del Mar de Wedell y zona al sur de Ellsworth y Belgrano hasta la máxima latitud posible, a fin de establecer una nueva ruta alternativa de llegada a dichas bases e incrementar el conocimiento del Sector Antártico Continental Argentino”.

Un incentivo para encontrar una ruta alternativa fue que en el verano 1959/60 se produjo una situación glaciológica que impidió el relevo del personal de Ellsworth, el que debió permanecer un año más allí; afortunadamente al



Medalla de reconocimiento.



año siguiente el rompehielos pudo llegar a efectuar el relevo y reaprovisionamiento, pero la inquietud de que la situación se repitiera quedó instalada.

La Aviación Naval tenía gran experiencia en vuelos antárticos, de modo que se designaron dos aviones C-47 (CTA 15 y CTA 12) realizándoseles todas las modificaciones requeridas: motores recorridos a nuevo, tanques auxiliares de combustible para llevar su autonomía de vuelo a 16 horas, mejorar el sistema de calefacción, instalar esquís y prever las medidas de supervivencia para la eventualidad de tener una emergencia en el Mar de Drake o en el territorio antártico.

Con los tripulantes no hubo inconvenientes, se los designó entre los que formaban parte de la dotación de la Segunda Escuadrilla de Transportes, equipada con aviones C-47, y se les incorporó un oficial con gran experiencia antártica y en navegación como jefe de operaciones y un ingeniero aeronáutico.



Sello conmemorativo.

Las tripulaciones quedaron configuradas de la siguiente forma (jerarquías de entonces):

CTA 15

- Capitán de Fragata Hermes Quijada (comandante)
- Capitán de Corbeta Pedro Margalot (operaciones)
- Teniente de Fragata Miguel Grondona (copiloto)
- Teniente de Corbeta José L. Pérez (navegante)
- Suboficial 1º Edmundo Franzoni (mecánico)
- Cabo 1º Gabino Elías (radio)

CTA 12

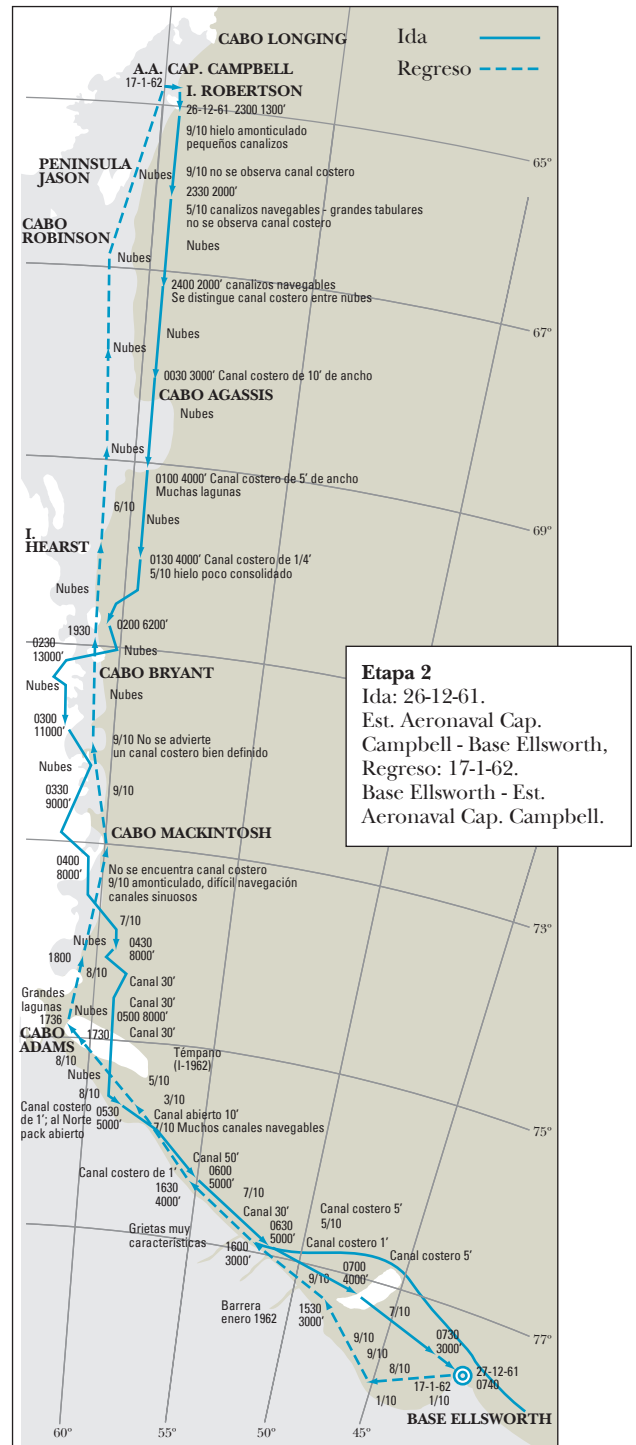
- Capitán de Corbeta Rafael Cecchi (ingeniero)
- Teniente de Navío Jorge Pittaluga (piloto)
- Teniente de Fragata Héctor Martini (copiloto)
- Teniente de Fragata Enrique Dionisi (navegante)
- Cabo Principal Ricardo Rodríguez (mecánico)
- Cabo 1º Raúl Ibasca (radio)

Alistados los aviones, confeccionados y aprobados los planes, embarcados en el rompehielos los repuestos y el personal de apoyo en tierra, recibidos y estudiados los elementos de navegación, se inició la operación.

El 5 de diciembre de 1961 decolamos desde la Base Aeronaval Ezeiza rumbo a la Estación Aeronaval Río Gallegos, donde aterrizamos por la tarde; se colocaron los esquís, se completó el combustible y nos preparamos para esperar la meteorología favorable para cruzar el Mar de Drake rumbo a la Península Antártica.

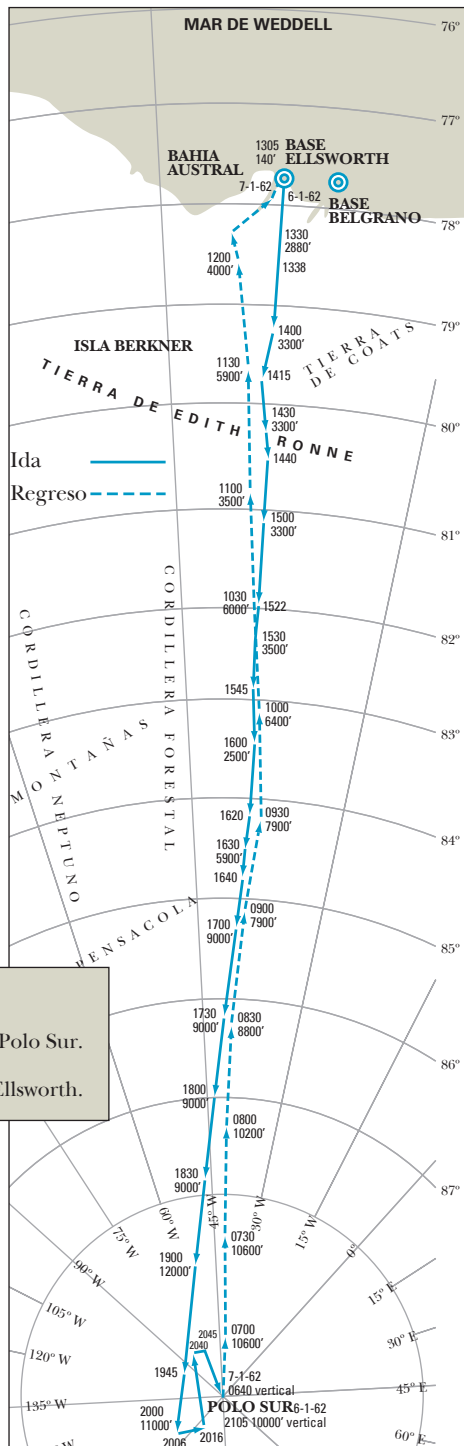
La situación se dio el día 18 y decolamos a las 05:48 hs rumbo al Cabo de Hornos acompañados por un DC-4 que se nos adelantó para informarnos el estado de las nubes a fin de evitar la formación de hielo; en proximidades de la Península Antártica el DC-4 regresó y nos dirigimos a anevizar cerca de la Base Teniente Matienzo, tripulada por personal del Ejército y de la Fuerza Aérea, con quienes pasamos la Nochebuena y Navidad.

El 26 de diciembre decolamos hacia el sur anevizando en la Estación Científica Ellsworth después de 10 horas de vuelo. Allí nos recibió la dotación, alistamos los aviones cargando combustible y colocándoles soportes



para cuatro jatos (cohetes especiales para ayudar a despegar en la nieve dado que el Polo se encuentra a 3.000 m de altura) y nos preparamos para la última y principal etapa.

Desde Ellsworth nos comunicamos con la Base Amundsen-Scott de los EE.UU., que se encuentra en el Polo, y quedamos a la espera de que nos informaran las condiciones meteorológicas para decolar.



Durante la espera repasamos en detalle todo lo que debíamos hacer durante el vuelo, en especial la navegación, donde el Jefe de Operaciones ponía el máximo de atención. Era como encontrar un buque en el mar luego de 8 horas de vuelo sin GPS ni radar, solamente con navegación astronómica y búsqueda visual.

Así las cosas, pasamos Fin de Año y Año Nuevo con los camaradas de Ellsworth, pudiendo hablar a través de

radio con nuestras familias, lo que nos dio nuevos ánimos para concretar la misión.

El día de Reyes nos llegó un regalo desde el Polo: nos informaban que el tiempo era favorable para realizar el vuelo, de modo que a las 13:05 hs decolamos y comenzamos el largo ascenso a medida que ascendía la meseta antártica.

Esta etapa demandó un gran y preciso trabajo del Jefe de Operaciones y los navegantes para mantener la derrota correcta sobre una ruta desconocida, la cual nadie había sobrevolado.

Según las estimaciones estábamos próximos al Polo y en contacto radial con la base, a pesar de la buena visibilidad no la localizábamos, por lo que iniciamos una búsqueda cuadrada expandida (es una especie de espiral hacia fuera, con piernas rectas, de forma de ir ampliando la zona de búsqueda), que estaba prevista ante este posible evento.

A las 20:45 hs, al iniciar la cuarta pierna del Capitán Margalot descubrió unos puntos que no pertenecían al paisaje antártico, en el otro avión comenzamos a localizarlos también y se produjo un intercambio de comunicaciones (más parecidos a gritos de alegría), a los que se sumaron los buques y bases que estaban cubriendo las comunicaciones, lo que nos hizo sentir que no estábamos solos en ese momento, sino que toda la Armada estaba presente.

Anevizamos a las 21:15 hs y, después de estacionar los aviones, desembarcamos sintiendo el orgullo de ser los primeros argentinos que llegaban a ese confín de la Patria. Pasadas las presentaciones, concurrimos a la base, donde colocamos una placa en honor a Amundsen y Scott, quienes habían llegado al Polo Sur 50 años antes y, después de cenar llegó el gran momento, nos trasladaron hasta el mástil que señala el Polo Sur, situado a unos 700 m de la base, donde izamos por primera vez nuestra bandera y nos tomamos las fotos de rigor con -25° , siendo aproximadamente medianoche y con el sol sobre nuestras cabezas.

Volvimos a la base y, finalizado el alistamiento de los aviones, se colocaron los jatos previstos para el despegue e iniciamos las maniobras para decolar. Tal cual estaba calculado, la corrida fue lenta dada la altura (3.000 m), la nieve, el poco viento y el peso de los aviones (duró más de dos minutos).

Finalmente nos encontramos en el aire otra vez emprendiendo el camino de regreso; llegamos a Ellsworth, esperamos la llegada del rompehielos, que

LA

Año XXIII - Núm. 32.446

\$ 3 el ejemplar

4 SECCIONES

BUENOS AIRES

Aterrizaron en el Polo Sur dos aviones de la Marina Argentina

VUELO RIESGOSO SOBRE ZONAS AUN NO EXPLORADAS

Por primera vez se ha realizado la travesía desde América

HERMES QUIJADA

Una proeza sin precedentes registró en su historia la aviación naval argentina. Por primera vez desde el Continente Americano, se aterrizó en el Polo Sur. El magnífico esfuerzo de los pilotos argentinos sólo es comparable al realizado desde Australia por la fuerza aérea de los Estados Unidos, que también tocó la meseta polar en 1957. Es decir, que han llegado a la inmensa zona cuatro países: Noruega, Gran Bretaña, los Estados Unidos y la Argentina, pero sólo estos dos últimos lo hicieron por el aire y aterrizaron en la base Amundsen-Scott, que está justo en el Polo.

Esta es sucintamente la noticia que corrió ayer por la noche por toda la ciudad. Poco antes del aterrizaje de los dos aviones navales, ya se sabía que se encontraban en vuelo y que la peligrosa ruta era superada por la técnica y el valor de los marinos argentinos. Pero la inquietud crecía, al no tener la confirmación precisa del vuelo, hasta que poco antes de las 22, en la oficina de prensa de la Secretaría de Marina, donde ya se encontraban los periodistas, el teléfono interno dio la grata noticia de que las máquinas, a cargo del capitán de fragata Hermes J. Quijada, habían cumplido con toda felicidad la travesía y aterrizado en la base Amundsen-Scott a las 21.25.

El acopio de datos y antecedentes se realizó entonces con el interés por parte de las autoridades, y el subsecretario, contralmirante Eliodoro Vázquez, juntamente con el comandante de Aviación Naval, capitán de navío Jorge A. Bassa, se dispusieron al interrogatorio, periodista Jorge A. Bassa y el jefe de Relaciones Públicas, capitán de navío Rafael Palomeque, se dispusieron al interrogatorio periodístico.

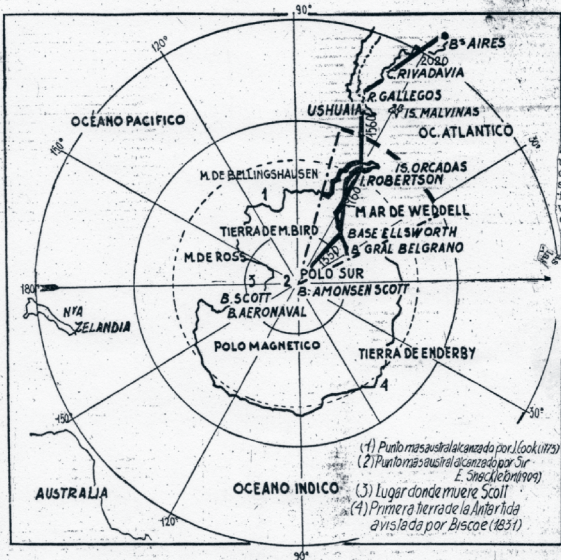
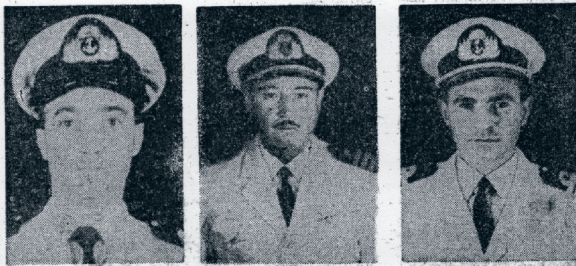


Gráfico del vuelo realizado por los aviones de la Marina Argentina que, al mando del capitán de fragata Hermes Quijada, lograron aterrizar en el Polo Sur, en la base norteamericana Amundsen-Scott



Teniente de navío Jorge Pittaluga piloto de uno de los aviones — el CTA-12 — que llegó al Polo Sur a las 21.25 de ayer. Capitán de fragata Hermes Quijada, comandante de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento U. T. 7. 8. del Grupo Naval Antártico. Capitán de corbeta Pedro Margalot, jefe de Operaciones de la Unidad Aeronaval que aterrizó en la base Amundsen-Scott, de los Estados Unidos



Misión cumplida. Los doce tripulantes de los aviones navales CTA 12 y CTA 15, forman delante de una de las dos máquinas que acabaron de regresar del Polo Sur. El avión de izquierda a derecha, es el capitán Hermes Quijada. Los aviones que el 6 de enero partieron desde Ushuaia para el Polo Sur, aterrizaron en el Aeródromo de Buenos Aires el lunes 22 a las 12.30, siendo objeto de una entusiasta recepción popular y oficial.



Llegada a Isla Roberton, primera escala australiana de los aviones que hicieron el salto al Polo Sur. En la foto se observó una estación aérea temporal, denominada Campaña Campbell, creada a la cual se dispusieron aterrizar los aviones. En la fotografía, el capitán Quijada recibe el saludo del grupo naval destacado en el contingente australiano, del capitán de navío J. H. E. Penrice (que aparece de espaldas) y otros oficiales.



El aeródromo Campbell instalado por el grupo de apoyo terrestre en la Isla Roberton hasta el Polo Sur por su protagonista

El aeródromo Campbell instalado por el grupo de apoyo terrestre en la Isla Roberton hasta el Polo Sur por su protagonista. Los dos aparatos descendieron durante su viaje al Polo...

El día de diciembre tuvimos la grata sorpresa de una buena noche para la Noche Base Conjunta Teniente Margalot, situada a 20 kilómetros del polo afecto de todos: la zona nocturna es un regalo muy agradable y real reunión de camaradería entre las tres unidades.



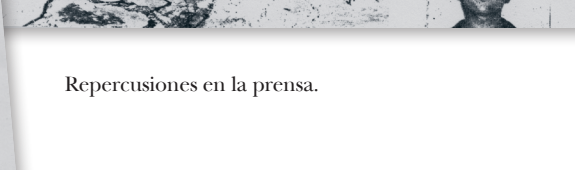
del capitán Quijada, jefe al comandante de la Unidad de Reconocimiento y Exploración U. T. 7. 8. en la Unidad Aeronaval de Buenos Aires. El capitán de fragata Quijada, uno de sus brazos al menor de sus hijos. Poco después declaraba que la operación de varios meses de preparación, se desarrolló exactamente según lo previsto.



Impetuoso "General San Martín" —fotografiado en medio de bandoneones cerca de la obra, desde uno de los aviones del capitán Hermes Quijada—, fue la unidad que estuvo previsto y el apoyo prestado permitió la realización de este extraordinario vuelo.



Cabo primer aeronáutico Raúl Rodríguez. Cabo 1º radiotelegrafista Raúl Busca. Subof. 2º aeron. E. C. Franzoni.



Repercusiones en la prensa.



Primera bandera argentina en el Polo Sur.

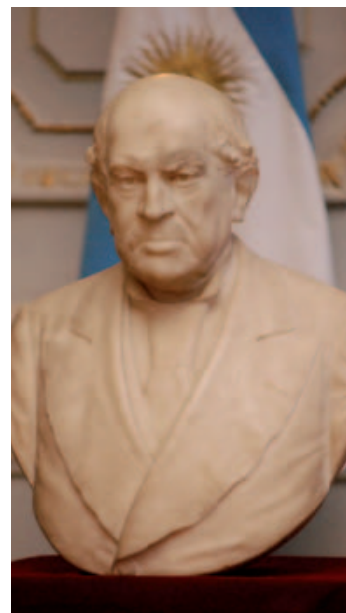
había quedado atrapado por los hielos cerca de Matienzo y volvimos hacia esa base el 18 de enero, fotografiando toda la costa Este de la Península Antártica. El 19 decolamos hacia el continente, otra vez acompañados por el DC-4 que se nos reunió en el medio de Drake, aterrizando en Ushuaia y el 20 en Río Gallegos.

Al otro día salimos rumbo a la Base Aeronaval Punta Indio, donde pernoctamos para arribar finalmente a Buenos Aires el 22 de enero de 1962.

Por esta operación se adquirieron aportes geográficos, glaciológicos, meteorológicos, geológicos y fisiológicos sobre una zona del sexto continente aún inexplorada y sobre otras poco conocidas. Con estos datos y las fotografías, el Servicio de Hidrografía Naval confeccionó la primera carta desde el Cabo Adams hasta el Polo Sur. Este fue el resultado de esa expedición.

La mitad de estos tripulantes ya no está, vaya nuestro emocionado recuerdo hacia ellos. ■

Domingo Faustino Sarmiento: 123° aniversario de su fallecimiento



El lunes 12 de septiembre de 2011 se recordó, en el salón del 2do. piso de la Sede Central del Centro Naval, el 123° aniversario del fallecimiento de Domingo Faustino Sarmiento, ocurrido el 11 de septiembre de 1888.

A continuación de la entonación del himno patrio, se llevó a cabo un acto académico, donde el Dr. Miguel de Marco se refirió al Gran Maestro.

A continuación se realizó la entrega de premios y diplomas a los artículos más relevantes publicados recientemente en el *Boletín del Centro Naval*.



El Doctor Miguel de Marco, en su alocución.

Premio “DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO”

Por mayoría al Señor Capitán de Navío Dn. Néstor A. Domínguez por su artículo “Cibernética para navegar y gobernar”, publicado en el BCN N° 824.

