

Boletín del Centro Naval



*Fundado
en mayo
de 1882*



República Argentina

AÑO 130 - VOL. CXXX N° 833 MAY / AGO DE 2012



Navy Coast Guard - Courtesy of Chilean Navy

VÍA RÁPIDA HACIA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

En Wärtsilä nos dedicamos a optimizar el ciclo de vida de nuestros productos ofreciendo soluciones adecuadas a las necesidades de nuestros clientes. Disponemos del portfolio de productos navales más completo de la industria, brindando soluciones y servicios de manera integral, y en todo el mundo.

SERVICIO TÉCNICO EN TODO EL MUNDO

Wärtsilä brinda un constante soporte a sus clientes a lo largo del ciclo de vida de sus instalaciones optimizando su rendimiento y eficiencia, e intensificando su compromiso con el medio ambiente. El know-how, el soporte local y la responsabilidad, forman parte esencial de nuestra oferta de servicios para todos nuestros clientes y para todo tipo de equipamiento.

ENERGY
ENVIRONMENT
ECONOMY

WARTSILA.COM

WÄRTSILÄ

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **833** MAYO / AGOSTO DE 2012



Imagen de portada:
Submarino clase TR1700 de la Armada Argentina.
Cortesía Armada Argentina.

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



- 115 **Carta del Director**
- 116 **Comisión Directiva**
- 117 **Cartas de lectores**
- 119 **RECORDANDO A NUESTROS HÉROES**
Sergio Raúl Gómez Roca
- 123 **LA EDUCACIÓN FÍSICA EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR**
Profesor Alfio A. Puglisi
- 137 **CARLOS CASTRO MADERO. HOMBRE Y CIRCUNSTANCIA (20 AÑOS DESPUÉS)**
Contraalmirante (R) Carlos A. Fransch
- 155 **ESTELAS AJENAS**
Un decálogo de valores
Discurso pronunciado el día 22-6-2012 | *Pedro Luis Barcia*
- 159 **LIBROS**
Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur - Diplomacia Argentina en Naciones Unidas. 1991-1999. Estudio preliminar, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales
Enrique Shaw. Notas y apuntes personales
Mascarón de Proa, Sandra Pien
Malvinas nuestro legado francés, Gisela Martínez Casado
- 161 **RADIO NAVAL MALVINAS (“RAMALVINAS”)**
Capitán de Navío (R) VGM Guillermo Gregorio
- 169 **EL SECRETO DEL ARA SALTA**
Doctor Jorge R. Bóveda
- 177 **BALACLAVA**
Capitán de Fragata (R) Guillermo Pérez del Cerro
- 183 **PIEDRA BUENA, SMYLEY Y EL TEATRO BOWERY EN NUEVA YORK**
Teniente de Navío (R) Claudio Antonini
- 191 **Amor y poesía por y entre los hielos**
Capitán de Navío Vicente M. Federici
- 194 **Resumen de noticias de NuestroMar**
- 196 **Panorama de Defensa y Seguridad de los intereses argentinos en el mar**
Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal
- 199 **ESTELAS AJENAS**
Misiones de paz y guerra naval asimétrica
Capitán de Navío (R) José Manuel Gutiérrez de La Cámara Señán
- 203 **SANIDAD NAVAL EN MALVINAS**
BUQUE HOSPITAL ARA BAHÍA PARAÍSO
Capitán de Fragata Médico Pascual Pellicari, Capitán de Fragata Médico Juan A. López y Capitán de Fragata Odontólogo Miguel A. D. Parola

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 amenidad; 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:

En esta entrega del Boletín hemos dedicado nuestro esfuerzo a aprovechar experiencias y destacar valores. Tres de nuestros consocios son honrados por el ejemplo que dieron en el desempeño de sus carreras profesionales, siendo todos ellos beneméritos de la República: el Capitán de Fragata Sergio Gómez Roca entregó su vida por la Patria en el Comando del aviso ARA *Sobral*, atacado por helicópteros británicos durante el conflicto del Atlántico Sur; el Vicealmirante Carlos Castro Madero, un hombre de ciencia, marino aguerrido de firmes convicciones democráticas, que se destacó en la Armada y en actividades nucleares en la Comisión Nacional de Energía Atómica y en la Organización Internacional de Energía Atómica; y el Capitán de Navío Vicente Manuel Federici, verdadero baluarte de la Argentina en el Continente Blanco, cuya vida fue tronchada por delincuentes en estos tiempos tan difíciles que nos toca vivir.

En “Estelas Ajenas” hemos recogido: de la *Gaceta Marinera*, las palabras del Profesor Barcia, Presidente de la Academia Argentina de Letras, y de “Nuestro Mar”, un artículo realista sobre los intereses argentinos en el Mar. Espero que disfruten con uno y frunzan el entrecejo -como lo hicimos nosotros- con el otro.