Fundamento:

Excelente trabajo a través del cual el autor plasma una

visión erudita y enriquecedora del Estado empleando un enfoque sistémico fundado en la teoría general de sistemas. El lector encuentra en este ensayo una excelente asociación, articulación e integración de conceptos diversos del saber humano, tanto filosóficos abstractos como cotidianos concretos, sin restricciones temporales. Dichos conceptos se presentan estrechamente relacionados y referenciados con el contexto de exigencias y reali-



El Capitán Domínguez recibe el premio de manos del Vicealmirante VGM (R) Eduardo Llambí, Presidente del Centro Naval.

dades profesionales propias del ejercicio del comando de un buque en el mar, considerado éste como un sistema multifacético complejo. Por medio de dichas relaciones el autor explica, en forma comparada, las diferencias conceptuales de los términos comando y gobierno que respectivamente aplican al sistema buque y al sistema estado (polis). Vincula éstos con el concepto de control ligado a la cibernética y su evolución, según se trate de un buque o del sistema social. Con un enfoque sistémico moderno de 3ra generación, explica el Estado y sus vínculos de unidad entre naturaleza y sociedad. Plantea el Sistema Estado como una pirámide cuya base triangular tiene por vértices tres subsistemas (Político - Económico - Defensa y Seguridad) y una subsistema (Educación), como baricentro de dicho triángulo, que determina la calidad de los tres subsistemas anteriores. En tanto el Subsistema Social, que constituye el vértice superior de la pirámide, es a la vez el objeto de acción y el sujeto de control de todo el Sistema Estado. En dicho contexto, el autor destaca y exalta las diferencias cualitativas entre enfoques analíticos, que son propios de las profesiones, y el enfoque sistémico que supone una visión de liderazgo trascendente en el gobierno del Estado. En síntesis, todo el trabajo se halla desarrollado y expuesto con un análisis exhaustivo de excelencia, dotado de una elevada consistencia integral.

Premio “COMANDANTE PIEDRA BUENA”,

Declarado DESIERTO por no haber artículos que en este bienio compitieran por él.

Premio “DOCTOR COLLO”

Por mayoría a la Licenciada María Griselda Gaiada por su artículo “Thomas Hobbes, Leviatán y la naturaleza de la guerra. Guerras civiles y de conquista”, publicado en el BCN 829.



El Capitán de Navío (R) Héctor Valsecchi, Director del Boletín, entrega la distinción a la Licenciada María Griselda Gaiada.

Fundamento:

Excelente artículo en el que se analiza con solvencia el pensamiento de Thomas Hobbes, resultando altamente ilustrativo del impacto del Leviatán (el Estado), depositario de la exclusividad en el empleo de la fuerza, cuando actúa como recurso imprescindible para el adecuado funcionamiento de la sociedad. A pesar que todo el análisis se refiere a ideas del siglo XVII, su nivel de actualidad es sorprendente.

Premio “CAPITAN RATTO”

Por mayoría a los Señores Capitanes de Navío Dn. Jorge R. Bergallo y Dn. Julio H. Pérez Roca, por sus artículos “Contraalmirante Manuel José García-Mansilla. Primer Presidente del Centro Naval. 100 años de su fallecimiento” y “La Escuadrilla Aeronaval de Exploración en la Guerra de Malvinas” publicados, en los BCN Nros. 827 y 829.

Fundamento de la selección del artículo del Sr. Capitán Bergallo:

Meritorio artículo, profesionalmente ilustrativo e históricamente interesante orientado a la valorización de los principios del Centro Naval, señalando en las conductas y actitudes del Almirante García-Mansilla los elementos que pudiesen trascender el plano anecdótico, para convertirse en ejemplos a ser imitados. El autor materializa en su artículo un mensaje trascendente para el lector, que exalta de manera sobresaliente la elevada magnitud profesional del prócer naval, al describir en forma completa y sintética su extraordinario legado. A través del mismo, en apretado relato, refiere la profusa y admirable actuación institucional del Contraalmirante Manuel García-Mansilla, que dignifica su visión y valor profesional, patriotismo, sentido de responsabilidad hacia las generaciones de su tiempo y siguientes, admirable



El Capitán de Navío (R) Jorge Bergallo, premiado por el Vicepresidente 2º del Centro Naval, Contraalmirante VGM Julio Covarrubias.

juicio interpretativo sobre las realidades socio-políticas contemporáneas como de su evolución, fundamentos todos que ratifican y refuerzan su eminente identidad profesional, que han hecho de él un pilar referente de la Armada Argentina. Sin desmedro de la reseña de sus múltiples y valiosos servicios para el devenir institucional de la Armada, el autor destaca en particular la actuación del Almirante como 1er Presidente del Centro Naval, imbuido de los altos fines fundacionales de esta Asociación, y como Director de la Escuela Naval Militar.

Fundamento de la selección del artículo del Sr. Capitán Pérez Roca:

Excelente artículo; muy oportuno en su calidad de aporte genuino a la historia aeronaval de la Armada Argentina durante el desarrollo de la gesta por nuestras Islas Malvinas en vísperas de cumplirse el próximo año su trigésimo aniversario. El valor primordial de este trabajo reside en que el autor es el propio Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, quien, a través de su relato, describe en forma detallada y precisa las vivencias de las acciones



El Capitán de Navío (R) Julio Pérez Roca es distinguido por el Director del Boletín.

de exploración que le cupo en la guerra a cada avión “Neptune” y su tripulación en las más valerosas misiones cumplidas, que fueron determinantes en las exitosas operaciones navales que nos enorgullecen como miembros de la Institución. Su lectura, sin dudarle servirá como guía y ejemplo para las nuevas generaciones de marinos.

Premio “ALMIRANTE IRÍZAR”

Por mayoría al Sr. Prof. Rubén “Gurú” Morales por su artículo “Estalla el volcán en Decepción. La noche en que la cena quedó servida”, publicado en el BCN N° 828.



El Profesor Rubén Morales recibe el premio “Almirante Irizar”.

Fundamento:

Este trabajo es un vivo y valioso relato anecdótico, motivado por una experiencia extraordinaria para los miembros del Destacamento Decepción como fue la erupción inesperada del volcán en diciembre de 1967. El mismo refleja y comunica al lector, vivencias que identifican y alimentan el espíritu antártico compartido por las sucesivas dotaciones de los Destacamentos de la Armada que, año tras año, con su permanencia y experiencias particulares cargadas de desafíos, jalonan la historia naval en la Antártida Argentina.

Premio “VICEALMIRANTE CASTRO MADERO”

Por mayoría al Sr. Capitán de Corbeta IM Dn. Gabriel A. Cancellarich por su artículo “Seguridad energética. El gas natural en Eurasia”, publicado en el BCN N° 825.

Fundamento:

Artículo que, al analizar un tema que si bien forma parte de las preocupaciones de este tiempo, no afecta de manera directa la problemática energética de Argentina, es altamente elogiable por su brevedad, concisión y densidad informativa. En él, su autor describe con solidez y claridad



El Capitán de Corbeta IM Gabriel A. Cancellorich, acompañado por el Presidente del Centro Naval y por familiares del Vicealmirante Carlos Castro Madero (su esposa e hijo).

la relación geoestratégica de Eurasia en relación al rol de Rusia como proveedor de gas natural a los diferentes países de Europa, para los cuales este recurso energético constituye un insumo esencial para la vida. Al efecto, señala las variables particulares existentes y los condicionantes geopolíticos de los países en términos de influencias entre los actores, determinadas por factores de fuerza y vulnerabilidades económicas y políticas que se han verificado en el contexto reciente, como las previsible en el futuro inmediato en materia de energía.



El Capitán Domínguez, reconocido por sus aportes al Centro Naval, es saludado por el Contraalmirante (R) Carlos Mazzoni, Presidente del Instituto de Publicaciones Navales.

Como cierre de la entrega de premios, el Instituto de Publicaciones Navales, que este año celebra sus 50 años, destacó la labor del Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez como integrante de su Consejo Editor y por su prolífica colaboración intelectual en el Centro Naval.

Un vino de honor coronó la celebración. ■

MARINOS ILUSTRES

EL CAPITÁN DE NAVÍO ERNESTO MANUEL CAMPOS Y LA TIERRA DEL FUEGO

Oscar R. Gronda

El incentivo

Con motivo de haber sido destinado durante varios años en Tierra del Fuego (en la Base Naval Ushuaia, luego en el Batallón de Infantería de Marina N° 5, en Río Grande, y posteriormente en el Comando del Área Naval Austral, con asiento en la misma base naval), con el correr del tiempo nació en mí un gran cariño hacia la isla y su geografía, una simpatía particular hacia sus habitantes y un acentuado interés en su historia, sentimientos que tuve oportunidad de verificar que se hacían presentes en muchos oficiales que habían sido destinados en Tierra del Fuego, ya sea en destinos terrestres como en buques o aviones en estación. Ello determinó que, aún habiéndome alejado de esas latitudes, me mantuviera informado de lo que sucedía en la isla, fundamentalmente mediante la frecuente lectura de los dos diarios fueguinos a los que se puede acceder por Internet: “*Tiempo fueguino*” y “*El diario del fin del mundo*”. También, en menor medida, por el contacto ocasional pero sostenido en el tiempo, con Martín Lawrence (conocido poblador, propietario de la Estancia MOAT y nieto de John Lawrence, quien con su esposa Clara constituyó la segunda familia no nativa radicada en la Isla), quien me honra con su amistad y que actualmente reside en Buenos Aires.

La lectura de ambos periódicos –particularmente– me hizo tomar conocimiento de una ceremonia realizada el 15 de enero de 2010 en el cementerio “viejo” de Ushuaia, ante los restos del Capitán de Navío (R) Ernesto M. Campos, ex gobernador de Tierra del Fuego, con motivo del 23° aniversario de su fallecimiento. El acto organizado por el gobierno local, el Comando del Área Naval y entidades vecinales, y que contó con la presencia de familiares del extinto y numerosos pobladores de la zona. Esta ceremonia se repite todos los años en dicho lugar por idéntica circunstancia.

La lectura de los detalles del acto motivaron mi inmediato interés, porque tenía (y tengo) un grato y nostálgico recuerdo de ese distinguido Oficial Superior que fuera Jefe del Cuerpo de Cadetes de la Escuela Naval Militar, cuando este aprendiz de cronista –orgullosamente– era uno de ellos. La lectura sobre la ceremonia y la inmediata evocación de quien con tanto entusiasmo e idoneidad nos inculcara los principios rectores de la profesión (el honor, el patriotismo, el amor a la Armada, etc.) me motivaron a realizar otra forma de homenaje:

El Capitán de Navío de IM (R) Oscar R. Gronda realizó cursos de capacitación, entre otros: Andinismo y Supervivencia en Zonas Montañosas en la Escuela de Tropas de montaña del Ejército Argentino; Curso de Aplicación para Oficiales en la ex-Escuela de Guerra de IM (obtuvo Premio Armada Argentina); Operaciones de ContraGuerrilla y Supervivencia y Operaciones en Selva en la Escuela de las Américas del Ejército de los Estados Unidos de América (Zona del Canal de Panamá, obteniendo el premio Graduado distinguido); Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval; Defensa Continental en el Colegio Interamericano de Defensa, dependiente de la OEA en Washington DC (USA). En los últimos tres institutos se desempeñó, además, como Instructor invitado (obtuvo Condecoración “Al mérito”), Profesor de Planeamiento Naval y Asesor en el Departamento Estudios, respectivamente. Fue Jefe de Curso Comandos en zonas australes para Guardiamarinas de Infantería de Marina en el Batallón de IM N° 5. Ejerció el Comando de la Agrupación de Comandos Anfíbios (Capitán de Corbeta), del Batallón de IM N° 3 y de la Fuerza de Apoyo Anfíbio. Su último cargo en actividad lo desempeñó como Jefe del Estado Mayor del Comando de la Infantería de Marina. EN 1988 solicitó su pase a situación de retiro. Pertenece a la Promoción 83 de la Escuela Naval Militar.



(1)

Valiosísima información que he obtenido de La Armada Argentina en Tierra del Fuego. Presencia y acción de Arnoldo Canciani, editada por el Instituto de Publicaciones Navales, del Centro Naval. Este prestigioso autor de numerosa bibliografía relativa a Tierra del Fuego, ha sido designado por tal motivo, miembro de la Academia Nacional de la Historia de dicha provincia..

(2)

De esa manera la Zurubí se incorporó a la fuerza efectiva de la Base Naval y en función de su intensa actividad en las aguas fueguinas, en poco tiempo y para siempre, se ganó el afecto del pueblo de Ushuaia. Buceando más antecedentes sobre este tema, encontramos en Internet un dato por demás interesante: la lancha fue concebida en el tablero de Manuel Maximiliano Campos, dibujante desde 1921 de la División Ingenieros del Ministerio de Marina, quien, entre otras embarcaciones, diseñó el legendario queche de doble proa LEHG II (en 1943, a pedido del mismo Vito Dumas, quien pasaría a ser su propietario y a bordo del cual circunvalaría el mundo en 1943) y al Fortuna I, conocidísimo yate de la Escuela Naval Militar (botado en 1949). Manuel era primo hermano del Capitán Campos; como vemos, a ambos, además de las relaciones familiares, los iba a vincular también la Zurubí. Acotemos, de paso, que una personalidad como la de Manuel M. Campos merecería, luego de la investigación correspondiente, ser volcada en las páginas del Boletín del Centro Naval. La lancha ARA Zurubí, concebida como "lancha patrulla" o "patrullera" fue construida en 1939 en el astillero de Río Santiago, juntamente con su gemela El Dorado, siendo destinada en principio, fundamentalmente a tareas de practica en el Río de la Plata; como decíamos, fue trasladada en 1944 por el entonces Teniente Campos navegando hasta Ushuaia, siendo recibida con grandes exclamaciones de júbilo por los lugareños. La Zurubí desarrolló tareas de variada índole: relevamientos hidrográficos, campañas de balizamiento, patrullajes, apoyo a puestos de control de tráfico marítimo, traslados de científicos embarcados con diversas finalidades, etc., pero fundamentalmente realizó innumerables tareas de apoyo a la comunidad: transporte de los pobladores y sus enseres de todo tipo, incluyendo animales, actuación en emergencias, fundamentalmente de orden sanitario, salvatajes, etc. De igual modo fue en repetidas ocasiones embarcación

esta modesta crónica, nacida en el reconocimiento y concebida con más entusiasmo que idoneidad literaria, centrada fundamentalmente en su labor como Gobernador de Tierra del Fuego y luego legislador, en su representación. Para ello tomé contacto con María Mercedes Campos de Llano, hija del Capitán Campos, casada con un distinguido camarada; las circunstancias de ser hija, esposa y suegra de marinos como ella con orgullo nos hace presente, permiten determinar que evidentemente tiene "la mirada color gris horizonte y lleva un ancla en el orillo". A través de "Mechita" (como se la conoce entre los amigos) tomé contacto con su señora madre, doña Mercedes Gamboa de Campos; ambas gentilmente me facilitaron documentos e información que, con otros obtenidos por mi cuenta, me permitieron redactar esta semblanza.⁽¹⁾

Años de la armada - Actividades iniciales en Tierra del Fuego

El Capitán Campos nació en Buenos Aires el 5 de agosto de 1914. Ingresó a la Escuela Naval Militar el 1º de marzo de 1931, formando parte de la Promoción 62; egresó como Guardiamarina el 3 de julio de 1936.

En sus primeros años en el servicio activo prestó servicios en el crucero ARA *Almirante Brown* (como Guardiamarina, años 1936 a 1939 y luego como Alférez de Fragata, actual Teniente de Corbeta) y posteriormente en el guardacostas ARA *Independencia* (año 1940).

Con la jerarquía de Alférez de Navío (actual Teniente de Fragata), en 1941 cursó la Escuela de Aplicación en la Especialidad de Armamento; posteriormente prestó servicio en el rastreador ARA *Spiro*, torpedero ARA *Córdoba* y transporte ARA *Ushuaia* (1943).

Un dato muy interesante en función del tema de esta crónica: con fecha 13 de agosto de ese año (1943) el Presidente Provisional de la Nación, General Pedro Pablo Ramírez, firmó el Decreto 5.626 creando la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego (hasta ese momento, Territorio Nacional) y disponiendo que el gobierno territorial fuese ejercido por un Oficial Superior de la Armada, en servicio activo, a propuesta del Ministerio de Marina, del cual dependería.

A partir de dicho año, el entonces Teniente de Fragata Campos se desempeñó como Ayudante Secretario del Gobernador Marítimo, comenzando por el primero de ellos, el entonces Capitán de Navío Fidel Lorenzo Anadón (luego Contraalmirante), y luego de los Capitanes de Navío Gregorio Antonio Portillo (luego Contraalmirante) y Fidel Antonio Degaudenzi.

Precisamente, en ocasión de ejercer la Ayudantía del Capitán Anadón, recibió la directiva de trasladar la lancha ARA *Zurubí* y el remolcador *Olco*, navegando, desde Río Santiago hasta Ushuaia. Así lo hizo: con escalas en Mar del Plata, la Base Naval Puerto Belgrano y San Sebastián. Luego de poco más de 1.500 millas náuticas recorridas, y tras sortear múltiples peripecias, ambas unidades arribaron a Ushuaia el 16 de junio de 1944.⁽²⁾

Accediendo al Legajo de Conceptos del Capitán Campos, encontramos los siguientes comentarios correspondientes a dicho período de servicio:

"Trabajos especiales que se le han confiado: Conducción del remolcador Olco y lancha Zurubí desde Río Santiago hasta Ushuaia."

"Informe sobre cualquier orden cuya ejecución haya merecido mención especial": Jefe del convoy del Olco y Zurubí en su viaje de Río Santiago a Ushuaia, no obstante todas las dificultades y contratiempos ejecutó la misión en forma sobresaliente."

Cabe agregar que el entonces Teniente Campos ejerció el Comando de la lancha *Zurubí* y del remolcador *Olco*, sin perjuicio de sus funciones en la Gobernación Marítima.



Lancha ARA *Zurubi*
en el dorso de una edición de los billetes de \$100.

Más adelante, y con la jerarquía de Teniente de Navío, se desempeñó en el torpedero ARA *Mendoza*, y posteriormente, como Ayudante Secretario del Ministro de Marina.

Como Capitán de Corbeta, en el año 1948 integró una Comisión que representó a la Armada en los festejos del 7° Centenario de la fundación de la Marina de Castilla; en la ocasión fue condecorado por el Gobierno de España con la Cruz del Mérito Naval, 2.ª clase con distintivo blanco. En esa oportunidad visitó, asimismo, diversos establecimientos de destilación de turba y subproductos en Dinamarca, así como también plantas industriales de conservas de pescado. Luego, algunos astilleros ubicados en Harlem (Holanda).

En 1949 ejerció el comando del rastreador ARA *Robinson*. El año siguiente fue Segundo Comandante de la fragata ARA *Heroína* y, posteriormente, Comandante del buque tanque ARA *Punta Delgada*.

En 1950 fue Jefe de la Secretaría de la Prefectura Nacional Marítima (actualmente: Prefectura Naval Argentina) y luego, Jefe del Cuerpo de Aspirantes de la Escuela de Mecánica de la Armada.

Ascendido a Capitán de Fragata, en el año 1952 se desempeñó como Jefe del Cuerpo de Cadetes de la Escuela Naval Militar. Transcurrido más de medio siglo desde entonces, resulta de estricta justicia hacer presente unas modestas palabras de reconocimiento por todo lo que nos brindó en aquel entonces el Capitán Campos: su persistente dedicación a nuestra formación en el sentido más integral y el desarrollo de las virtudes que deben caracterizar al oficial naval, fueron, sin duda, fruto de sus esfuerzos, que mucho agradecemos.

En 1953 ejerció el Comando del torpedero ARA *Garay* y al año siguiente se desempeñó en la Base Naval Puerto Belgrano.

En 1955 realizó el Curso Superior de la Escuela de Guerra Naval. En 1956 prestó servicio en las Direcciones Generales del Material Naval y de Navegación e Hidrografía. A su solicitud le fue concedido el retiro efectivo con fecha 1° de julio de 1957.

Nuevo régimen de gobierno: Restablecimiento del Territorio Nacional

Producida la Revolución Libertadora el 16 de septiembre de 1955, el Gobierno Provisional por Decreto –Ley del 28 de febrero de 1957– restableció el Territorio Nacional de la Tierra del

de paseo para clubes, asociaciones y amigos en general. Entre las anécdotas más destacadas se destaca la protagonizada en momentos que realizaba una patrulla por dicho canal, cuando recibió el llamado de una pareja que se encontraba en la costa: una madre a punto de dar a luz, acompañada con su esposo. Una vez embarcados, la criatura no quiso esperar y fue así que la versátil lancha Zurubi se transformó en cuna de un nuevo habitante fueguino. Luego de casi medio siglo de labor ininterrumpida, en 1985 quedó inactiva por unos cuantos años como consecuencia de los desgastes sufridos en su tarea. Pero, advertida la necesidad de continuar utilizando sus servicios, durante 1992 se presentó un proyecto destinado a reacondicionarla, en el cual el Gobierno de la Provincia, la Municipalidad de Ushuaia, empresas, entidades y particulares de la zona tuvieron una participación significativa. Uniendo los esfuerzos de todas estas organizaciones, se realizaron los trabajos tendientes a que volviera a navegar. El 12 de octubre de 1993 con los actos de conmemoración del 109° aniversario de la fundación de la ciudad de Ushuaia, el Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur por Decreto N° 2359 declaró a la Lancha de "Interés Histórico Provincial" y fue así que retornó al servicio para continuar su labor de apoyo a la comunidad fueguina. Otro dato de indudable interés relacionado con la presente semblanza es que en el año 2019 se produjo un hecho histórico; por primera vez una mujer asumió el Comando de un buque de la Armada; tal honor le correspondió a la Guardiamarina Erica Vanessa Bibbó, al comando de la lancha Zurubi.

Otra importante referencia para este trabajo: en los Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, magnífica obra del CLCO (R) Pablo E. Arguindeguy, encontramos en el Tomo VI, página 2.947, la reseña relativa a la lancha Zurubi. En ella aparece este comentario: "Su actividad múltiple y mantenida excede el tamaño y el alcance de estos Apuntes y está desde ya reclamando la exclusividad de un libro para ella sola". Ninguna opinión más autorizada que la del señor Almirante. Hace poco tiempo la vieja y querida lancha nuevamente necesitó descansar transitoriamente y fue así que otra vez recostada en el muelle auxiliar "Augusto Lasserre" de Ushuaia, fue sometida a calafateo, cambio de maderas teca de la cubierta y de tapa de regala, cambio y reparación de candeleros en las bases, etc. Renovada (y definitivamente incorporada a los afectos de la población local) continúa aún prestando servicios "allá donde la Patria se prolonga". Integra la Agrupación Lanchas Rápidas, en la actualidad junto al Aviso Sobral, la lancha rápida Intrépida, las patrulleras Clorinda, Concepción del Uruguay, Baradero y Barranqueras y el remolcador Toba.

Difundida la noticia de la renuncia del Capitán Campos tuvo lugar en la población fueguina un inmediato movimiento tendiente a reponerlo en el cargo.

Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur, que abarcaba "la parte oriental de la Isla Grande y demás islas del archipiélago de la Tierra del Fuego e Islas de los Estados y Año Nuevo, conforme a los límites fijados por el tratado del 23 de julio de 1881, las Islas Malvinas, las Islas Georgias del Sur, las Islas Sandwich del Sur y el Sector Antártico Argentino comprendido entre los meridianos 25 Oeste y 74 Oeste y el paralelo 50 Sur. El Gobernador, como jefe de la administración del Territorio, era el representante directo y natural del Poder Ejecutivo Nacional con el deber de cumplir la Constitución y las leyes de la Nación y con las facultades de dictar "los reglamentos, ordenanzas y disposiciones convenientes para la administración, fomento y seguridad del Territorio, en todo lo que sea materia de su competencia, la recaudación de los impuestos y demás rentas del territorio y su inversión, como así la de los demás fondos que le corresponda." Fue designado para ejercer el primer cargo de Gobernador con este régimen, el Capitán de Fragata (R) Pedro Carlos Florido; quien asumió el 1º de marzo de 1957; renunció luego de un corto período de ejercerlo, pasando a reemplazarlo "a cargo" de la Gobernación su Secretario, que no era otro que el Capitán Campos.

Asumida la Presidencia de la Nación por el Dr. Arturo Frondizi el 1º de mayo de 1958, mediante Decreto N° 858 del 3 de junio de ese año, éste lo nombró Gobernador del Territorio Nacional "por un período de ley" (3 años). El instrumento legal fue refrendado por el Dr. Alfredo Vítolo, Ministro del Interior, y el Vicealmirante Adolfo B. Estévez como Secretario de Estado de Marina. Dentro de la Armada fue difundido por el Boletín Naval Público N° 254 del 27 de junio de dicho año.

Períodos de gobierno del Capitán Campos en el Territorio Nacional

El primero de ellos, a raíz del Decreto mencionado, abarcó desde el 7 de junio de 1958 hasta el 10 de junio de 1961.

Confirmado por el Presidente Frondizi y con acuerdo del Senado, su segundo período abarcó desde dicha fecha hasta el 11 de mayo de 1962, fecha en la cual presentó su renuncia, por solidaridad y lealtad con el Presidente de la Nación, quien había sido derrocado por las Fuerzas Armadas mediante un golpe de estado.

Difundida la renuncia del Capitán Campos, tuvo lugar en la población fueguina un inmediato movimiento tendiente a reponerlo en el cargo y fue así que un grupo de habitantes de Ushuaia, Río Grande, e inclusive de la zona rural hicieron llegar al Dr. José M. Guido, quien había asumido la primera magistratura, una solicitud en ese sentido; éste no demoró en acceder y es así que el 28 de julio de ese año el Capitán Campos prestó juramento por tercera vez como Gobernador del Territorio, cargo que desempeñó hasta el 12 de octubre de 1963 cuando, asumida la Presidencia de la Nación por el Dr. Arturo H. Illia, tras elecciones generales en todo el país, el Capitán Campos presentó nuevamente su renuncia.

Posteriormente, y convocado por la Secretaría de Marina de entonces para desempeñarse como personal retirado en servicio, se desempeñó como Secretario de la Comisión Nacional del Río Bermejo, que presidía el Contraalmirante Gregorio A. Portillo.

Posteriormente cumplió funciones directivas en la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Diputado Nacional

Despertado su Interés por volcar en la actividad política sus experiencias e inquietudes, se afilió al Movimiento de Integración y Desarrollo, que creó y presidió el Dr. Arturo Frondizi.

En las elecciones generales de marzo de 1973, convocadas por el Presidente de la Nación "de facto", General Agustín Lanusse, la señora Esther Fadul de Sobrino y el Capitán Cam-

pos fueron elegidos Diputados Nacionales por el Distrito Tierra del Fuego para el período 1973–1977. La señora de Sobrino fue, por designación en un período anterior, la primera legisladora nacional del Territorio; el Capitán Campos, el segundo.

El Capitán Campos ejerció su cargo desde el 25 de mayo de 1973 hasta el 26 de marzo de 1976, fecha en la cual fue disuelto el Congreso Nacional por disposición de la Junta Militar que dos días antes había derrocado a la Presidente de la Nación María Estela Martínez de Perón.

Gestión del Capitán Campos en sus tres períodos de gobierno en el Territorio

Su acción fue por demás fecunda y a ritmo sostenido, merced a su gran empuje personal. La excelente administración de los recursos disponibles, tanto los del Territorio como los provistos por el Gobierno Nacional posibilitó la concreción de numerosas obras que permitieron el desarrollo insular y contribuyeron significativamente al bienestar de la población. A continuación se enumeran algunas de las obras más importantes llevadas a cabo durante su gestión, lo que de ninguna manera agotan el tema; en ella fue secundado, obviamente, por numerosos funcionarios, de entre ellos, creemos justo destacar a Martín Lawrence, perteneciente a una familia pionera del Territorio, quien se desempeñó durante la mayor parte de la gestión del Capitán Campos como Secretario de Gobierno, Educación y Salud Pública.⁽³⁾

Extendió los beneficios del gas natural existente en la localidad de Río Grande, ampliando la red disponible desde el gasoducto de Cabo Domingo e instalando supergas en Ushuaia y zona de influencia.

Encaró resueltamente el acuciante problema de la carencia de viviendas para la población más humilde de Ushuaia y Río Grande, comenzando con la ayuda del Banco Hipotecario Nacional, con la construcción de 125 casas y la concesión de 100 créditos a la población. Se adjudicaron en venta 73 solares urbanos y se otorgaron 81 permisos precarios de ocupación.

Se cubrieron las necesidades de las familias más carenciadas, proveyendo 186 unidades económicas de cocinas y calefones a gas en Río Grande y supergas en Ushuaia. Se instalaron grupos electrógenos en ambas localidades.

Se instalaron tuberías de agua corriente para abastecer un barrio de 200 viviendas en Río Grande.

Una obra sin duda relevante fue la construcción de sendos hospitales en las mencionadas localidades.

Las viviendas y los hospitales, particularmente, fueron recibidas con gran beneplácito por la población, en especial por la de menores recursos, entre la que gozaba de gran popularidad y de la cual frecuentemente recibía muestras de afecto y consideración.

Se aumentó la red de alumbrado público; se asfaltaron gran cantidad de calles en Ushuaia y Río Grande.

Propició y obtuvo la inclusión del Territorio en la Ley N°14.773 (Ley del Petróleo Nacional), por la cual Tierra del Fuego se igualaba a las demás provincias petroleras en la percepción de las regalías correspondientes a la explotación de los hidrocarburos líquidos, sólidos y gaseosos.

Fomentó decididamente el turismo de la región, dotando de infraestructura apropiada para tales fines, mediante la construcción de hoteles y hosterías dotadas de grandes comodidades y cuya belleza aún son alabadas por pobladores y turistas: “Albatros”, en Ushuaia; “Kaikén”, en la cabecera del Lago Fagnano; “Petrel”, en Laguna Escondida y “Alakush”, en la bahía Lapataia. Encaró un plan de difusión a gran escala de todo lo atinente a Tierra del Fuego, mediante conferencias en escuelas y centros culturales, particularmente en la Capital Fe-

(3)

La mayor parte de las obras realizadas por el Capitán Campos en su gestión de Gobierno y como Diputado de la Nación señaladas en la presente crónica, fueron extraídas del libro Ernesto Manuel Campos. Capitán de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur de Irene Edit Yorio (Talleres gráficos de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur).

La señora de Sobrino fue, por designación en un período anterior, la primera legisladora nacional del Territorio; el Capitán Campos, el segundo.

deral; exposiciones fotográficas; exhibición de películas; difusión de folletos; etc. Mediante invitaciones cursadas a autoridades del Gobierno Nacional, Provinciales y extranjeras, logró frecuentes visitas al Territorio. Entre ellas, la del Presidente de la Nación, Dr. Arturo Frondizi, en dos oportunidades; del Presidente del Senado Dr. José María Guido; de los Embajadores de Francia, India, Noruega, Austria, Bolivia, Gran Bretaña, Japón, Canadá, Estados Unidos de América, Israel, Australia y El Salvador; Ministros y Secretarios de Estado, también Senadores y Diputados de la Nación y una extensísima lista de autoridades e ilustres personalidades.

Se concretó el viaje del buque *Yapeyú* a la Antártida, previa estadía en Ushuaia.

Su gobierno prestó especial atención a la evolución de la riqueza agropecuaria y forestal. Se obtuvo la radicación del INTA (Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria) en el Territorio y se auspició la creación de la Cámara de Industrias Forestales.

El Gobierno del Territorio participó en la Conferencia Internacional realizada en Perito Moreno, conjuntamente con las provincias de Chubut, Santa Cruz y las intendencias chilenas de Aysen y Magallanes, auspiciando la integración económica, social y cultural de las regiones involucradas.

Creó el Parque Nacional de Tierra del Fuego, de 63.000 hectáreas.

Adoptó las medidas necesarias para preservar la "zona franca", como patrimonio de la población fueguina, lo cual constituyó un extraordinario incentivo que posibilitó la radicación de industrias.

Inauguró la primera emisora de radiodifusión: LRA Radio Nacional Ushuaia, denominada "La voz de la Tierra del Fuego".

Creó el Parque Nacional de Tierra del Fuego, de 63.000 hectáreas.

Una permanente preocupación fue todo lo relativo a la educación de la población, primaria y secundaria: se creó la Escuela N° 5 en la fábrica Kami, en la cabecera del lago Fagnano. Merced a su gestión, logró cubrir el cargo de Director del Colegio Nacional de Ushuaia, vacante hasta ese momento y también que dicho establecimiento comenzara a funcionar en el local del Colegio "San Benito", perteneciente a la Congregación de los Sacerdotes Salesianos. Obtuvo partidas para la prosecución de la construcción del edificio de la Escuela Normal N° 1 "José Martí", en la misma ciudad.

Creó la Delegación Federal Sanitaria, la que llevó a cabo una intensa campaña contra la tuberculosis, con activa participación de médicos especialistas arribados desde Buenos Aires. Acercó la atención sanitaria a los pobladores del barrio denominado "el villagio", ubicado en las afueras de Ushuaia, mediante la instalación de un dispensario de salud pública.

Se realizaron obras de ampliación de la playa de tanques de combustible de Ushuaia, logrando que un viaje anual de un buque tanque fuera suficiente para responder a las necesidades del Territorio.

Se colocó el pilotaje correspondiente al muelle del puerto de Ushuaia. Gestionó y obtuvo la instalación de un puente "Bayle" en el río Grande por parte del Ejército Argentino, lo que posibilitó, en particular, el cruce del mismo por maquinaria pesada necesaria para la explotación del petróleo.

Ante la escasez de alimentos de primera necesidad que periódicamente se producía en el Territorio, gestionó y obtuvo el pertinente abastecimiento de carne vacuna, pescado y azúcar, particularmente, desde otras fuentes de provisión del país.

Propició y logró el Código Fiscal, sancionado por Ley de la Nación N° 15.263 y la Dirección de Rentas, organismo creado para la percepción local de los impuestos.

La riqueza ictícola fue de especial interés para el Gobierno: con la colaboración de las Secretarías de Estado de Marina y Agricultura y los clubes de pesca de Ushuaia y Río Grande, se sembraron riachos y lagos con alevinos de truchas

Se realizaron trabajos de ampliación y mantenimiento de las rutas N° 1 a Lapataia, N° 2 a Puerto Almanza y N° 3 a Río Grande.

Se apoyaron económicamente las actividades de los aeroclubes de Ushuaia y Río Grande.

Su labor en el Congreso de la Nación

Mientras se desempeñó como Diputado de la Nación en representación del Territorio de Tierra del Fuego, desarrolló una intensa labor. Entre otros, presentó los siguientes proyectos: Construcción por parte del Automóvil Club Argentino de un motel en Río Grande.

Régimen y reglamentación para la captura de la centolla en aguas de Tierra del Fuego.

Mejoramiento de una pista de aterrizaje en Ushuaia acorde con las necesidades de las aeronaves que podían operar en ese lugar y extensión de la pista de aterrizaje de Río Grande.

Habilitación de un Hogar para ancianos en Río Grande.

Prosecución de las actividades de Líneas Aéreas del Estado en Tierra del Fuego, conectando Ushuaia y Río Grande con otras localidades del continente.

Restablecimiento por parte de Aerolíneas Argentinas del servicio aéreo entre las ciudades de Ushuaia y Río Grande y la localidad de Punta Arenas, Provincia de Magallanes, Chile. Creación del complejo forestal industrial de producción de madera aglomerada y artículos afines en el Territorio.

Descuento en los precios de los pasajes aéreos para estudiantes desde y hacia la Capital Federal, Ushuaia, Río Grande y Puerto Stanley (luego, Puerto Argentino).

Perfeccionamiento de las condiciones de transitabilidad de la Ruta Nacional N° 3, entre Río Grande y San Sebastián.

Instalación de un lavadero de lana en la Provincia de Santa Cruz o en el Territorio de Tierra del Fuego.

Venta de tierras a precios de fomento a los pobladores que decidan construir sus viviendas en proximidades de las hosterías "Kaikén" y "Petrel".

Cooperación del Ejército y la Armada Argentina a efectos de lograr la conexión vial entre Puerto Remolinos y Ruta 0, así como la prolongación de ésta hacia el Este, hasta llegar a Bahía Sloggett.

Creación de una delegación de Gobierno en la Antártida Argentina, posibilitando que su población participara de un acto eleccionario (en el cual las urnas fueron cajas de zapatos).

Instalación en Bahía Crossley, Isla de los Estados, de las dependencias necesarias para el albergue del personal que realiza investigaciones científicas en dicho lugar.

Permanencia del Servicio de Transportes Navales de la Armada Argentina, como línea marítima regular desde y hacia Tierra del Fuego.

Construcción y habilitación de sendas estaciones de piscicultura en Ushuaia y Puerto Stanley (luego, Puerto Argentino), Islas Malvinas.

Mientras se desempeñó como Diputado de la Nación en representación del Territorio de Tierra del Fuego desarrolló una intensa labor.

Habilitación por compra o charteo de un buque de transporte que permita trasladar turistas hasta la Antártida.

Instituir el 22 de febrero como Día de la Antártida Argentina.

Cumplimiento por parte de las autoridades competentes del contralor de las publicaciones cartográficas, mapas, etc., a fin de que *“se extremen todas las medidas tendientes a lograr el fiel cumplimiento de la legislación que ampara la divulgación gráfica de lo que representa nuestra soberanía”*.

Creación de la carrera de Magisterio a nivel terciario, en el Colegio Nacional y el Polivalente “José Martí” de la ciudad de Ushuaia.

Solicitud para que el Servicio de Parques Nacionales diera cumplimiento al convenio firmado con el Gobierno de Tierra del Fuego para la construcción de un camino hasta el glaciar ubicado en los montes Martiales, instalación de un *skyline* en el citado glaciar y construcción de una cabaña en sus proximidades.

Modificación del Decreto Ley N° 2191/57, Ley N° 14.467, sobre Ley orgánica del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego.

Ratificación del Decreto 149/70 por el que se establece la división política del Territorio nacional.

Incorporación de las circunstancias históricas, legales y geográficas del litigio fronterizo entre la Nación y la República de Chile a los cursos de geografía que se imparten en los establecimientos secundarios del país.

Modificación de las condiciones para ser electo legislador local y modificación del número y condiciones de elección de los legisladores del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur.

Epílogo

Luego de tanta actividad a ritmo sostenido, el Capitán Campos se radicó al fin con su esposa y parte de la familia en la ciudad de Córdoba, donde pasó sus últimos años sobrellevando una enfermedad. Su calvario llegó a su fin una calurosa noche, el 15 de enero de 1987, tenía 72 años. Cumpliendo sus deseos, fue trasladado a la que sería su última morada... obviamente, Ushuaia. En el Salón Blanco de la Casa de Gobierno se realizó el velatorio; luego, un grupo de pobladores lo llevó a pulso hasta la iglesia, donde se rezó un responso y a continuación numerosos oradores lo despidieron, expresando el afecto y la admiración que había logrado despertar en tierras fueguinas, así como destacando su sencillez y humildad, que lo acercaron a los habitantes de la Isla de todas las clases sociales. Fue sepultado en el cementerio “viejo” de la capital fueguina.

Posteriormente, el Intendente local hizo construir un mausoleo al lado de la cruz central, con una sencilla tumba, como él quería, donde fue trasladado con honores militares. Allí descansa para siempre, en su Ushuaia que tanto quiso, y mirando el canal de Beagle.

El 20 de enero de 1987 por Decreto del Gobierno local se designó con el nombre de “Gobernador Ernesto Manuel Campos” al Hospital Regional Ushuaia “como reconocimiento a los méritos de su gestión”. El 11 de octubre de 1989 el Honorable Consejo Deliberante de la capital del Territorio “como homenaje a su memoria” puso su nombre a la ex calle Colón de esa localidad.⁽⁴⁾

El Capitán Campos, con su conducta, honró y prestigió a la Armada Argentina. ■

Allí descansa para siempre en su Ushuaia que tanto quiso, y mirando el Canal de Beagle.

(4)
Los datos contenidos en el Epílogo fueron extraídos del libro Un pionero de la Tierra del Fuego. Mi vida junto a un soñador, de la señora Mercedes Gamboa de Campos, viuda del Capitán Ernesto M. Campos.

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL *GRAF SPEE*

Roberto L. Pertusio

Quizá caería en la exageración si comenzara estas líneas expresando que han corrido ríos de tinta sobre lo que pasó a la historia como “La batalla del Río de la Plata”.

Pero no se puede negar que mucho se ha escrito al respecto, así como también que el poderío militar de lo que se dio en llamar el “acorazado de bolsillo *Graf Spee*” mereció particular encomio por parte de quienes trataron el tema. Tampoco se puede negar que se trató de un buque moderno. Sin duda revolucionario para su época, dotado de notables adelantos y de un gran poder de fuego para su tonelaje, habida cuenta de las limitaciones que debió aceptar la Armada Alemana como consecuencia de las restricciones que le fueron impuestas por las potencias vencedoras, las que se corporizaron en el *Tratado de Versalles*.

¿Pero era realmente el *Graf Spee* un formidable navío de combate, o fue más bien el magro resultado de un buque capital que, si bien entraba en esa categoría tanto por su porte como por el calibre de sus cañones, en rigor, tenía serias falencias? ¿Fue el *Graf Spee* un mito o una nave temible al momento de un eventual duelo de artillería con cualquier rival de fuste que se le llegara a oponer?

Empecemos por definir qué eran para la época buques capitales. Se trataba de las máximas expresiones navales: acorazados y cruceros de batalla. Todavía había cierta resistencia en lo concerniente a los portaaviones. El *Graf Spee* respondía a un diseño de fines de la década del veinte. El Tratado Naval de Washington de los años 1921-1922, establecía que serían considerados buques capitales aquellos cuyo desplazamiento excediera las 10.000 toneladas (excepto los portaaviones) o su artillería fuera superior a las ocho pulgadas.

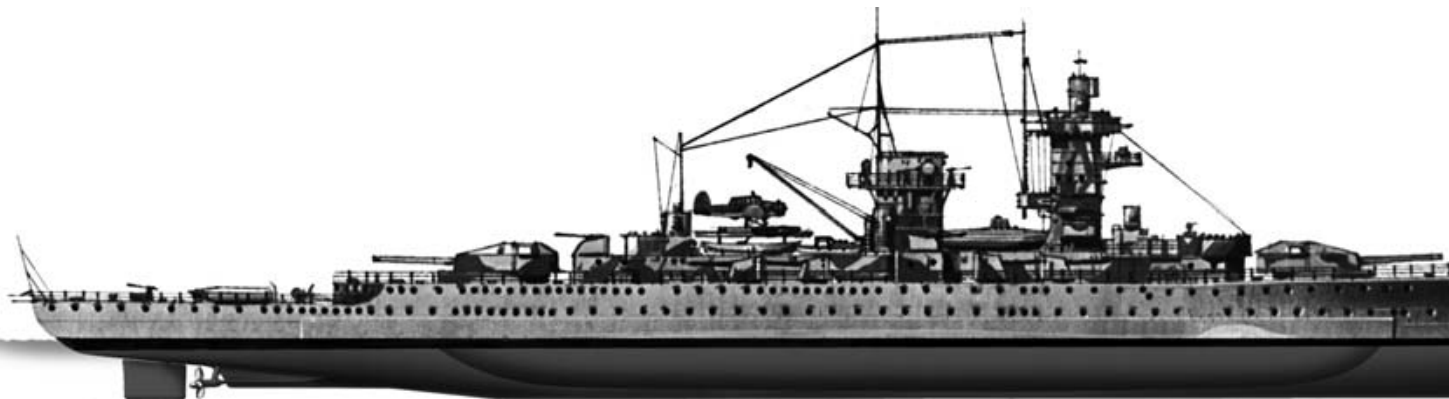
Pues bien, el *Graf Spee* rondaba las 12.000 toneladas y montaba cañones de once pulgadas, entraba claramente en la categoría de buque capital, en lenguaje coloquial se podría decir que estaba destinado a jugar en primera con los grandes de entonces.