El profesor Puglisi nos aporta su cuota de nostalgia con el recuerdo de los profesores de Educación Física de la Escuela Naval.

El conflicto del Atlántico Sur nos ocupa nuevamente en varios artículos: uno recuerda el armado de la Central de Comunicaciones Navales en Puerto Argentino; otro, el desempeño del submarino ARA *Salta*; y un tercero, la actuación del ARA *Bahía Paraíso* como buque hospital.

La construcción de una base naval secreta durante la Guerra Fría en la Bahía de Balaclava, es un interesante aporte del Capitán Pérez del Cerro.

Una verdadera curiosidad nos acerca el Teniente Antonini, con experiencias del rudo Comandante Luis Piedra Buena relacionadas con el teatro, en Nueva York.

El Consejo Editorial y quienes integramos el equipo permanente de la Redacción hemos trabajado en esta edición de la manera en que lo hacemos rutinariamente, pero, en paralelo preparamos el número especial recordatorio del 30º aniversario del Conflicto del Atlántico Sur. Fue para nosotros un verdadero desafío. Es posible que algunos lectores reciban las dos ediciones juntas. Esperamos satisfacerlos con el esfuerzo realizado.

Hasta el próximo número.

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

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 (R) 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 Urchipía (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
Teniente de Navío Sebastián Alejandro Musa

CARTAS DE LECTORES

MALVINAS: VOLVAMOS A RECUPERAR LA MEMORIA... 1806 / 1807 / 1833 / 1982 / 2012: UNA CADENA DE HECHOS RELACIONADOS ENTRE SÍ.

En 2012 se conmemoran un par de acontecimientos significativos y que aún no han destacado suficientemente. Por un lado, se rememora *una de las tantas invasiones inglesas a nuestro territorio*, que ocurriera hace dos siglos. Simultáneamente, se cumplen tres décadas de la recuperación de las Islas Malvinas y de los archipiélagos del Atlántico Sur en 1982. Es entonces oportuno hacer un análisis de los fines que inspiraron a estos dos acontecimientos y considerar la relación que guardan entre sí.

La llamada “Segunda Invasión inglesa” a Buenos Aires tuvo lugar en un contexto en el que el imperio británico buscaba transformar al país en una colonia suya; en rigor de la verdad, no sólo a la Argentina sino a la América hispana toda. Ello tenía tres objetivos fundamentales: primero, expandir sus posesiones luego de haber perdido territorio en América del Norte, con la independencia de los Estados Unidos (1776); el segundo era expandir sus mercados para colocar sus productos manufacturados; y el tercero, lograr asentamientos fijos en tierra que le permitieran apoyar a su flota para consolidar su imperio marítimo.

Recordemos que, en esa segunda invasión, no escatimaron esfuerzos, puesto que utilizaron una flota de más de cien barcos y, aproximadamente, doce mil soldados veteranos de las guerras napoleónicas, cuando Buenos Aires apenas si llegaba a contar con una población cercana a los sesenta mil habitantes. Estos datos pueden darnos una dimensión de la importancia que le asignaba la Corona Británica a esta empresa de rapiña.

El haber sido derrotados tan contundentemente por los ciudadanos de Buenos Aires, los hizo recapacitar y considerar otras opciones para alcanzar sus fines. Abandonaron la idea primigenia de tomar estos territorios y, en su lugar, diseñaron una estrategia mediante la cual apoyarían a los habitantes de las naciones sudamericanas a proclamar su propia independencia y así ampliar su comercio en el continente.

Esta vez tuvieron resultados positivos, y fue así como en la primera mitad del siglo XIX, las naciones del cono sur americano se independizaron y se abrió un comercio importante con el imperio británico.

No obstante, restaba aún resolver uno de sus objetivos estratégicos más importantes, contar con bases en tierra que le permitieran apoyar su estrategia marítima mundial.

Es así como en 1833, el imperio decide apropiarse de las islas Malvinas y demás archipiélagos de esta región. Con esta movida, se aseguraba el control de los océanos Atlántico y Pacífico Sur, sus vías de conexión, el pasaje de Drake y el de Magallanes. Esta acción fue realizada, como bien sabemos, de manera totalmente ilegal y haciendo uso de su poder naval, al no contar nuestro país con medios que pudieran interponerse desde el mar a esta nueva invasión.

En un reciente libro de Sir Lawrence Freedman, donde escribe la versión oficial del gobierno británico sobre la campaña de Malvinas, producto de una profunda investigación, el autor reconoce que los títulos de propiedad de las islas por parte inglesa son débiles. A confesión de parte, relevo de pruebas.