Una vez más se nos plantea el interrogante, ¿era un buque capital concebido como tal o se trataba de un engendro naval? El concepto puede parecer duro, pero se trató de una nave

El Contraalmirante Roberto Luis Pertusio es integrante de la promoción 81 de la E.N.M., egresó como guardiamarina en diciembre de 1954, pasando a retiro a comienzos de 1987. Sus últimos destinos en la Armada fueron: Director de la Escuela de Guerra Naval y Director General de Instrucción Naval. Ya retirado, durante diez años se desempeñó como titular de las cátedras de Geopolítica en la Universidad de Belgrano, en la carrera de Ciencias Políticas y en la Facultad de Posgrado; asimismo, fue titular durante dos años de la cátedra de Política internacional Contemporánea en dicha Universidad. Se desempeñó como titular de la cátedra de Estrategia Operacional en la Escuela de Guerra Naval y miembro del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada, al que representó en diversos congresos y simposios con trabajos de su autoría.

Es autor de varios libros publicados por el Instituto de Publicaciones Navales y de artículos aparecidos en diversas revistas.





que no se ajustaba a lo que podríamos denominar diseño convencional, era el resultado de lo posible en el marco de lo que le estaba permitido a la Marina Alemana.

Los buques capitales debían armonizar tres aspectos de naturaleza diferente que fundamentaban su capacidad de combate: artillería principal, coraza y velocidad.

Al igual que su hermano mayor, el acorazado, el crucero acorazado procuraba en su diseño ajustar tres requisitos: artillería principal, coraza y velocidad.

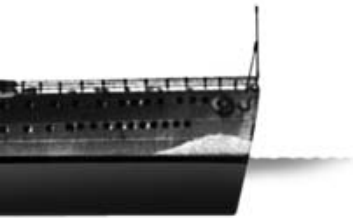
Privilegiar alguno de ellos conducía a sacrificar al menos uno o los dos restantes. El peso de la coraza equivalía al 35 o 40% del desplazamiento total de la nave.

Con anterioridad, en las últimas décadas del siglo XIX y primera del XX, recibieron la designación de buques capitales los acorazados y cruceros acorazados, estos últimos eran a veces denominados acorazados de las armadas de bolsillos flacos. Pero como quiera que sea, ambos tipos de naves constituían la línea de combate de una flota. En oportunidad de la batalla de Tsushima (1905), la fuerza naval japonesa, comandada por el vicealmirante Togo, presentó su línea de combate integrada por dos divisiones de buques capitales. La primera, al mando del propio Togo, alineaba cuatro acorazados y dos cruceros acorazados; la segunda, comandada por el contraalmirante Kamimura constaba de seis cruceros acorazados. Vale la pena señalar que los dos cruceros acorazados de la división de Togo eran los más modernos de los ocho disponibles, se trataba del *Nishin* y *Kasuga*, originalmente conocidos como *Rivadavia* y *Moreno* y que fueron vendidos a Japón a raíz de los "Pactos de Mayo", tratado de desarme o limitación de armamento naval que fuera acordado entre Argentina y Chile en el año 1902 y ratificado dos años más tarde.

El crucero acorazado tuvo corta vida, al menos como nave de combate o navío de línea, fue dejado de lado cuando hizo su aparición en el escenario naval el crucero de batalla, buque al que trataremos más adelante y que guarda íntima relación con el tema aquí planteado. Al igual que su hermano mayor, el acorazado, el crucero acorazado procuraba en su diseño ajustar los tres requisitos ya mencionados: artillería principal, coraza y velocidad. En tal sentido, disponía de cañones de menor calibre que los que montaban los acorazados y de una protección compatible con su propia artillería. La velocidad, por cierto, era similar a la de los acorazados, de otro modo no le hubiera sido posible armonizar en la formación de la línea de combate.

Nuestro país, cuando decidió contar con una verdadera marina oceánica, privilegió el crucero acorazado; de allí las adquisiciones que se sucedieron en Italia: *San Martín*, *Garibaldi*, *Pueyrredón*, *Belgrano* y los mencionados *Rivadavia* y *Moreno*.

Los buques capitales de esos años, que fueron la expresión del poder naval de lo que se conoció como la *belle époque*, fueron concebidos, diseñados y construidos respetando una solución de compromiso entre las tres variables determinantes: poder de fuego, protección y velocidad. El espesor de la coraza en las partes más sensibles de la nave debía ser capaz de resistir granadas perforantes equivalentes a las que él mismo disparaba.



En 1906 Gran Bretaña comenzó, dentro del mayor secreto, con la construcción de tres buques de un tipo hasta entonces desconocido, se los denominó cruceros de batalla. Se trató de buques surgidos de la mente del afamado Almirante lord John Fisher, a la sazón primer Lord del mar. Aunque en realidad, la idea original correspondió al marino e ingeniero naval italiano Vittorio Cuniberti, Fisher se habría apropiado de ella concretándola. Además de Gran Bretaña, otras armadas como Alemania, Japón y Francia adhirieron a este nuevo tipo de navío de línea o buque capital.

El crucero de batalla parecía destinado a las potencias coloniales. Se trataba de un buque de gran poder de fuego, a punto tal que disponía de una batería principal equivalente a la de los acorazados, pero se caracterizaba por superar a éstos en velocidad. Luego, la ecuación de equilibrio, indefectiblemente, resultaba sustancialmente alterada en detrimento de la protección.

El pensamiento de lord Fisher estaba guiado por disponer de buques poderosos que ejercieran una fuerte y amedrentadora presencia en los territorios coloniales. Su armamento principal, consistente en torres de doce pulgadas o más, superaba con creces al de cualquier crucero, nave por entonces destinada a la protección tanto de las colonias como del tráfico marítimo. Ningún crucero podía ni siquiera pensar en desafiarlo, y en caso de tener eventualmente que enfrentarse con un acorazado, su andar más rápido le permitiría romper contacto y evitar así el fuego de cañones de calibre equivalente, dado que su debilidad en términos de coraza le significaba una seria vulnerabilidad. Se trataba, en síntesis, de un buque fuertemente artillado, bastante veloz, pero débilmente protegido. Fue motivo de serios cuestionamientos y aceptado sólo por algunas armadas, las que lo hicieron, sin duda, fue bajo el influjo del prestigio y respeto que infundía la Armada Británica.

Volvamos ahora al *Graf Spee*, ¿era un acorazado, un crucero de batalla o un crucero pesado?

Los tratados navales internacionales catalogaban bajo la denominación de crucero pesado a las naves que montaban cañones de un calibre superior a las seis pulgadas y que no superaban las ocho. Los acorazados de la década del '30 habían dejado atrás las 12 pulgadas y contaban, en general, con torres de 14, 15 y hasta 16 pulgadas. De cualquier manera, unos y otros armonizaban el calibre de su artillería principal con el espesor de coraza en las zonas más sensibles. En una primera aproximación se podría inferir que el *Graf Spee*, con sus dos torres triples de once pulgadas, era una especie de crucero de batalla. No está de más señalar que los alemanes lo llamaban *Panzerschiff* (buque blindado), designación no convencional e inexistente en otras armadas, asimismo debemos consignar que el mote de "acorazado de bolsillo" fue puesto por los británicos.

El *Graf Spee* y sus gemelos: *Deutschland* y *Admiral Scheer*, eran lo mejor que los astilleros alemanes pudieron entregar a su marina sin vulnerar en demasía el Tratado de Versalles, ya que si bien superaba las 10.000 toneladas autorizadas, no lo hacía de manera escandalosa.

Se puede decir que este tipo de buque estaba dotado de una batería principal parecida, aunque algo menor, a la que montaban los cruceros de batalla. Al igual que éstos contaba con un débil blindaje que lo hacía vulnerable a la artillería de seis pulgadas de cualquier crucero ligero: la coraza vertical apenas superaba las tres pulgadas (80 mm), en tanto que la horizontal no alcanzaba las dos pulgadas (45 mm).

Pero carecía de la ventaja de todo crucero de batalla: la velocidad.

La velocidad máxima del *Graff Spee* estaba entre los 25/26 nudos, es decir, unos 5/7 nudos por debajo de cualquier crucero moderno de entonces. En síntesis, a las carencias

El Graf Spee y sus gemelos, Deutschland y Admiral Scheer, eran lo mejor que los astilleros alemanes pudieron entregar a su marina sin vulnerar en demasía el Tratado de Versalles.

de diseño propias del crucero de batalla le agregaba el no contar con sus ventajas. Es cierto que el disponer de una planta propulsora compuesta por motores diesel le permitiría rápidamente pasar de velocidad de crucero a desarrollar su máxima potencia, pero eso no le aseguraba el poder romper contacto en caso de necesitar hacerlo.

El *Graf Spee* era el tercero y último de la serie y fue el primer buque alemán dotado de radar. Estos buques incorporaron una serie de técnicas y sistemas modernos que resultaron novedosos para entonces, entre ellos, la planta propulsora, que a lo ya señalado, adicionaba un menor peso y volumen que el que demandaba un sistema de turbinas y calderas, así como también el requerimiento de un menor número de maquinistas para su servicio y mantenimiento. Otro importante logro del astillero constructor fue el sistema empleado para la construcción del casco, la soldadura de arco sustituyó al tradicional remachado en el ensamble de las chapas. Esto permitió un gran ahorro en el desplazamiento; por un lado, se descartó el peso de los remaches y por otro, se evitaba la superposición de una chapa con otra con el consabido aumento de peso. Fue así que, con un desplazamiento original de diseño de apenas 10.000 toneladas, se llegó a las 12.000 o poco más a plena carga.

El Graf Spee era sin duda un buque capital, pero llamaba más la atención por sus adelantos técnicos y reducción en peso y volumen, a los efectos de poder satisfacer las limitaciones que le imponía el Tratado de Versalles, que por su real capacidad de combate.

El *Graf Spee* era sin duda un buque capital, su artillería y porte eran determinantes, pero llamaba más la atención por sus adelantos técnicos y reducción en peso y volumen, a los efectos de poder satisfacer las limitaciones que le imponía el Tratado de Versalles, que por su real capacidad de combate. No estaba en condiciones de enfrentar a ningún navío capital de otra armada, y corría serios riesgos en caso de tener que vérselas con una división de cruceros bien conducida, como ocurrió el 13 de diciembre de 1939 frente a las costas uruguayas.

Por cierto, el almirantazgo alemán no ignoraba las limitaciones de estos buques, lo que motivó que los destinara a hostigar las líneas de comunicaciones enemigas en calidad de corsarios de superficie y con expresas órdenes de evitar el aferramiento con naves de guerra enemigas. Sus torres triples de once pulgadas causarían estragos en el tráfico mercante, en particular, serían la pesadilla de cualquier *convoy* y su escolta de destructores.

Pero el *Graf Spee* y sus gemelos, el *Admiral Scheer* y el *Deutschland*, cumplirían simultáneamente otra importante tarea: la de flota en potencia o *fleet in being*.

El concepto de flota en potencia se lo suele vincular, casi siempre, con la existencia de una fuerza naval inferior a la oponente pero que, por su capacidad de combate, amerita particular cuidado. En tal sentido, la flota más poderosa deberá destinar toda o gran parte de sus unidades de combate a la vigilancia y neutralización de esa flota en potencia, que de no encontrarse controlada, estaría en condiciones de causar trastornos al enemigo.

De no existir tal flota en potencia, las fuerzas destinadas a su vigilancia, neutralización o destrucción podrían ser consignadas al cumplimiento de otras tareas. El concepto de flota en potencia o flota existente (*fleet in being*) consiste en el aferramiento de importantes fuerzas enemigas impidiendo su empleo en otras misiones. Pero no necesariamente deberá ser una flota, puede tratarse de algunas unidades o hasta de una sola, suficientemente poderosa como para merecer la atención enemiga. En el primer caso tenemos la división de cruceros rusos con base en Vladivostok en oportunidad de la guerra ruso-japonesa, así como la división de Cruceros de Oriente al mando del almirante Maximiliano Graf Spee en los comienzos de la Primera Guerra Mundial. En el segundo, el blindado peruano *Huascar* en la guerra del Pacífico (Chile contra Perú y Bolivia), el acorazado *Tirpitz* estacionado en los fiordos noruegos en la Segunda Guerra Mundial y los *Panzerschiff* en esta misma guerra.

Cuando la flota en potencia se corporiza en toda una fuerza naval suele permanecer inactiva, cumple su objetivo a través de su sola presencia, de allí la expresión inglesa (*fleet in being*): la Flota de Alta Mar (alemana) después de Jutlandia en la Primera Guerra Mundial y la Flota Italiana en el Mediterráneo en los comienzos de la Segunda Guerra Mundial. En



En pocos días se formaron ocho grupos aliados de caza, compuestos mayormente por cruceros, pero que incluían el crucero de batalla Renown, los portaaviones británicos Eagle, Ark Royal y Hermes, el acorazado francés Dunkerque y uno de sus portaaviones.

cambio, cuando se trata de unidades independientes, en general, no siempre, la actividad que despliegan es lo que le otorga el carácter de flota en potencia. Pues bien, ese fue el caso de las unidades pesadas de la marina alemana en la Segunda Guerra Mundial.

Al inicio de las hostilidades Alemania disponía de unas pocas unidades capitales: dos cruceros de batalla de reciente construcción ⁽¹⁾, los tres *Panzerschiff* y el crucero pesado Hipper. El alto mando naval dispuso emplear estas unidades con un doble propósito: hostigar las líneas de comunicaciones aliadas y que cada unidad, de manera independiente, actuara en calidad de flota en potencia. Fue así que Gran Bretaña, para impedir los estragos que los corsarios de superficie del Reich podían ocasionarle, con la participación de algunas unidades capitales francesas constituyó ocho grupos pesados de caza, algunos de los cuales incluían un portaaviones. Estas unidades fueron retiradas del bloqueo declarado a Alemania, anunciado por Chamberlain el 27 de setiembre.

“Debe recordarse que los acorazados de bolsillo Deutschland y Admiral Graf Spee, con el apoyo de buques de reaprovisionamiento, fueron destacados, antes de que estallara la guerra al Norte y al Atlántico Sur respectivamente, donde permanecieron indetectados hasta que se les ordenó iniciar operaciones. Estas órdenes fueron impartidas el 26 de setiembre, y cuatro días después el Graf Spee se cobró su primera víctima, el Clement, hecho que fue conocido por el Almirantazgo recién el 1.º de octubre. En pocos días se formaron ocho grupos aliados de caza, compuestos mayormente por cruceros, pero que incluían el crucero de batalla Renown, los portaaviones británicos Eagle, Ark Royal y Hermes, el acorazado francés Dunkerque y uno de sus portaaviones.” ⁽²⁾

En rigor, era lo único que Alemania podía hacer con el puñado de buques capitales de que disponía. Además, el almirante Raeder, comandante en jefe de la Armada Alemana, sentía cierto celo de los éxitos iniciales logrados por los submarinos, no quería que las unidades de superficie permanecieran inactivas, en tal caso, la moral de las dotaciones se vería afectada.

Entre los grupos destinados a dar caza a los corsarios alemanes de superficie se encontraba la División Sudamericana de Cruceros, al mando del Comodoro Harwood. Estaba integrada por dos cruceros pesados armados con una batería principal de ocho pulgadas (ocho cañones en cuatro torres dobles en el caso del *Cumberland* y seis montados en tres torres

⁽¹⁾ Scharnhorst y Gneisenau, ambos dotados también con cañones de 11", posiblemente la artillería de estos buques no fue de mayor calibre por razones logísticas; para entonces Hitler había denunciado el Tratado de Versalles y alcanzado un acuerdo naval con Gran Bretaña.

⁽²⁾ History of the Royal Navy, página 235, Editado por Peter Kemp, Londres, 1969.

Los tres cruceros británicos, por diseño, superaban a su oponente en unos seis o siete nudos, a eso habría que agregar uno o dos nudos más por las incrustaciones del casco, habida cuenta del largo período que el navío alemán llevaba operando.

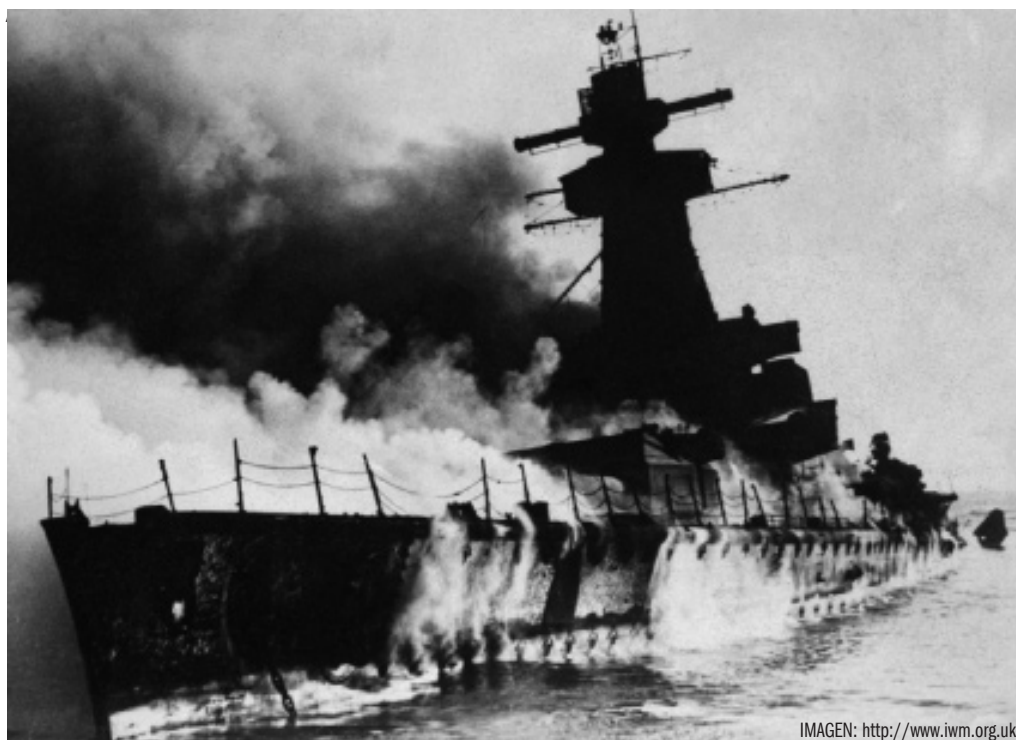


IMAGEN: <http://www.iwm.org.uk>

en el *Exeter*) y dos cruceros ligeros o livianos, gemelos, armados con ocho cañones de seis pulgadas dispuestos en cuatro torres dobles. Estos últimos eran el *Ajax* y el *Achilles*, buques que presentaban la particularidad de contar con una sola chimenea, a diferencia del resto de los cruceros británicos que disponían de dos.

El encuentro artillero del 13 de diciembre de 1939, que pasó a la historia como *La batalla del Río de la Plata*, está precedido por algunos hechos fortuitos que favorecen o perjudican a cada uno de los contendientes. Por el lado británico, el comodoro Harwood se encontró privado de la nave con mayor poder de fuego, el crucero pesado *Cumberland*, que por razones de mantenimiento tuvo que ser destacado a Malvinas. Los informes irradiados por los barcos que resultaron víctimas del *Graf Spee*, le posibilitaron al Almirantazgo, así como a Harwood, hacer una apreciación de la derrota seguida por el navío alemán, aquel infiere, acertadamente, que éste se encaminaba al área focal del Río de la Plata.

Pocos días antes del encuentro, el *Graf Spee* se vio privado de contar con su avión de exploración por haber sufrido daños irreparables en su motor. Como ya dijimos, los tres cruceros británicos, por diseño, superaban a su oponente en unos seis o siete nudos, a eso habría que agregar uno o dos nudos más por las incrustaciones del casco, habida cuenta del largo período que el navío alemán llevaba operando.

Pero sin duda, dos hechos son los que jugaron un papel determinante en el resultado de la acción. En primer lugar, la simple y clara disposición táctica que había previsto Harwood: dividir sus fuerzas de modo de atacar al blindado alemán simultáneamente por ambas bandas, obligándolo así a dividir el fuego de su batería. El *Exeter* actuaría de manera independiente y los dos cruceros ligeros, constituyendo una división, lo harían con fuego concentrado por la otra banda del *Graf Spee*. El otro hecho determinante fue la incorrecta apreciación del comandante del buque alemán, Capitán de Navío Langsdorff, y de sus oficiales: si bien el *Exeter* fue rápidamente identificado, no ocurrió lo mismo con el *Ajax* y el *Achilles*, que fueron tomados por dos destructores, su única chimenea aportó a la confusión. La convergencia de estos dos acontecimientos tuvo un efecto decisivo en el resultado de la acción.

Langsdorff pensó en un primer momento que se encontraba ante la presencia de un *convoy* que tenía por escolta un crucero pesado de la clase *Exeter* y dos destructores, composición

esta que le resultaba ampliamente ventajosa, no fue así, y el resultado fue muy distinto al que imaginó. De cualquier manera, Langsdorff acepta entablar un duelo de artillería con al menos tres barcos de guerra británicos, uno de los cuales era, sin duda, un crucero pesado. Las reglas de empeñamiento que le habían sido impuestas establecían evitar entrar en contacto con buques de guerra enemigos. ¿Pudo evitarlo? El avistaje de los buques británicos tiene lugar a las seis de la mañana, 14 minutos antes de que éstos se percaten de la presencia del *Graf Spee*, eso se debe a la mayor altura de cofa del buque alemán. El alcance del radar era sensiblemente menor.

A las 06:14, cuando los británicos avistan un humo en el horizonte, el *Exeter* es destacado a investigar, pero el *Graf Spee* hacía 14 minutos que había establecido contacto. No resulta posible determinar en qué preciso instante, dentro de ese intervalo de preaviso de 14 minutos, sabe Langsdorff que se encuentra ante la presencia de un crucero pesado británico, independientemente de que otros buques de guerra lo acompañaban, aunque sí se conoce que el *Exeter* fue identificado rápidamente. De igual modo, dentro de ese lapso tiene que haber advertido, ante la ausencia de otros humos y palos, que no se trataba de la escolta de un *convoy*, único blanco que debía ser objeto de su atención. El conocimiento del preciso instante señalado, permitiría especular sobre la posibilidad que hubiera tenido de evitar el encuentro. De todas maneras, no se puede dejar de considerar que, si bien los cruceros británicos superaban al barco alemán en varios nudos, ninguno de los actores presentes se encontraba navegando a su máxima velocidad, la fuerza de cruceros británicos lo hacía a 14 nudos. Luego, habida cuenta de la diferencia en las plantas propulsoras, el *Graf Spee* podía alcanzarla en un plazo mucho más breve.

El excelente libro de Joseph Gilbey, *Langsdorff del Graf Spee príncipe de honor*, que fuera publicado por el Instituto de Publicaciones Navales, da cuenta de un diálogo entre Langsdorff y su jefe de navegación, Capitán de Corbeta Wattenberg, que revelaría que el comandante del barco alemán, antes de ser detectado por la división de Harwood, sabía que estaba ante la presencia de una fuerza naval británica, aún cuando no conociera con exactitud como estaba compuesta. ⁽³⁾

De igual modo, el libro de Millington Drake, *El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata*, publicado también por el Instituto de Publicaciones Navales, revela una clara intención de Langsdorff de entablar combate con las unidades navales británicas, surge del relato, que cuatro minutos antes de ser descubierto sabe que se encuentra ante una división de tres cruceros enemigos y que uno es de la clase *Exeter*. ⁽⁴⁾

Todo mueve a pensar que Langsdorff no resistió la tentación, antes de emprender el regreso a casa, de probar sus cañones de once pulgadas contra buques de guerra; hasta entonces las víctimas habían sido mercantes desarmados. Lo que resulta más difícil de determinar es que si al tomar tal decisión sabía que se trataba de tres cruceros o seguía pensando que enfrentaría a un crucero pesado y dos destructores. De cualquier manera, vulnera a sabiendas sus reglas de empeñamiento, el objetivo eran las líneas de comunicaciones enemigas, no las unidades navales. De habérselo propuesto, muy posiblemente hubiera evitado la detección y con ello, entrar en combate.

No es objeto de estas reflexiones tratar la acción en sí misma, la que por otra parte ha sido relatada con lujo de detalle en muchos libros y artículos, solamente haré mención de aquellos aspectos que interesan particularmente a la idoneidad del *Graf Spee* como buque de guerra.

Como quedó dicho, el Comodoro Harwood al dividir sus fuerzas y atacar al buque alemán por ambas bandas, lo obligó a dividir el fuego de su batería principal. Al mismo tiempo que, superándolo en velocidad en el orden de los siete nudos facilitó la aproximación de los dos cruceros ligeros, los que llegaron a colocarse a 9.000 yardas de su blanco, eso hizo posible que una lluvia de fuego cayera sobre el navío alemán.

Todo mueve a pensar que Langsdorff no resistió la tentación, antes de emprender el regreso a casa, de probar sus cañones de once pulgadas contra buques de guerra; hasta entonces las víctimas habían sido mercantes desarmados.

(3)
Gilbey Joseph, Langsdorff del Graf Spee príncipe de honor, página 106, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1999.

(4)
Drake sir Eugen Millington, El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata, página 114, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1966.

Los cruceros ligeros, al unísono, descargaron toda su capacidad de seis y cuatro pulgadas de su artillería principal y secundaria.

No obstante, los daños más serios fueron los causados por las granadas perforantes de ocho pulgadas del *Exeter*; el casco del *Graf Spee*, al entrar al puerto de Montevideo lucía 15 agujeros sobre la banda de estribor y 12 a babor. El buque había recibido 17 impactos directos de seis pulgadas, que en general no le causaron daños serios. Los proyectiles perforantes británicos de seis pulgadas fueron resistidos por la coraza vertical de acero especial de apenas 80 mm, que tenía una ligera inclinación hacia adentro con el propósito de otorgar una mayor resistencia a los impactos. De haber empleado los británicos granadas de alta capacidad, es probable que los impactos logrados hubieran causado un mayor daño.

El buque blindado *Graf Spee*, al igual que sus gemelos *Deutschland* y *Admiral Scheer*, era el resultado de las limitaciones que los vencedores de la Primera Guerra Mundial le habían impuesto a la Marina Alemana. Ésta podía contar hasta con seis buques de ese tipo, no obstante los tres restantes nunca fueron construidos. El paso siguiente, ya en plena violación del *Tratado de Versalles*, consistió en la construcción de los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau*, buques que alcanzaban un desplazamiento de 26.000 toneladas.

El Capitán de Navío Langsdorff, más allá de su hombría de bien, caballerosidad y arrojo, atributos por todos reconocidos, no cumplió las órdenes que el alto mando naval le había impartido: atacar el tráfico mercante enemigo y no entrar en combate con fuerzas navales, aceptar el aferramiento sólo en el caso de resultar imposible evitarlo.

Al no hacerlo, cargó con la pesada responsabilidad de haber perdido su buque en una misión que no era la suya, sin duda, esta pesada carga lo llevó a tomar la trágica decisión de quitarse la vida. ■

Los daños más serios fueron los causados por las granadas perforantes de ocho pulgadas del *Exeter*; el casco del *Graf Spee*, al entrar al puerto de Montevideo lucía 15 agujeros sobre la banda de estribor y 12 a babor.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

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

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar

Evolución del pensamiento estratégico

LA TRASCENDENCIA DEL MUNDO GRIEGO CLÁSICO

Juan C. Arias Roig

Mayor Juan Carlos Arias Roig. Oficial del Ejército Argentino. Ingeniero. Oficial de Estado Mayor y de Estado Mayor Conjunto. Oficial de Estado Mayor del Ejército de Chile. Licenciado en Ciencias de la Educación, Licenciado en Estrategia y Organización y Licenciado en Relaciones Internacionales. En este momento se desempeña como profesor de la Academia de Guerra de Chile y se encuentra cursando la Maestría en Ciencias Militares con Mención en Planificación y Dirección Operacional. Ha sido nombrado Jefe del Escuadrón de Ingenieros Blindado 1 para el año 2012. El presente artículo forma parte de su trabajo para alcanzar su título de postgrado en la Academia de Guerra de Chile.

Luego de la Batalla de Maipú, San Martín procedió a realizar una reunión de jefes, leyéndoles el parte de la victoria. Las Heras, que se encontraba entre los presentes, sorprendido por un detalle de la lectura, se incorporó y le dijo al Libertador: “General, esto que usted dice aquí de nuestra línea sobre la derecha del flanco enemigo presentando un orden oblicuo fue, como usted sabe, el mérito de la victoria, y puesto así como usted lo pone nadie lo va a entender”. San Martín esbozó una sonrisa y contestó: “Con esto basta y sobra. Si digo más han de gritar por ahí que quiero compararme con Epaminondas o Bonaparte ¡Al grano, Las Heras, al grano! Hemos amoldado a los godos y vamos al Perú. ¿El orden oblicuo nos salió bien?, pues adelante, aunque nadie sepa lo que fue. Mejor es que no lo sepan, pues aun así habrá muchos que no nos perdonarán el haber vencido.”

—En *Páginas de Gloria*, de Luis Leopoldo Giunti. Ed. Círculo Militar.



Prefacio

Esta anécdota de nuestra historia binacional refleja hasta qué punto a lo largo del tiempo y en un lugar tan remoto, todavía la genialidad clásica y la savia de sus enseñanzas marcan el pensamiento occidental; y aún más se ven en la humilde actitud del prócer que en la identificación con el tipo de hábil maniobra de Leuctra. He ahí un prototipo acabado de soldado brillante en el campo de batalla pero más elogiado aún por encarnar las virtudes del general al servicio de su Nación y no de sus intereses. Trataremos aquí la trascendencia del mundo clásico griego en la evolución del pensamiento estratégico y sus notas más relevantes.

Introducción

La civilización occidental es heredera de la cosmovisión greco-romana del hombre y de la vida, la que posteriormente fue impregnada con la fuerza de la fe del cristianismo. Sin duda, esto incluye el fenómeno social de la guerra y cómo las comunidades comenzaron a dirimir sus conflictos. En este proceso cultural, los hechos de armas, los pensadores y los grandes conductores interactúan provocando, en el caso griego, la síntesis de todas las tendencias que la antigüedad había expuesto como modelos. En primer lugar, los procesos políticos dentro del mundo helénico habían permitido confrontar opciones de organización y sistemas de vida tan opuestos como el de Esparta y Atenas. La supervivencia de estas ciudades-estado estuvo marcada por los conflictos permanentes y una compenetración indudable entre todos los aspectos de la vida social y lo militar. El término estrategia justamente proviene del griego, de *stratigos* o *strategos* (στρατηγός, literalmente: “conductor del ejército”). Elegidos diez por año, eran los responsables de llevar los ejércitos a la guerra y turnarse en la dirección de los mismos en la batalla. El supremo enfrentamiento, un verdadero choque de civilizaciones que va a sublimar los esfuerzos militares del mundo griego es la contienda constante con el oriente. Desde la mítica Troya hasta medos y persa, la cual va a alcanzar su punto máximo e insuperable en Alejandro Magno, el gran conquistador, pero a su vez, fundamental difusor definitivo del paradigma helénico. El mundo gestado por la cultura griega se va a imbricar indisolublemente con un nuevo pueblo guerrero con el que se va a fusionar llevando al esplendor la antigüedad: los romanos.

Aproximación conceptual

La evolución del pensamiento estratégico no pretende hacer una reseña del progreso del arte de la guerra ni de las tecnologías y tácticas que le dieron vida. Por supuesto, está conectado con batallas, estilos de combate y conflictos que dieron marco al desarrollo del mismo. Pero no se agota en ese nivel sino que aborda la guerra como un fenómeno social complejo. Como un asunto de neto corte cultural que permite concebir cómo cada civilización enfrentó el dilema de la guerra.

Adentrarnos en el mundo griego significa ir al origen de los soldados más letales de la historia. La única civilización, la occidental, que ha arrollado el planeta y colocado sus botas en todos los rincones. En inferioridad de condiciones, en ambientes hostiles, lejos de su patria, han obtenido la victoria y, en muchos casos, también han conquistado la paz. ⁽¹⁾

(1)
DAVIS HANSON; Matanza y cultura; pág. 485.

(2)
VILLALBA FERNÁNDEZ. La evolución del pensamiento estratégico; pág. 69.

Para comprender el legado que se imbrica en el mundo occidental vamos a tratar de comprender los valores sociales de esta cultura bélica. La misma fue una verdadera síntesis de las culturas previas en todo el mundo conocido. Amalgamó la herencia de los mismos pueblos que enfrentó pero que, fundamentalmente, comprendió y empapó. Dice Villalba Fernández en su *Evolución del Pensamiento Estratégico*: “Se podría decir que la ciencia estratégica se ha visto favorecida en sociedades evolucionadas, amenazadas con riesgos de guerra, abiertas a la discusión, proclives a la abstracción y gobernadas por un cierto utilitarismo”. ⁽²⁾

Etapas de la historia de la Grecia antigua

3000-1400 a.C.	1900-1200 a.C.	1200-800 a.C.	800-500 a.C.	500-350 a.C.	Siglos IV/III a.C.
Civilización Minoica	Civilización Micénica	Época Oscura	Época Arcaica	Época Clásica	Época Helenística
Palacios (Gnosos).	Aqueos (Ciudades fortaleza).	Dorios (Nacen las polis).	Regímenes aristocráticos o tiranías populares. Colonización.	Atenas y Esparta. Guerras Médicas y Peloponeso.	Reyes de Macedonia. Fusión occidente-orienté.

Entendiendo el mundo griego no sólo comprendemos a Roma, su inmediato sucesor, sino también dos períodos poco estudiados pero fundamentales en el pensamiento como son la Edad Media y el Renacimiento. “Los griegos formaron los ideales y las concepciones del mundo occidental; los romanos determinaron sus leyes y costumbres”.⁽³⁾

Para desandar el prolongado período de la Grecia Clásica he decidido tomar las guerras más importantes y los conductores que se destacaron junto con el legado para el pensamiento estratégico. Esta selección no es fácil por los continuos enfrentamientos que caracterizaron a estas verdaderas organizaciones culturales guerreras que eran las “polis”. Haciendo buena la frase de Homero: “Los hombres se cansan antes de dormir, de amar, de cantar y de bailar que de hacer la guerra”.⁽⁴⁾

(3)
ETCHART y otros. Antigüedad y tiempos medievales; pág. 122.

(4)
Canal de la Historia. “Alejandro Magno”.

Campañas – Conductores - Legado

<i>Campaña:</i> Guerra de Troya	<i>Conductor:</i> Ulises	<i>Legado:</i> El ingenio
---	------------------------------------	-------------------------------------

En la profundidad del tiempo y en el marco de la cultura micénica tiene lugar un enfrentamiento de características épicas. Conservado en el relato de Homero, sus acontecimientos impregnaron todo el devenir de la cultura occidental. Incluso durante la guerra del Golfo, en 1991, alguno rememoró los hechos como parte de un sino inevitable entre oriente y occidente. La misma cultura griega bebió de sus hazañas continuamente, reviviéndolas en cada instante que el conflicto volvió a tomar un cariz similar.

Ulises u Odiseo se transforma en el prototipo del conductor ejemplar e ingenioso. Hábil conocedor de sus hombres, su entorno y sus enemigos, es fértil en recursos. Aporta consejos sabios y apropiados que terminan siendo definitivos. Conduce a sus hombres con audacia, pero siempre atento al bienestar de los mismos y a asegurar su futuro regreso a la patria.

El legado de Troya tiene imágenes fuertes que para occidente han sido siempre reveladoras del camino donde obtener la victoria, donde prima más afectar los puntos débiles del enemigo y comprender su idiosincrasia que el mero enfrentamiento de fuerzas. El talón de Aquiles y el caballo de Troya llegan hasta nuestros días como arquetipo del obrar astuto y decisivo.

<i>Campaña</i> Guerras Mesenias (2.da guerra)	<i>Conductor:</i> Licurgo	<i>Legado:</i> La cultura espartana
---	-------------------------------------	---

Una sociedad amenazada decide cambiar su estilo de vida para sobrevivir y así nace la Esparta que conocemos. Los dorios, que ocupan Macedonia, son superados en número por



los anteriores habitantes y comienzan en su desarrollo a competir por los recursos con sus vecinos. En ese contexto se desarrollan las guerras contra Mesenia. En la primera, Esparta aprende sangrientamente las ventajas de la falange. De allí que la adopta y perfecciona haciéndola su método más famoso de lucha. (5)

Será Licurgo el conductor que capitalizará las lecciones aprendidas de los primeros conflictos. Su visión conducirá a un cambio medular en la sociedad espartana. Dichas transformaciones fueron tan profundas que generaron una nueva cultura de neto corte castrense.

El laconismo que abarca desde la forma de expresión hasta la reciedumbre y austeridad que contemplaba la formación del hoplita, han llegado hasta nuestros días como el sello propio de la formación del soldado. Esa sociedad tiene nociones profundas de patriotismo, con un sacrificio y aceptación que era transversal a toda la comunidad. Como el ejemplo de la madre espartana, que cuando pidió noticias sobre la batalla y le dijeron que sus cuatro hijos habían muerto en combate, respondió: “No es eso lo que pregunto, sino si Esparta ha triunfado”. (6)

(5) *ÁLVAREZ y CASTRO. Historia Militar; pág. 2.*

(6) *DRAGO. Historia Antigua y Medieval; pág. 187.*

<p><i>Campaña</i> 1.ra Guerra Médica (Maratón)</p>	<p><i>Conductor:</i> Milciades</p>	<p><i>Legado:</i> El patriotismo y la capacidad de vencer a un enemigo con la maniobra</p>
---	---	---

Las ciudades griegas van a enfrentar a la potencia más grande hasta ese momento conocida. Van a ser el freno de la expansión persa hacia el occidente, siendo la primera ocasión de este choque que se ha repetido incontables veces en el tiempo y del que Europa finalmente siempre salió airosa. (7) La protagonista en este caso será Atenas. A pesar de ser una potencia naval todo se define en una batalla en la llanura costera de Maratón.

(7) *KINDELAN, A. El clima de la guerra; págs. 31 y 32.*

La acertada elección de Milciades, conocedor profundo de los medos, marca la primera gran ventaja de los griegos. Él adopta tres grandes decisiones: un terreno adecuado, una formación que explotaba las cualidades del soldado griego, sobre todo, manejo del tiempo-opportunidad donde la acción debía ser encarada. (8)

(8) *LAFFIN, J. Grandes batallas de la historia; págs. 48 y 49.*

Pero lo que decide el enfrentamiento es la oposición de dos paradigmas completamente diferentes. El soldado griego pelea a todo o nada por su patria. Sabe que es la última barrera entre la libertad y la esclavitud de su pueblo. Conoce y respeta a sus jefes, que a su vez lo conocen a él y van a pelear codo a codo en el campo de batalla. Hay una maniobra táctica brillante antecesora de Cannas por varios siglos, pero sobre todo una maniobra cultural en la cual sobresale la flexibilidad sobre la exclusiva carnicería de las tropas.

<p><i>Campaña</i> 2.da Guerra Médica (Salamina)</p>	<p><i>Conductor:</i> Leónidas</p>	<p><i>Legado:</i> La batalla naval</p>
--	--	---



Fracasada la campaña de Mardonio, ordenada por Darío, será Jerjes, su hijo, el que pretenderá vengarse. Para ello decide dirigir personalmente las operaciones. Alista una flota nunca vista de 4.000 naves. Su avance va marcado por el sino de la destrucción. Atenas y Esparta se unen cuando el resto de las ciudades se entregan sumisas.

Varios conductores se destacan en la contienda, pero sin duda, sobresale por el impacto moral Leónidas con sus espartanos en el paso de las Termópilas. Un puñado de hombres se decide a todo o nada. Detienen por varios días a los invasores pero perecen todos en la acción enardecido al máximo los ánimos.

Pero el legado más grande de esta campaña se da por la aparición del poder naval. Rinde su fruto en la contienda la visión de Temístocles que había advertido que la salvación de Atenas estaba en el mar y la había transformado en una potencia marítima. Muy entrenados, con naves rápidas y maniobrables, por primera vez en la historia una campaña se define en una batalla naval: Salamina. ⁽⁹⁾ Las dos dimensiones básicas de la guerra alcanzan su madurez.

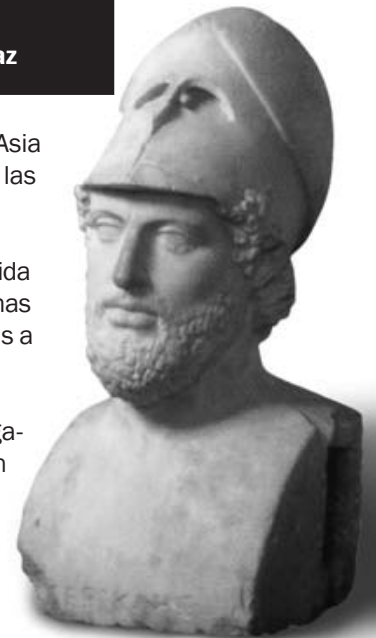
(9)
DE SOUZA, P. La guerra en el mundo antiguo; pág. 103.

<i>Campaña</i> 3.ra Guerra Médica (Paz de Cimón)	<i>Conductor:</i> Pericles	<i>Legado:</i> Ganar la paz
--	--------------------------------------	---------------------------------------

El balance del conflicto es favorable ahora a los griegos. La guerra se traslada a Asia Menor primero, recuperando todas las islas del Mar Egeo, y luego, restableciendo las colonias en la Eólida, Jonia y Dóride.

Un gran estratega, Pericles, es el arquitecto de una sociedad ateniense que se consolida como modelo de humanidad, sabiduría y gobierno democrático. Profundiza las reformas de Clístenes y con su honradez, oratoria y sin poderes especiales encumbra a su polis a la cabeza de Grecia.

Pero de esta guerra debemos destacar la habilidad de sus conductores para ganar la paz. En efecto, mediante negociaciones realistas, ponderadas y con visión estratégica, Pericles y Cimón logran resolver condiciones aceptables con los persas, que darán tranquilidad definitiva a los pobladores griegos de Asia Menor y a la Confederación de polis en su conjunto.



<i>Campaña</i> Guerra del Peloponeso (Caída de Atenas)	<i>Conductor:</i> Lisandro	<i>Legado:</i> Los problemas de la demagogia
--	--------------------------------------	--

La guerra del Peloponeso fue fruto del crecimiento imperialista de Atenas. ⁽¹⁰⁾ Se comienzan a dar los síntomas terribles que embargan a las naciones occidentales cuando se enfrentan entre ellas mismas potenciando la sinrazón. En este caso Esparta alcanza la victoria sometiendo a su rival y cambiando completamente el escenario helénico.

(10)
CREASY, E. The Fifteen Decisive Battles of the World; págs. 38 y 39.

Lisandro es un conductor que nos lleva a reflexionar sobre la habilidad para resolver los dilemas estratégicos asumiendo verdaderos cambios paradigmáticos. En este caso se resuelve a disputar con astucia y en inferioridad de condiciones la supremacía naval ateniense, llegando a derrotarla sin combatir. Los espartanos capitalizan la victoria asumiendo la supremacía griega. ⁽¹¹⁾

(11)
FULLER, J. Batallas decisivas del mundo occidental y su influencia en la historia; págs. 106 a 108.

El principal impacto en el análisis estratégico surge de las enseñanzas que derivan de los problemas de la demagogia en las democracias. Atenas cae por sus propias debilidades. Las peleas intestinas, las falsas promesas, las facciones desleales, los dirigentes corruptos, minan la capacidad de soportar el liderazgo que ostentaba. Pero lo peor procede de que dicha decadencia arrastra al resto de las ciudades sumiendo al mundo griego en la pobreza y la mediocridad.

<i>Campaña</i> Guerra de Corinto (Guerra Civil)	<i>Conductor:</i> Falta de líderes indiscutidos	<i>Legado:</i> La guerra de desgaste
---	---	--

El predominio espartano enfrenta un primer desafío contra una alianza de varias ciudades griegas. Con una cierta superioridad terrestre pero sin poder consolidar sus victorias, y perdiendo la supremacía naval, la guerra deriva en un continuo consumo de recursos y guerrillas. Persia apoyará a ambas facciones en distintas etapas de la guerra volviendo a tener presencia en Asia Menor.

Justamente la desintegración que viven las polis griegas se trasunta en la falta de líderes que puedan alcanzar una paz duradera. Debemos apuntar que el liderazgo espartano se sustenta más en su sistema de liderazgo que en personajes emblemáticos que conduzcan las operaciones. Dicha observación no es menor. Muchas sociedades a veces transitan períodos de sequía dirigente. Allí cobra valor la fortaleza de las instituciones y la calidad de los sistemas de administración del poder.

Pero este capítulo de los conflictos griegos trae a la escena el impacto que produce el enfrentamiento de las civilizaciones de corte occidental. Se da un escenario muy parecido a la Primera Guerra Mundial, con un desgaste indefinido y lacerante de todos los involucrados en el conflicto. Al caer las barreras y límites de la guerra, el enfrentamiento degenera en un sinnúmero de atrocidades. Es valioso y paradigmático el registro que los pensadores de la época hacen de esa lucha que tantas veces se repetirá en nuestra civilización.

<i>Campaña</i> Predominio tebano (Leutra y Mantinea)	<i>Conductor:</i> Epaminondas	<i>Legado:</i> El profesionalismo militar
--	---	---

Un nuevo liderazgo marcará la siguiente etapa del conflicto entre las ciudades griegas. La ciudad de Tebas asciende para enfrentar la opresión espartana. El insoportable sistema implantado por Esparta contradice las tradiciones de autonomía y gobierno helenos. La gran ganadora de este enfrentamiento fratricida termina siendo Persia. A pesar de su fragilidad recupera su predominio en Asia Menor.

Un virtuoso general tebano, Epaminondas, pone brillo a este momento aciago. ⁽¹²⁾ Quebra los esquemas del momento y flexibiliza el dispositivo en el campo de batalla para permitir una maniobra que altere el equilibrio del clásico dispositivo falangista: el orden oblicuo. Más allá del cambio táctico, Epaminondas y el joven Pelópidas insuflan de esperanza a las comunidades avasalladas, restablecen la confianza quebrando la resignación que cobardemente impregnaba a las sociedades sometidas.

Los largos conflictos que enfrentan a las ciudades griegas, el abandono de las leyes que las regulaban hacen que las campañas no tengan estaciones. El uso de mercenarios empobrecía y alimentaba más penurias a las ciudades que los alojaban. Por lo tanto, crece la necesidad de sustentar fuerzas permanentes. Con el modelo castrense espartano y un sistema administrativo que las sustente presupuestariamente surgen fuerzas permanentes para la defensa de las ciudades. Significó un cambio cultural profundo para las fuerzas. Incluso, para el final de las guerras, casi todas las fuerzas ya usaban un uniforme con el concepto con el que lo conocemos hoy. ⁽¹³⁾ Del modelo de ciudadano que se movilizaba, a un combatiente profesional. Un legado que sin duda llega hasta hoy con sus reflexiones.

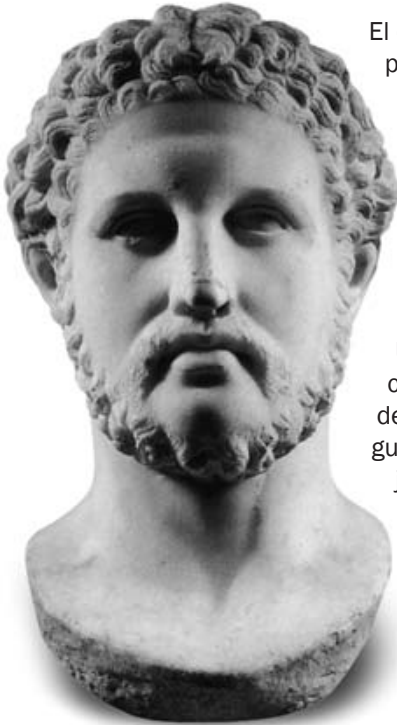
(12)
GARCÍA RIVERA, F. Relatos
abreviados de historia militar;
págs. 34 y 35.

(13)
SEKUNDA, N. Los antiguos
griegos; pág. 3.

Campaña
Guerra Sagrada
(Queronea)

Conductor:
Filipo II

Legado:
La cultura como
motorizador del cambio



El escenario helénico de desunión tendrá un desenlace insospechado de manos de un estado semibárbaro que se erige como la potencia nucleadora de tantas aspiraciones. Macedonia interviene en las disputas a la primera oportunidad que se le presenta. Lo hace en un proceso vertiginoso e imparable. Queronea marcará la sujeción de la Hélade al nuevo régimen. Este se erige como cabeza de la Confederación Griega, sobre todo, anteponiendo una visión, un viejo anhelo: derrotar definitivamente a los persas. ⁽¹⁴⁾

(14)
WARRY, J. *Alejandro*. pág. 7.

Una combinación de cualidades griegas y rudeza macedónica permite elevar a Filippo como uno de los grandes estrategas de la antigüedad. Hábil diplomático, astuto político y valeroso guerrero, fue ante todo, un visionario. Supo desde su juventud junto a Epaminondas, empapándose del mundo griego, que la educación era la clave. Mejoró significativamente las cualidades militares de sus tropas pero, ante todo, creó las condiciones para que un estado disputara y soportara el esfuerzo de la hegemonía.

El conocimiento fue su arma más poderosa. Convocó a su corte los más grandes pensadores y científicos del momento. Puso a su hijo y otros nobles a educarse con Aristóteles. Impuso un cambio cultural que vaticinó una nueva era de hegemonía ilustrada griega: el helenismo. Filippo no lo iba a ver, pero sin duda, la semilla estaba, y sería su hijo el gran artífice de esta verdadera revolución cultural.

Campaña
Imperio Alejandro
(Conquista de Asia Menor)

Conductor:
Alejandro Magno

Legado:
La cultura como forma de
conquista

Gran parte del mundo conocido y la cuna de las mayores civilizaciones hasta el momento van a verse integradas tras la estela magistral del rey de Macedonia. Consolidando los logros de su padre en pocos años y con una fuerza arrolladora, provoca la reunión de Oriente y Occidente. Un derrotero vertiginoso aproxima un espacio de dominio desde los Dardanelos hasta la India, pasando por Egipto, Palestina, Siria, Asiria y Persia.

Con dotes de político, filósofo y estratega consumado, Alejandro esgrime un carácter férreo pero también una mano compasiva. Vislumbra con claridad las cualidades intrínsecas de los griegos, concibe la temporalidad y el espacio desde una visión holística, pauta con sus resoluciones una nueva forma de conquista que se vale de la batalla pero aun más de las consecuencias que como llave abre la misma. Es el arquetipo que consagra una evolución decisiva del pensamiento estratégico.



Una verdadera cruzada cultural transita tras las fulgurantes campañas de Alejandro. Sabios, artistas e investigadores extienden el prestigio griego. El pensamiento heleno se irradia desde cientos de nuevas ciudades que replican sus orígenes. Pero el fenómeno continúa en una verdadera amalgama con las culturas locales. Perdiendo la pureza original, pero alcanzando nuevos niveles de integración, el helenismo pasa a convertirse en una auténtica “cultura humana” global. (15)

(15)
Canal de Historia. “Las Grandes Batallas de la Historia”; pág. 94.

<p><i>Campaña</i> Guerras Pírricas (Conquistas en Italia)</p>	<p><i>Conductor:</i> Pirro</p>	<p><i>Legado:</i> Conducción en la adversidad</p>
---	---	--

Habitualmente este apasionante capítulo de la historia griega pasa como una instancia del desarrollo de Roma en su expansión para dominar la península itálica. Es un momento de convivencia de las naciones, una orgullosa, la Magna Grecia y otra en plena expansión, la República Romana. La voluntad de las polis ubicadas en el sur de Italia de consolidarse, a pesar de cartagineses y romanos, llevó al rey de Epiro a intervenir en ayuda de sus connacionales. Durante seis años operó contra los romanos y los cartagineses, no pudiendo consolidar sus victorias por el poco sostén político que daban esas comunidades disgregadas.



Emulando a su primo Alejandro, Pirro fue un conductor increíble. Poco estudiado en la actualidad y sólo recordado por la frase que consagró al fin de una de sus batallas. Formaba para los antiguos una terna de los mejores generales de toda la historia junto con Aníbal. Dos veces rey de Macedonia, rey de Epiro, combatió desde Grecia hasta todo el sur de Italia y Sicilia. Se enfrentó a las mejores tropas y a todas las venció. Macedonios, cartagineses y romanos supieron de sus cualidades. Sin duda, un líder ejemplar; fue respetado por sus súbditos a pesar de sus largos períodos de ausencia. Mantuvo incólume en las peores circunstancias el afecto de sus sirvientes y sus tropas.

Pero lo que sin duda vemos en él es el prototipo del conductor occidental que se ha proyectado al mundo. En inferioridad de condiciones, en lugares remotos, en entornos hostiles. La conducción en la adversidad fue su sino. Se rehizo, negoció, combatió, cuidó a sus hombres. Arrastró los códigos de supervivencia humana para que sus hombres siempre le fueran fieles. Tuvo la compasión necesaria con los vencidos para que fuera respetado por todos ellos. Dirá de él Plutarco: “... sin cesar pasaba de unas esperanzas a otras, de una prosperidad tomaba ocasión para otras varias, si caía intentaba reparar la caída con nuevas empresas, y ni por victorias ni por derrotas hacía pausa en mortificarse ni en ser mortificado.” (Plutarco, Vidas Paralelas: Pirro 30).

<p><i>Campaña</i> Guerras Macedónicas (Cinoscéfalos)</p>	<p><i>Conductor:</i> Filipo V</p>	<p><i>Legado:</i> La helenización del resto del mundo conocido</p>
--	--	---

Roma en plena expansión atacará y hará desaparecer a Macedonia en sucesivas guerras. Con ella, como líder de la comunidad helena derrotada, desaparecerá cualquier oportunidad de renovar la gloria pasada de Grecia desde el punto de vista político. En su momento, los macedonios harán alianza con los cartagineses pero no los apoyaran firmemente en el conflicto, dando de todos modos, motivo a las acciones de los romanos. La segunda guerra

terminará con el sometimiento de Macedonia y la tercera con su desmembramiento e incorporación como provincia romana.

Filipo V conducirá todavía falanges con un alto prestigio en la lucha campal, pero demasiado rígidas. Se había perdido el balance de la lucha de armas combinadas del gran Alejandro y las legiones supieron obtener ventajas de su flexibilidad.

El gran legado de este momento es el definitivo imbricamiento entre la floreciente Roma y el legado cultural griego. De esto surgirá la definitiva expansión cultural helena por todo el mundo, pero sobre todo, será el factor definitivo de su perdurabilidad en el tiempo. Las tropas y conductores romanos se empaparán de rasgos educativos depurados y se nutrirán de los rudimentos necesarios para dominar el mundo. El paradigma de integración multicultural, la pasión por el hombre y el peso de los líderes serán notas distintivas de esta trascendental amalgama.

Campaña Guerra Aquea

Es el capítulo final de la desintegración griega. El enfrentamiento definitivo que transformará los restantes estados griegos en provincias de Roma. Con ello se instaurará definitivamente la administración y dominación latinas, pero, a su vez, se consolidarán las interacciones culturales. Se producirá una profunda helenización del mundo romano. La cultura sobreviviendo a la política. Los conquistadores conquistados por la fortaleza de una nación madura y brillante.

Conclusiones

Impronta griega

Este magnífico proceso está presente día a día en todos los asuntos de la vida castrense y de la estrategia. El pensamiento y la cultura militar se nutren de innumerables imágenes y motivos del mundo griego: los laureles que adornan nuestros escudos y medallas, las frases y sentencias como "Arde Troya", las nociones de vida espartana, los primeros ejemplos contundentes de acciones conjuntas, las remanidas victorias pírricas a pesar de que sepamos poco del protagonista o conceptos pragmáticos como "el talón de Aquiles". Hasta los aliados, durante la guerra del Golfo del 91 llevaban dibujados en sus carros el emblema de la V invertida del escudo de los espartanos. Por lo tanto, la impronta abarca todos los aspectos mencionados pero sobre todo tiene trascendencia en el legado cultural y a través de él, en la estrategia.

Si pretendemos que el pensamiento estratégico tenga cierta capacidad prospectiva, y por lo tanto, colabore a inteligir los desafíos que debemos afrontar, sin duda las enseñanzas de este período cobran un valor fundamental. No solo forman el esqueleto de nuestra manera de interpretar el mundo sino que tienen cierta perennidad fruto de la vigencia que alcanzan los asuntos que fueron abordados por los clásicos. O sea, la esencia medular de su legado pasa porque en el período se pueden rescatar todos los aspectos fundamentales que encara una sociedad en conflicto, y más en democracia.

El legado

El legado sobre nuestra civilización es decisivo y marca la forma en que occidente se proyectará al globo. En primer lugar, el valor del hombre. Se respeta al individuo. La sociedad y la comunidad son en tanto y en cuanto lo promueven, lo valoran y protegen.



Se materializa a través de las instituciones la clara división entre los asuntos de la política y de la guerra con sus conductores, preceptos y sistema de control, plasmándose la evolución categórica hacia una naturaleza diferenciada y hacia una subordinación clara de las metas que alcanza esta última para la primera.

El patriotismo como concepto cultural gestado, inculcado e instrumentado por las sociedades, dará sus frutos en repetidas oportunidades para enfrentar a enemigos significativamente superiores pero no dotados de esa cohesión y ese compromiso.

Los asuntos de la guerra como fenómeno social complejo se apartan de la táctica, del mero choque de la batalla. Las comunidades aprecian todo el esfuerzo del conflicto y se preparan en todos los niveles creando condiciones de sostenimiento y facilitando la consecución del esfuerzo bélico.

Fruto del valor del hombre, los líderes y los héroes son decisivos. Desde el ejemplo inmortal de Ulises hasta Leónidas, desde cada hoplita que marchó luego de Maratón a defender Atenas hasta Pericles. Todos y cada uno de los hombres se asoman desde sus logros personales. Desde su contribución a la historia.

La conquista cultural, la difusión del conocimiento, la estructuración del estado detrás de la educación. Todo ello se plasma en el planteo estratégico de las polis y su resultado brillante se evidencia en la manera que estructuraron la civilización más victoriosa y exitosa de la historia.

Se aprende a comprender el mundo desde la visión marítima del mismo. La cosmovisión exclusivamente terrestre de la proyección del poder, de la capacidad de dominio y de la forma de alcanzarlo acaba con los griegos. Ellos incorporan definitivamente la dimensión naval incluso más que sus sucesores, los romanos. ⁽¹⁶⁾

(16)
COWLEY, R. *Historias de Guerra*;
págs. 52 y 53.

El ingenio, la astucia, las estratagemas, el uso del mensaje estratégico tiene una connotación directamente relacionada con el mundo griego. Desde Troya pasando por Salamina hasta Alejandro fueron eximios exponentes de su hábil empleo. Su forma de integrarse naturalmente al pensamiento estratégico viene reforzada por su uso concreto y sus resultados contundentes.

El involucramiento ciudadano en los asuntos de la polis tenía un compromiso más en la defensa de la misma. Nuestras constituciones han heredado ese planteamiento como derecho y deber de los hijos de la Patria. Esto a su vez la democratizó, porque no sólo los estamentos más altos estaban involucrados sino que, por las instituciones, todos participaban de las medidas concernientes a la defensa de la comunidad, y en el campo de batalla codo a codo todos compartían el mismo destino.

Notas sobre la evolución del pensamiento estratégico

Contemporáneamente todos los cursos o talleres plantean repetidamente como antecedente remoto del pensamiento estratégico a varios autores orientales y, entre ellos, Sun Tzu casi en forma prioritaria. (17) En los años 60 los norteamericanos descubrieron a estos escritores que pasaron a formar parte casi obligada de toda exposición de *management* empresarial. Su incidencia ha sido tal, que prácticamente han desplazado toda consideración realmente seria sobre el devenir originario del pensamiento estratégico y más aún, de lo que realmente ha tenido implicancia en el desarrollo de la humanidad o en la distribución del poder y el predominio estratégico en el globo.

(17)
ENCEL, F. El arte de la guerra;
pág. 29.

Aquellos pensadores poco y nada tuvieron de influencia en el rol que jugaron sus países en el desarrollo de la historia y la tuvieron nula en el resto de la humanidad. La cultura amalgamada por los griegos y universalizada por los romanos dio predominio a occidente sobre el globo hasta el presente. Las notas características de este pensamiento, que a su vez tuvo una evolución dentro de sí mismo, han marcado la visión estratégica del mundo que tuvieron los grandes conductores. No sólo desde el punto de vista militar o de la defensa sino aun más del poder y de la política los aspectos medulares de la cosmovisión grecorromana son los que ostentaron desde Alejandro hasta las tropas de Mc Arthur. Ella empapó con los valores del hombre al mundo y colocó al hombre en la luna.

Visión antropocéntrica. Sólo remarcando algunas notas debo considerar en primer lugar la colocación del hombre como centro del pensamiento. El hombre en su visión trascendente, como aportó el cristianismo y las demás religiones occidentales o por lo menos su valorización como persona. Sus cualidades individuales, sus deberes para con el otro y sus derechos marcaron un paradigma para entender el mundo y la sociedad. “Los griegos constituyeron posiblemente el primer pueblo que se sintió poseedor de una cultura propia frente a la de los restantes países. Ellos organizaron el pensamiento y el arte, ordenándolos a la medida del hombre.” (18)

(18)
ESG. Historia Militar I; pág. 71.

La cultura como forma de predominio. En efecto, las botas que pisaron muchos países conquistados duraron lo que el polvo que levantaron tarda en asentarse nuevamente. Sólo algunas civilizaciones lograron imponerse. La griega lo logró a través de la cultura y esa lección se ha transmitido a los grandes imperios que rigieron los destinos mundiales.

Compasión vs. Terror. Fruto de lo anterior, la expansión y las acciones militares estuvieron regidas por una política de acercamiento hacia los pueblos vencidos. Sin duda, Alejandro Magno, es el más alto exponente de esta conducta que sin perder carácter ni rudeza, a veces permitió fusionar las culturas que conquistó y helenizarlas a su vez.

El pueblo en la guerra. La figura del ciudadano involucrado en sus deberes con la comunidad incluyendo la defensa, equipándose y sosteniendo a sus soldados, tomando parte en las decisiones e institucionalizando esto con la sociedad política, tiene situaciones ejemplares en las polis griegas.

La democracia en la guerra. Para las Repúblicas como la nuestra, es fundamental inteligir los desafíos que afrontaron los gobiernos que han sido cuna de la forma de organización política que hemos adoptado. La principal enseñanza es que casi todos los vicios y virtudes se ven identificados en aquellos tiempos. Sólo la mediatización de las decisiones y lo masivo son un cuadro que nos distingue.

El mar como escenario de la guerra. Este es un factor esencial para comprender la dimensión global que alcanza el pensamiento griego. Es el primero que contempla decididamente las aguas como un escenario para dirimir conflictos y para proyectar poder. Se transforman en verdaderos expertos de las acciones navales y terminan provocando un cambio decisivo en la forma de entender también los conflictos.

Valor del comercio. Fenicios y cartagineses realizarán fuertes acciones orientadas al predominio comercial en sus áreas de influencia. Grecia asume eso pero dentro de un concepto más amplio que, como dijimos anteriormente, incorpora el mar como espacio a dominar completamente y la integración con otras culturas, factor que hará que los establecimientos griegos no sean meras colonias o factorías sino verdaderos faros de irradiación de la cultura helena.

(19)

JESSUP, J y COAKLEY, R. A guide to study Military History; págs. 59 y 60.

(20)

MARTÍNEZ TEIXIDO, A. Enciclopedia del Arte de la Guerra; págs. 48 y 49.

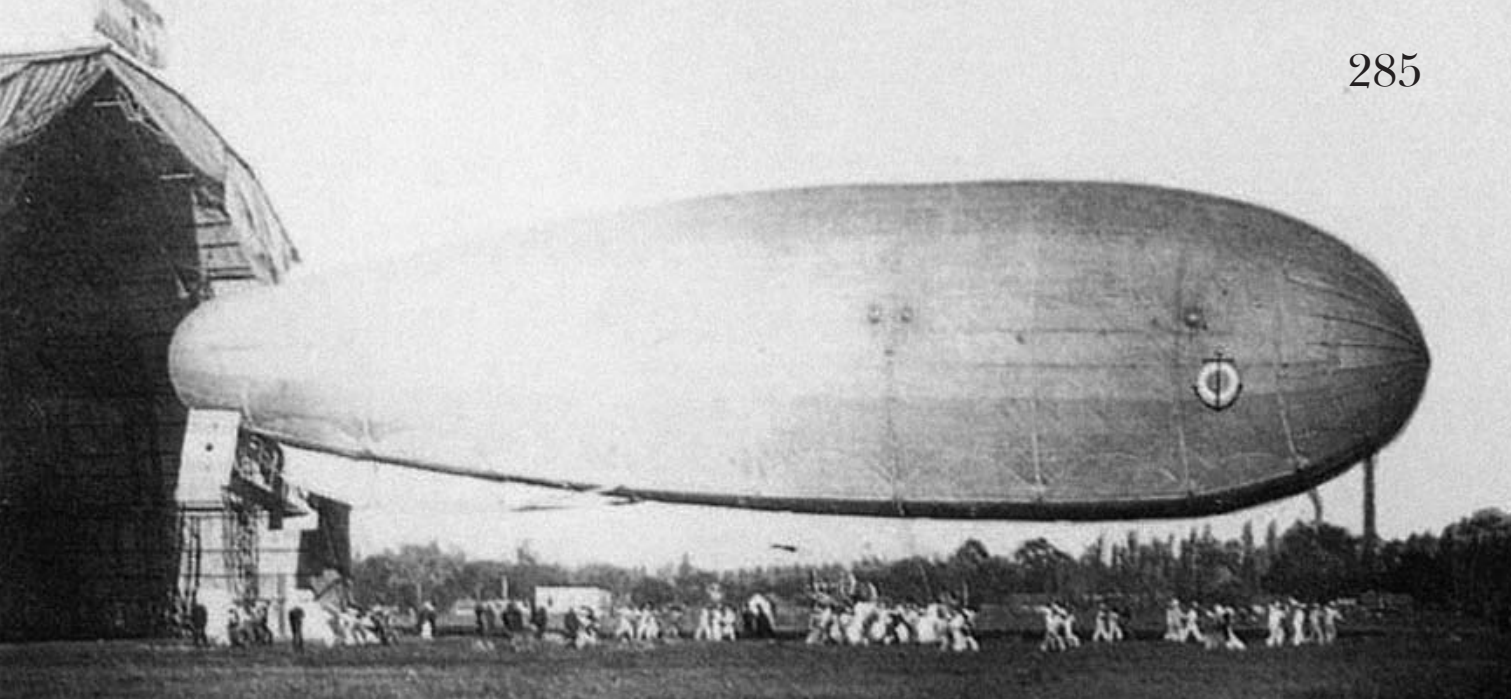
Estrategia. La estrategia en sí misma es el fruto de la inagotable fuerza filosófica de Grecia, de su capacidad de implementarla en todas las circunstancias imaginables iluminando con ello ejemplarmente muchos aspectos de nuestra vida de hoy. (19) Surge por la conducción concreta de la guerra pero como vimos alcanza niveles de excelencia de la mano de verdaderos líderes que asumieron la conducción de todas las aristas de ese fenómeno tan complejo, y por lo tanto, tan dramáticamente humano como es la guerra. (20) ■

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, A. y CASTRO, J. (1921) Historia Militar. Madrid: Murillo.
- Canal de Historia (2009) Las grandes batallas de la historia. Barcelona: Random House Mondadori.
- COWLEY, R. (2008) Historias de Guerra. Barcelona. Inédita editores.
- CREASY, E. (Reimpresión no fechada) The Fifteen Decisive Battles of The World. Estados Unidos. Kessinger Publishing.
- De Souza, P. (2008) El mundo antiguo en guerra. Una historia global. Madrid: Akal.
- DRAGO, A. (1966) Historia Antigua y Medieval. Buenos Aires: Editorial Stella.
- ENCEL, F. (2003) El arte de la guerra. Estrategas y batallas. Madrid: Alianza Editorial.
- Escuela Superior de Guerra. (1980) Historia Militar I. Vol. I Antigüedad hasta Napoleón. Buenos Aires: ESG.
- ETCHART, M. y otros (1983) Antigüedad y tiempos medievales. Buenos Aires: Didot.
- FULLER, J. (1985) Batallas decisivas del mundo occidental y su influencia en la historia. Vol. I Desde los tiempos más remotos hasta Lepanto. Madrid: Ediciones Ejército.
- GARCÍA RIVERA, F. (1952) Relatos abreviados de Historia Militar. Epaminondas y Alejandro Magno. Barcelona: Editorial y Librería Garrofe.
- GIUNTI, L. (2002) Páginas del Gloria. Buenos Aires: Círculo Militar.
- GRANT, R. (2005) Batalla. Singapur: Pearson Educación.
- HANSON, V. (2004) Matanza y cultura. Batallas decisivas en el auge de la civilización occidental. México: Fondo de Cultura Económica.
- JESSUP, J. y Coakley, R. (1988) A Guide to the Study and Use of Military History. Washington: Center of Military History.
- KINDELAN, A. (1952) Clima de guerra. Madrid: Aguilar Ediciones.
- LAFFIN, J. (2008) Grandes batallas de la historia. Buenos Aires: Editorial El Ateneo.
- MARTÍNEZ TEIXIDO, A. (2001) Enciclopedia del Arte de la Guerra. Barcelona: Planeta.
- PERICOT GARCÍA, L. y Ballester Escalas, R. (1963) Historia de Roma. Barcelona: Montaner y Simón SA.
- SEKUNDA, N. (1994) Los antiguos griegos. Madrid: Josma SA.
- VILLALBA FERNÁNDEZ, A. (2003, diciembre) "La evolución del pensamiento estratégico" en Fundamentos de la Estrategia para el siglo XXI. Madrid: Ministerio de Defensa.
- WARRY, J. (1994) Alejandro 334-323 AC. Madrid: Josma SA.

MATERIAL MULTIMEDIA

- Canal de la Historia: Alejandro Magno y el clasicismo griego.



Dirigible "El Plata".

LOS DIRIGIBLES ARGENTINOS

José L. Alonso y Juan M. Peña

El Doctor José Luis Alonso es médico y conferencista. El Doctor Juan Manuel Peña es contador público.

Ambos son Magíster en Historia de la Guerra y han escrito artículos de investigación histórica en publicaciones nacionales y del exterior.

Han realizado en coautoría el libro La Guerra Civil y sus Banderas 1936-1939, Editorial Aguilar, Madrid, España, 2004.

Es poco conocido el hecho de que la Argentina tuvo dos dirigibles en los tiempos en que estas máquinas eran consideradas medios adecuados para ascensiones y entrenamiento aéreo, suplantados más tarde por la evolución inexorable de la técnica. Estas unidades dependían de la Aviación Naval de la Armada.

Promediando el año 1908, el Ministro de Marina, Onofre Betbeder, encomendó el estudio de la posibilidad del empleo de dirigibles para la exploración y patrullaje del estuario del Río de la Plata y de la costa de la Provincia de Buenos Aires al Teniente de Navío Pedro L. Padilla. Este sugirió la compra de tres dirigibles "Godard" de 3.000 metros cúbicos de gas, cuestión que fue primeramente aprobada y luego archivada, perdiendo la Armada la posibilidad de contar con una flota de dirigibles de última generación.

En el uso de estos dirigibles no se desdeñaba la posibilidad de que fueran utilizados como unidades de carga, correo y para llevar pasajeros.

El dirigible "El Plata" fue comprado en 1921 a la Compañía de Excursiones Aéreas. Esta compañía había sido fundada en 1920 por una figura importante de la vida porteña de aquellos tiempos, el barón italiano Antonio de Marchi, casado con una hija del Gral. Julio Argentino Roca. También constituyeron la empresa el señor Emilio de Marchi y otros italianos de la colectividad local. De Marchi fue pionero de las actividades aeronáuticas en el país y presidente de la Sociedad Sportiva Argentina, cuyo predio estaba ubicado en el actual Campo de Polo de Palermo, desde donde se hicieron numerosas ascensiones en globo en los primeros años del siglo XX.

La sociedad compró el dirigible como rezago de guerra. Era del tipo DE (dirigible esploratore) y realizó su primer vuelo el 6 de enero de 1921. El piloto fue el Teniente de Navío Ingeniero Edmundo Gaio, junto con el motorista Ingeniero Giovanni Rossi y el Teniente de Navío Giu-





Dirigible "Los Andes".

seppe Maricotti, los tres de nacionalidad italiana. Se incorporó en los primeros vuelos el Teniente de Fragata argentino Ceferino Pouchan. Esta compañía fracasó en sus objetivos y sus instalaciones, equipos y repuestos fueron vendidos a la Armada, lo que dio origen a la futura Escuela de Aerostación Naval.

Dicha Escuela fue creada el 19 de noviembre de 1921 y comenzó a funcionar en el Fuerte de Barragán, cercano a la localidad de Ensenada, bajo la dirección del Teniente de Navío Julio Zurueta, y como subdirector, fue nombrado el Teniente de Fragata Ceferino

Pouchan. El Teniente de Navío de la Armada Italiana Renato Strasser fue especialmente contratado durante el primer año de funcionamiento de la escuela, así como se enviaron a estudiar a Italia a dos alumnos de la misma: los alféreces Ardain y Pardal.

En 1922 se recibieron dos globos cautivos, comprados en Italia, del tipo BD y luego dos globos libres donde se realizaban ascensiones, todo material de origen italiano. Más tarde, a mediados de 1924, se decidió trasladar la Escuela a la localidad de Verónica, actual Base Aeronaval de Punta Indio.

Se hizo cargo de la Dirección de la Escuela el Teniente de Navío Ceferino Pouchan. Tras una serie de estudios de algunos alumnos, oficiales y suboficiales enviados a Italia a perfeccionarse en el vuelo de globos y dirigibles, a principios de 1926 se dictan cursos de Pilotos de Dirigibles y Ayudantes de los mismos. Se regulan las especialidades de apoyo, tales como motoristas, armadores de dirigibles, y se dicta un curso especial para estos últimos en 1928.



Dirigible argentino de 1928.

El dirigible "El Plata", era también conocido por el "O-1" y posteriormente, en 1922, como el "DE-1" y también como "Alférez Sarmiento". Fue trasladado en vuelo al Fuerte Barragán piloteado por el ya mencionado Teniente Pouchan. Participó en el desfile militar del 9 de Julio de 1926 por sobre la Avenida de Mayo, Plaza del Congreso y Plaza de Mayo.

Otro dirigible fue comprado por la Comisión Naval destinada en Europa en enero de 1922 y fue gemelo del "O-1". Se lo bautizó "Los Andes", luego se lo llamó, en los años de 1924 a 1926, "O-2", para después denominarse "DE-2" y "Teniente Matienzo".

Los dirigibles tenían cuatro tripulantes y podían embarcar hasta seis pasajeros. Sus dimensiones eran 60 metros de largo, por 17 metros de alto y diez metros de ancho. Ambos aparatos se llenaban con 3.600 metros cúbicos de gas hidrógeno cada uno, y eran impulsados por dos motores FIAT Colombo de 120 HP cada unidad. Esto les permitía llegar a una velocidad máxima de 90 km/h y tener 18 horas de autonomía, sustentando 2,8 toneladas.

Llevaban equipo completo de instrumental de vuelo, equipo meteorológico y comunicaciones inalámbricas. Tenían costillas de duraluminio y en una barquilla tipo bote podían caber el piloto, un ayudante y hasta cinco a seis pasajeros o carga equivalente.



Barquilla dirigible.

Su período de uso fue entre los años 1921 y 1929. Llevaban como identificación en la parte delantera un escudo circular con los colores argentinos y el ancla de la Armada en color negro. El palo de amarre de estos gigantes del aire se mantuvo frente a la Casa de Oficiales de la Base Aeronaval de Punta Indio, sirviendo además de mástil a su bandera.

Poco a poco la actividad de los dirigibles se fue reduciendo. La acción cada vez más intensa de los aviones los fue desplazando, no se renovaron ni repuestos ni unidades. En enero de 1930, un fuerte temporal destruyó totalmente al dirigible "DE-2" o "Los Andes", y dañó el hangar. Al mismo tiempo, se recibieron en ese año dos globos libres tipo "ECA" y dos globos cautivos tipo "BD", de origen británico en ambos casos.

A fines de este año, dejó de funcionar el otro dirigible "DE-1" o "El Plata" y, de este modo, no prestaron más servicios los antiguos dirigibles navales, que tuvieron una actuación de casi apenas una década. Para esta fecha terminó su período de vida útil la Aerostación Naval. ■

BIBLIOGRAFÍA

- *Lironi, Julio Víctor, La Aerostación argentina y sus precursores, Buenos Aires, 1958.*
- *Harguindeguy, Pablo, Contraalmirante Contador, Historia de la Aviación Naval Argentina, 2 tomos. Comando en Jefe de la Armada. Buenos Aires. 1980.*



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES 1961-2011

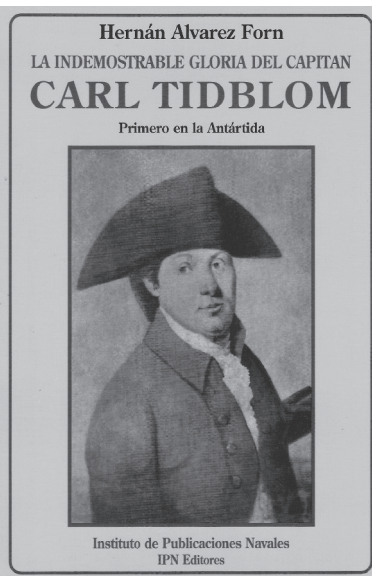
50
AÑOS

Ultimos lanzamientos



U-BOOT en acción (1915-1918) **Werner Fürbringer**

En un desesperado intento de bloqueo a Gran Bretaña durante la 1ra GM, el arma de submarinos de la Marina Imperial alemana atacó y hundió diversos buques aliados en las costas británicas y francesas. Werner "Fips" Fürbringer fue uno de los comandantes más exitosos de estos submarinos, y relata sus aventuras con el barrido épico de un novelista experto. Fips muestra cómo, con suerte, habilidad y audacia, superó los peligros y las adversidades. Su captura polémica y su vida como un ciudadano británico de prisioneros de guerra completa la valiente historia.



Carl Tidblom **Hernán Alvarez Forn**

Es un relato de historia marítima y naval argentina ambientado en el siglo XIX en el Atlántico Sur. El capitán Tidblom es un personaje de leyenda, capitán de barcos loberos y cazador de ballenas, que navega en la zona de las islas Malvinas, Orcadas del sur y la Antártida. Incluye la descripción de esas zonas geográficas y de la costa continental argentina. Es un relato vívido sobre la vida a bordo en aquel entonces y los usos y costumbres entre hombres de mar. Alvarez Forn es un destacado autor de este tipo de obras literarias, con excelente estilo y con dibujos de su propia mano.



Proyecto Azorian **Norman Polmar y Michael White**

A pesar de increíbles riesgos políticos, militares y de inteligencia, y después de seis años de preparaciones secretas, la CIA intentó a principios de agosto de 1974 el salvamento del submarino soviético K-129 armado con misiles balísticos nucleares, que estaba hundido en las profundidades del Océano Pacífico Norte. Este audaz esfuerzo fue llevado a cabo simulando una operación minera bajo el mar, auspiciada por el excéntrico multimillonario Howard Hughes.

Suscríbase y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.

SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO

Ventas:
Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 958
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
instituto.publicaciones@centronaval.org.ar

Gerencia:
Florida 801, piso 3
gerente.ipn@centronaval.org.ar

www.ipneditores.com.ar

QUEMADOS DE GUERRA

Santiago Mussio, Roberto J. Barbanente
y Mario E. Milet

Experiencia de su asistencia en un Hospital General

El Hospital Naval Puerto Belgrano es un hospital general en donde se internan tanto pacientes agudos como crónicos y que cuenta con los Servicios de Cirugía Plástica y Reparadora, Terapia intensiva y Laboratorio, que son los que intervienen fundamentalmente en la atención del quemado grave, además de todas las otras especialidades médicas que pueden ser consultadas dada la problemática de cada paciente en particular.

En el momento en que se planteó la necesidad de adecuar las instalaciones hospitalarias existentes para la atención de quemados, se contaba con personal directivo con experiencia en la atención de los mismos.

El Servicio de Cirugía Plástica y Reparadora de nuestro hospital contaba con un jefe y dos médicos agregados. El primero se desempeñó desde 1965 en distintos Hospitales Generales, en los servicios de Cirugía Plástica y Cirugía General y trabajó durante un año, del 80 al 81, en el Centro de Grandes Quemados de Turín (Italia), enviado por nuestra Institución. Uno de los médicos agregados efectuó una residencia completa de Cirugía General, haciendo una pasantía de tres meses en el Instituto del Quemado de Buenos Aires. Trabajando en Servicios de Cirugía General de distintos Hospitales Generales, orientándose posteriormente en Cirugía Plástica y Reparadora. El otro médico agregado trabajó en el Instituto del Quemado de la provincia de Córdoba y también en Hospitales Generales.

Además, contábamos con dos supervisoras de enfermería que habían manejado la sala en la cual se iban a internar circunstancialmente los quemados graves que fueron asistidos en este hospital y cinco enfermeras en las mismas condiciones.

El Hospital cuenta, entre otras cosas, con un centro Materno Infantil, que es un área que puede ser aislada del resto del hospital (el sector de Neonatología quedó descartado, pues sus pasillos y puertas sólo permiten el paso de cunas), y una sala de internación del Servicio de Tocoginecología. Ambos sectores fueron evacuados en estas circunstancias, pasando a desempeñarse en el Hospital de Punta Alta con nuestros tocoginecólogos y obstétricas.

El problema era la atención masiva de quemados, con un número impreciso de bajas a atender y la adecuación del hospital y personal a estas circunstancias.

No sabiendo con exactitud la cantidad y gravedad de los pacientes quemados que podían arribar al hospital, se trabajó con la hipótesis tomada de los porcentajes que dan las experiencias bélicas de los últimos años, lo que luego no se cumplió en la realidad, por el tipo de combate.

Santiago Mussio egresó de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires en 1965. En 1969 ingresó a la Armada Argentina como Teniente de Fragata.

Médico concurrente "ad honorem" del Servicio de Cirugía Plástica y Reparadora del Hospital Rivadavia desde mayo de 1965 hasta marzo de 1969. Médico "ad honorem" del Servicio de Cirugía General del Hospital Municipal de Vicente López (Centro de Cirugía Plástica) desde septiembre de 1965 hasta marzo de 1969.

Realizó un Curso de Actualización sobre "Tratamiento de Quemados" en el Hospital Municipal de Quemados de Buenos Aires en 1970. Residente en el Centro de Quemados del Centro Traumatológico y Ortopédico de Turín (Italia) desde octubre de 1980 hasta octubre de 1981.

En 1986 fue el cirujano plástico invitado por la Comisión Municipal para el estudio de las malformaciones congénitas del Centro de Salud del Hospital "Dr. Leónidas Lucero".

El Capitán de Corbeta médico Roberto J. Barbanente egresó de la Facultad de Medicina de la Universidad de Cuyo en 1970. Efectuó su residencia completa de Cirugía General en el Hospital Alvear de Buenos Aires desde 1971 hasta 1974.

Realizó pasantía en el Hospital Municipal de Quemados de la Ciudad de Buenos Aires en 1971. Formó parte del Servicio de Cirugía Plástica en el Hospital Alvear durante 1974.

Se desempeñó como médico cirujano del Hospital Regional de Ushuaia en 1975.

Fue médico agregado de Cirugía General en el Hospital Naval de Puerto Belgrano durante los años 1976 a 1981.

Médico agregado de Cirugía Plástica desde 1979 a 1987, en el HNPB.



Se organizó, en base a los sucesos, una puesta al día de la problemática del quemado grave, este curso se dictó durante un fin de semana a mediados de abril, a cargo de médicos y enfermeros del Hospital Municipal del Quemado de Buenos Aires, y al cual concurren en forma masiva y voluntaria el personal médico y paramédico de nuestro hospital, muy motivados por los recientes acontecimientos, y el hecho de pertenecer todos a la Gran Familia Naval.

Material, personal e infraestructura

Se efectuó el acopio de material (gasas, apósitos, vendas, guantes, lencería quirúrgica, medicamentos, etc.) de acuerdo a la hipótesis de atender a 25 quemados durante 25 días, antes de necesitar el reciclaje de los materiales no descartables y la preparación del material descartable. En la práctica no fue exactamente así pues estuvimos por debajo de esa cantidad por lo que la preparación fue continua.

Destacamos que parte del material de consumo fue donado por laboratorios a través de sus representantes zonales e instituciones de bien público.

El personal se escogió tomando como base al equipo de Cirugía Plástica y Reparadora, reforzado por dos médicos residentes de Cirugía General, las dos supervisoras de enfermería que tenían experiencia en la atención de quemados y cuatro de las enfermeras en iguales condiciones, más personal voluntario de enfermería hasta completar 14 enfermeras afectadas a la sala y 11 al Centro, que trabajaban en tres turnos. A éstos se agregaban cuatro ayudantes de enfermería dedicados a la preparación de material.

Se completaba la dotación con cinco instrumentadoras que concurrían al Centro para curaciones, injertos o balneaciones; 16 mucamas en dos turnos y dos pañoleras.

El Servicio de Anestesiología envió uno o dos médicos y dos técnicos en cada oportunidad en que se efectuaron balneaciones, curaciones o intervenciones quirúrgicas.

Los médicos de terapia intensiva realizaban dos o tres recorridas diarias además de tener guardia permanente en su servicio.

En el Centro Materno se instaló una bañera de fibra de vidrio reforzada en una de las salas de partos, transformándola en sala de balneación; a la otra sala de partos se la adecuó como quirófano, en la cual se realizaron las curaciones y las intervenciones quirúrgicas.

La sala de recuperación post-parto, que tiene servicio central de oxígeno y aspiración, se transformó en sala de cuidados intensivos, completándose nueve camas.

Las dos salas de partos más pequeñas y los dos camarotes de pre-parto, que tienen las mismas instalaciones centrales, se transformaron en camarotes de aislamiento.

La Sala de Quemados (ex-sala de internación del Servicio de Tocoginecología) tenía originalmente 24 camas en habitaciones dobles.

Pacientes ingresados

Del crucero ARA *General Belgrano* llegaron 17 quemados el 05/05/82. Sus lesiones se habían producido el 02/05/82 durante el artero ataque con torpedos y posterior hundimiento. Las causas de las quemaduras eran diferentes: hubo quemaduras por vapor, combustible caliente, llamas, mamparos y cubiertas calientes. La mayoría de los casos fueron por contacto con combustible caliente o con mamparos recalentados.

Se clarificaron los casos por la gravedad de las quemaduras en:

- a) Leves
 - b) Moderadas
 - c) Graves
 - d) Críticas
- (Clasificación argentina)

El porcentaje de quemados fue:

a) Leves	10 casos.....	58,82%
b) Moderadas.....	2 casos.....	11,76%
c) Graves	5 casos.....	29,41%
d) Críticas	0 casos.....	0,00%

Es de notar que estos pacientes llegaron tres días después de producidas sus lesiones, por lo cual, los pacientes críticos y algunos graves fallecieron mientras estaban en las balsas o durante su traslado.

El mismo 05/05/82 ingresó un quemado leve procedente de la Fuerza de Apoyo Anfibio (Accidente doméstico).

El 09/05/82 ingresaron otros dos quemados del *Belgrano* con lesiones moderadas.

El 07/06/82 ingresaron un sargento y un soldado del Ejército con quemaduras graves producidas al inflamarse pólvora. Estos pacientes recibieron atención inmediata (dentro de las dos horas) en el buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, y dentro de las 48 horas, estaban en el Centro de Quemados.

El 20/06/82 ingresaron dos conscriptos de infantería de Marina, quemados por fósforo blanco de una bomba fumígena, quienes recibieron la primera atención con los ingleses, siendo evacuados al buque hospital *Uganda* y de allí transbordados al buque hospital ARA *Bahía Paraíso*. Recibieron sus lesiones el 13/06/82, posteriormente fueron clasificados como leves.

El resumen del total de los pacientes atendidos fue:

a) Leves	13 casos	59,09%
b) Moderados.....	2 casos.....	9,09%
c) Graves	7 casos.....	31,81%
d) Críticos	0 casos.....	0,00%
Total	22 casos	100%

De todos estos pacientes se evacuaron a Buenos Aires sólo dos casos graves. Uno, por razones familiares, y el otro por patología agregada que dificultaba su manejo en esas circunstancias (bronconeumonía).

Metodología de trabajo

En el Centro se aplicaron las normas básicas de todo servicio especializado en el manejo de quemados.

Tanto la sala de internación y la sala de balneación, como el quirófano, eran todas áreas asépticas. Tenía tres sectores de transferencia. Uno donde ingresaba el paciente, se lo desvestía, se lo transfería a una camilla especial y de ahí a la sala de balneación donde

se practicaba la primera cura y la clasificación, posteriormente se lo trasladaba al lugar asignado para su internación.

Otro sector era el de ingreso del material, y el tercero era el de ingreso de personal con ropa adecuada a quirófanos usándose permanentemente gorro, barbijo, ambo y botas. Durante las curaciones se usaba, además, ropa estéril.

Los primeros dos días se trabajó en turnos de ocho horas por ocho de descanso, funcionando el centro las 48 horas corridas. Al tercer día se normalizó la situación, trabajando ocho horas durante los siete días de la semana, quedando luego un médico de guardia.

Esta forma intensiva de trabajo permitió adiestrar al personal en forma tal, que a la semana los profesionales efectuaban las intervenciones quirúrgicas, quedando solamente a cargo de enfermería las balneaciones, kinesioterapia y en la sala general, las curaciones.

Pasados los primeros días de trabajo intensivo se estableció una rutina en el Centro: a primera hora se hacía una Revista de Sala, donde se presentaban las novedades diarias y se planificaban los tratamientos, luego se efectuaban las balneaciones o las curaciones en quirófano (se alternaban diariamente).

A los pacientes más graves se les efectuaba balneación, algunos con cura expuesta, otros con cura cerrada, día por medio. A los moderados se les efectuaba balneación y cura abierta, o curación en quirófano y cura cerrada según las zonas afectadas, dos veces por semana. A los casos leves, cura cerrada en la misma sala de internación.

Es de destacar que se efectuaban cultivos ambientales periódicos en todo el Centro y una sola vez se detectó contaminación y fue en un depósito de ropa sucia.

También se efectuaban cultivos por escobillado de lesiones en los casos que se demostraba contaminación: cultivo por biopsias de piel, siendo éstos siempre negativos, por lo que se considera que no hubo pacientes infectados.

Discusión

Se resolvió utilizar como Centro de Quemados el área física de un servicio ya instalado, cuya parte fundamental era la sala de partos y sus dependencias, la cual, al planificar su construcción, se previó que sirvieran para la atención de quemados. Esto significa que se efectuaron escasas modificaciones:

1. Instalación de bañera en una sala de partos sin afectar su estructura.
2. Instalación de quirófano en otra sala de partos, utilizando el material preexistente.
3. Instalación de camas en las salas de partos sépticos, retirando las camillas y taquillas.
4. A la sala de post-parto se le sacaron las cunas y se agregaron camas tipo terapia.
5. A todas las camas se les adaptó dispositivos para cura abierta.

Se normalizó la atención de los pacientes en la parte de curaciones, pues en la parte tratamiento, dependía de la problemática de cada caso en particular.

- Casos leves: cura diaria tipo cerrada.
- Casos moderados, en cuerpo: balneación, cura expuesta dos veces por semana; en miembros: balneación, cura cerrada.
- Casos graves: cada dos días, balneación, curación sucesiva en quirófano, cura cerrada.

Comenzamos a darles clases para entrenarlos, y luego hicieron una actualización de dos días de duración, dada por personal del Hospital Municipal de Quemados de Buenos Aires.

Posteriormente se lo entrenó con el trabajo intensivo de las primeras 48 horas, cuando en forma permanente cubrían ocho horas de trabajo por ocho horas de descanso, lo que aceleró la capacitación.

Las lesiones fueron clasificadas según la Tabla de Benaim en:

Tabla Benaim (válida entre 12 y 60 años)

	Grupo I Leve	Grupo II Moderada	Grupo III Grave	Grupo IV Crítica
% tipo A	Hasta 10	11 a 30	31 a 60	61 o mayor
% tipo AB	Hasta 5	6 a 15	16 a 40	41 o mayor
% tipo B	Hasta 1	2 a 5	6 a 20	21 o mayor
Riesgo de vida	Nulo	Escaso	Alto	Máximo

Resultados

El Centro quedó habilitado el día 2 de mayo, cubriéndose su funcionamiento con guardias reducidas, pero con todo su personal de Guardia Pasiva (a la orden). Cuando se supo que llegaban los quemados, el Centro estaba en funcionamiento, lo que permitió que en 16 horas, todos los pacientes, recibieran su baño, su curación y se los clasificara y se indicara su tratamiento.

El personal quedó perfectamente entrenado en sus funciones.

Los resultados con los pacientes fueron muy buenos, pues sólo se injertaron dos pacientes del grupo de graves y un paciente del grupo leves (quemaduras 0,5% tipo B). El resto cicatrizó bien, quedando sólo una secuela cicatrizal y muy pocas secuelas pigmentarias.

Esto se logró porque no hubo infecciones que profundizaran las lesiones.

Conclusión

1. Las normas básicas para adecuar una sala como Centro de Quemados son:

Tener una planta física que reúna los siguientes requisitos:

- a) Fácil aislación del resto del hospital.
- b) Que se pueda instalar una sala de balneación sin modificar la estructura.
- c) Que se pueda instalar un quirófano.
- d) Que permita la internación de los casos graves.
- e) Que permita internar en forma aislada a los casos infectados.
- f) Que permita el fácil movimiento de las camillas sin que se superpongan en su trayecto áreas de aislamiento.

Esto se logró al utilizar nuestro Centro Materno Infantil.

2. Las normas básicas para adiestrar personal de emergencia son:

- a) El personal debe tener una capacitación básica permanente.
- b) Se debe mantener actualizada por charlas en grupos pequeños.
- c) Cada vez que haya un quemado, se deberá utilizar el caso para el aprendizaje y actualización.

- d) En caso de afluencia masiva, debe comenzar la atención la gente con experiencia, agregándose luego la que no tiene capacitación a estos grupos para que se entrenen durante el trabajo.
- e) Se debe seleccionar personal para que efectúen cursos específicos en grandes centros.

3. Normas de atención de quemados en primera línea.

Al llegar quemados al primer escalón hay que hacer lo mínimo indispensable que asegure su supervivencia y posterior evacuación a retaguardia a escalones con mayor complejidad.

- a) Mantener la vía aérea permeable.
- b) Procurar una vía de hidratación.
- c) Calmar el dolor.
- d) Abrigarlo.

Debe implementarse un plan de evacuación de acuerdo a las posibilidades logísticas para que todos los quemados sean evacuados prontamente porque:

- a) Recargan el trabajo de los escalones primarios.
- b) Consumen mucho material.
- c) Bajan el factor psicológico propio.

Los casos leves y moderados, si es posible con primera atención hecha.

Los graves con lo mínimo indispensable.

Los críticos en cuanto haya oportunidad.

En el Hospital de Evacuación, se efectuará el tratamiento definitivo. ■

BIBLIOTECA CF HÉCTOR R. RATTO NUEVAS INCORPORACIONES

- Betibú / Piñeiro, Claudia
- El revés de las lágrimas / Loza, Cristina
- El tiempo entre costuras / Dueñas, María
- Mujer y maestra en un mundo de hombres / Rivero, Viviana
- Liova corre hacia el poder / Aguinis, Marcos
- Hermanas / Candiotti, Martha E.
- La catedral del mal / Falcones, Ildefonso
- Retrato en sangre / Katzenbach, John
- El abanico de seda / See, Lisa
- El espía / Navarro, Justo
- Justicia divina / Baldacci, David
- 1982 / Yofre, Juan B.
- Principios de política aplicables a todos los gobiernos / Constant, Benjamín
- La casa está en orden, memoria de la transición / Jaunarena, Horacio
- Confidencias diplomáticas / Ortíz de Rozas, Carlos
- El mal / Bonasso, Miguel

Donaciones:

- Ecos / Steel, Danielle
- El pabellón de las peonías / See, Lisa
- Malvinas: tras los submarinos ingleses / Sciaroni, Mariano



Cómo obtener el Boletín

SOCIOS ACTIVOS Y VITALICIOS DEL CENTRO NAVAL

Si usted desea recibir el Boletín, solicítelo al tel. 4311-0041 o por correo electrónico boletin@centronaval.org.ar, 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
8 pesos argentinos
- Interior
8 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.

OTRAS CATEGORÍAS DE SOCIOS, o particulares

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 1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa 2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican en la portada, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

Costos de adquisición por número:

	Socios Adherentes y Participantes	Particulares
Argentina:	\$ 9.-	\$ 15.-
Extranjero:	-	u\$s 4.-

Costos de envío:

Estarán a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa S3 para los socios del Centro Naval.

Formas de pago:

- En efectivo, en nuestra oficina, Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina.
- Transferencia Bancaria
A la cuenta del Centro Naval.
- Cheque
No a la orden, a nombre de "Centro Naval".

Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros a las direcciones que se muestran en la portada de este número. Días y horarios de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 0900 a 1630.

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	Contratapa	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 20 x 28 cm	1/4 página 17 x 12 cm	1/8 página 17 x 5,2 cm
Color	1 Número	\$ 1.600.-	\$ 1.350.-	\$ 1.100.-	\$ 550.-	No
	2 Números	\$ 1.400.-	\$ 1.200.-	\$ 950.-	\$ 480.-	No
	3 Números	\$ 1.250.-	\$ 1.100.-	\$ 890.-	\$ 450.-	No
	4 Números	\$ 1.150.-	\$ 950.-	\$ 800.-	\$ 400.-	No
Blanco y negro	1 Número	—	—	\$ 780.-	\$ 400.-	\$ 200.-
	2 Números	—	—	\$ 720.-	\$ 360.-	\$ 190.-
	3 Números	—	—	\$ 650.-	\$ 330.-	\$ 180.-
	4 Números	—	—	\$ 600.-	\$ 300.-	\$ 160.-

Las tarifas indicadas son por cada número.

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.

Escriba en el Boletín

Como presentar las colaboraciones

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.

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.

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, 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.

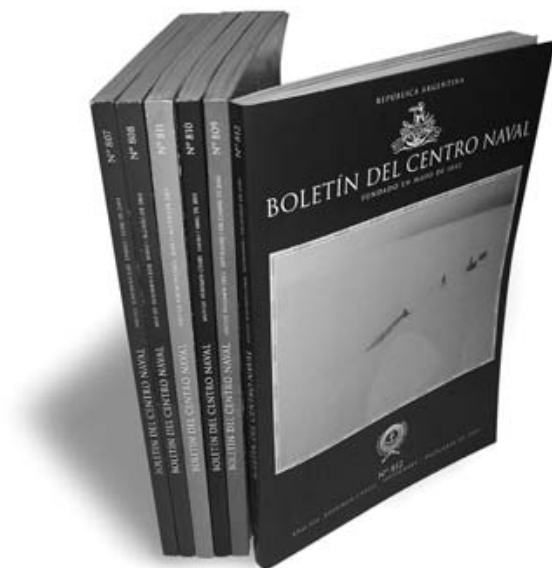
Las colaboraciones serán presentadas con una nota dirigida al Director del Boletín, informándole si el texto es inédito o ha sido divulgado por otros medios, así como las direcciones postales y e-mail, y teléfonos del autor; dicha nota será acompañada de su currículum vitae detallado en menos de 200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

Los textos se presentarán en Word e impresos sobre papel A4 (210 mm x 297 mm), fuente Arial, cuerpo 10, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. Deberán incluirse la bibliografía y webs consultadas, y las notas al pie.

Los textos podrán ser complementados –y ello es deseable– con gráficos, dibujos y fotografías acompañándolas de su respectivo epígrafe y ubicación 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 deben estar digitalizadas con una definición no menor a 250 DPI (puntos por pulgadas), guardadas bajo formato TIF o JPG, y deben ser enviadas en forma separada, no pegadas en word.

La presentación del trabajo 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.

Los artículos aceptados permanecerán a partir de la fecha de su recepción a disposición del Boletín para su eventual publicación. Si antes de recibir la comunicación sobre la aceptación o no de su colaboración, los autores solicitasen la devolución de su trabajo, la Dirección del Boletín satisfará dicho requerimiento, excepto en el caso de que el artículo haya sido ya enviado a imprenta.

Por otra parte, 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 amenidad; su ubicación resultará, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.

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, 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.

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 31 de marzo de 2011

Presidente: Vicealmirante VGM (R) Eduardo Rodolfo Llambí
Vicepresidente 1° Contraalmirante (R) Horacio Luis Ferrari
Vicepresidente 2° Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias
Secretario: Capitán de Navío (R) Raúl César Pagano
Tesorero: Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas
Protesorero: Capitán de Navío Cont. (R) Juan Carlos Franco

Vocales Titulares:

Capitán de Navío IM (R) Miguel Ángel Inda (Presidente Comité Socios)
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor (Jefe Delegación La Plata)
Capitán de Navío IM VGM (R) Oscar Horacio Oulton (Director Contacto Sede Núñez)
Capitán de Navío IM (R) Eduardo Rubén Demarco (Director Contacto Anexo Hotel)
Capitán de Navío (R) Marcelo Gustavo Genné (Jefe Comité Reglamentación)
Capitán de Fragata (R) Alejandro Castrilli (Rugby - Sede Núñez)
Capitán de Fragata Med. (R) Jorge A. Pérez Rovira
Capitán de Navío Cont. (R) Osvaldo Julio Chaves
Contraalmirante (R) Carlos Luis Mazzoni (Presidente IPN)
Contraalmirante VGM Carlos B. Castro Madero (Comité Académico)
Capitán de Navío VGM (R) Daniel Gustavo Manzella
Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi (Director BCN)
Contraalmirante (R) Délfór Raúl Ferraris (Jefe Delegación Mar del Plata)
Capitán de Navío (R) Cristian Pérez Colman (Jefe Comité Cultura)
Contraalmirante Gabriel Omar Urchipia (Comodoro)
Capitán de Navío VGM (R) Fernando Pedro Amorena (Director Contacto Sede Olivos)
Capitán de Navío VGM Carlos María Nogués (Náutica - Sede Núñez)
Capitán de Navío VGM (R) Leandro Ramón Gurina (Jefe Comité Deportes)

Vocales Suplentes

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro M. García Sanabria
Capitán de Navío IM (R) Juan Fernando Pendino (Jefe Delegación Bahía Blanca)
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz (Hockey - Sede Núñez)
Capitán de Navío IM (R) Julio Joaquín Eiff
Capitán de Navío Félix Eugenio Plaza (Comisión - La Plata)

Adscripto a la HCD

Capitán de Navío Dalmiro Orlando D. Miguel (Jefe Delegación Puerto Belgrano)



COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares

Contraalmirante VGM (R) Enrique Germán Martínez
Contraalmirante (R) Gustavo Adolfo Trama
Capitán de Fragata (R) Luis Esteban Kyburg
Capitán de Navío IM Ricardo Mariano Pavicic

Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Fragata IM José Luciano Acuña Alfonso
Teniente de Navío Sebastián Alejandro Musa



Cómo obtener el Boletín

SOCIOS ACTIVOS Y VITALICIOS DEL CENTRO NAVAL

Si usted desea recibir el Boletín, solicítelo al tel. 4311-0041 o por correo electrónico boletin@centronaval.org.ar, 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
8 pesos argentinos
- Interior
8 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.

OTRAS CATEGORÍAS DE SOCIOS, o particulares

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 1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa 2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican en la portada, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

Costos de adquisición por número:

	Socios Adherentes y Participantes	Particulares
Argentina:	\$ 9.-	\$ 15.-
Extranjero:	-	u\$s 4.-

Costos de envío:

Estarán a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa S3 para los socios del Centro Naval.

Formas de pago:

- En efectivo, en nuestra oficina, Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina.
- Transferencia Bancaria
A la cuenta del Centro Naval.
- Cheque
No a la orden, a nombre de "Centro Naval".

Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros a las direcciones que se muestran en la portada de este número. Días y horarios de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 0900 a 1630.

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	Contratapa	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 20 x 28 cm	1/4 página 17 x 12 cm	1/8 página 17 x 5,2 cm
Color	1 Número	\$ 1.600.-	\$ 1.350.-	\$ 1.100.-	\$ 550.-	No
	2 Números	\$ 1.400.-	\$ 1.200.-	\$ 950.-	\$ 480.-	No
	3 Números	\$ 1.250.-	\$ 1.100.-	\$ 890.-	\$ 450.-	No
	4 Números	\$ 1.150.-	\$ 950.-	\$ 800.-	\$ 400.-	No
Blanco y negro	1 Número	—	—	\$ 780.-	\$ 400.-	\$ 200.-
	2 Números	—	—	\$ 720.-	\$ 360.-	\$ 190.-
	3 Números	—	—	\$ 650.-	\$ 330.-	\$ 180.-
	4 Números	—	—	\$ 600.-	\$ 300.-	\$ 160.-

Las tarifas indicadas son por cada número.

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.