Freedman utiliza como único argumento moderno, el principio de la autodeterminación de los isleños para merecer su independencia. Existe un verdadero contrasentido en esta postura, puesto que habría que preguntarle entonces ¿por qué no lo aplicó Inglaterra en el caso de Hong Kong, cuando “devolvió” a casi seis millones de personas a China? Otro caso paradigmático, que no es muy difundido, es el de los habitantes originales de la isla Diego García, en el océano Índico, a quienes mudó sin consultar y se la entregó posteriormente en arriendo a los Estados Unidos. Más recientemente, está la polémica por la posible independencia de ¡Escocia!, ya que el gobierno británico emplea todas las maneras posibles para no concederle la posibilidad de una votación para que los escoceses puedan expresar su “autodeterminación”.

Está claro que los argumentos se acomodan para justificar, lo que fue y es una política de poder, imponiendo por la fuerza su voluntad, tal como lo hizo por años en tantos otros lugares del mundo. Baste sino ver los descabros que ocurrieron en otros continentes, donde “separó” arbitrariamente a pueblos enteros al dibujar fronteras que no se correspondían, necesariamente, con sus respectivas etnias. Ello fue la semilla que dio origen a muchos de los conflictos que aún se padecen en ciertas regiones.

Como se dijo anteriormente, existe un paralelismo entre estos dos hitos históricos de 1807 y 1982. En el primero, los británicos fueron derrotados por la férrea voluntad de los pobladores de Buenos Aires, que combatieron contra un ejército profesional en inferioridad de condiciones y los vencieron.

La avaricia demostrada por la parte inglesa quedó patéticamente registrada en la edición del diario británico “The Times” del 14 de septiembre de 1807, cuando hace un análisis descarnado de la frustrada invasión a Buenos Aires, en los siguientes términos:

“El ataque sobre Buenos Ayres ha fallado y, más importante que ello, es que no existe actualmente ni un solo soldado británico en la parte española de Sudamérica. Los detalles de este desastre, tal vez el más grande que haya sufrido esta nación desde el comienzo de las guerras revolucionarias (nota: se refiere a las guerras de independencia de los EE.UU.) fueron publicados ayer en una gaceta extraordinaria.

Los despachos son extremadamente fértiles en excusas por el abandono de esta importante conquista. Podemos adherirnos sin duda a algunas de ellas. Pero si la hostilidad de los habitantes debiera ser aceptada como una razón para no invadir o para desocupar un país, no habría país susceptible de ser atacado o invadido.

Ha sido este un negocio desafortunado desde su comienzo hasta el fin. Tanto el interés de esta nación como su carácter militar han sido hondamente afectados por sus resultados. El plan original era malo; su conducción lo fue igualmente. No existió nada que lo tornara honorable o dignificante. Fue un sucio y sórdido emprendimiento, concebido y ejecutado con un espíritu de avaricia y pillaje sin paralelos, a excepción de las desgraciadas expediciones de los bucaneros. ¿Cómo era posible esperar, que tanto las almas como los brazos de los habitantes se pondrían de nuestro lado, cuando aquellos que conquistaron por primera vez el asentamiento (nota: primera invasión inglesa de 1806), fueron vistos menos ansiosos de conciliar con los habitantes, que en resguardar fuera de todo peligro el botín que habían obtenido?

Existió un vicio radical en el plan original, que ningún esfuerzo posterior podría remediar. Si los que planificaron sin autorización el primer desembarco (nota: primera invasión de 1806), hubieran hecho pie firme en tierra con una fuerza igual a la que fue recientemente expulsada de Buenos Ayres, el país bien podría ahora estar en nuestro poder.”

Nuevamente, a confesión de parte...

En 1982 los ingleses fueron nuevamente vapuleados por nuestras Fuerzas Armadas, luchando en inferioridad de condiciones contra la segunda potencia de la OTAN y haciéndolo con el apoyo logístico, tecnológico y de inteligencia de ésta.

Baste recordar los misiles aire-aire Sidewinder 9 L que le fueron suministrados y que significaron una gran desventaja tecnológica relativa en desmedro de nuestros pilotos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval, que utilizaban misiles de una generación

anterior. También el reaprovisionamiento de torpedos antisubmarinos por parte de sus aliados de la OTAN, el corte de provisión de repuestos y de misiles Exocet AM 39 del que fuimos objeto, el empleo de submarinos nucleares, etcétera.

No obstante, y a pesar de esta tremenda diferencia tecnológica y logística, la gallardía y convicción demostrada por nuestros soldados, marinos y aviadores en la batalla, compensaron estas desventajas y se le hizo frente a un enemigo que llegó a decir que “no había sido un picnic”, lo que habían tenido que transitar.

Si en algo sirvió la guerra librada en 1982, fue **hacer conocer al mundo la existencia de un conflicto que ignoraba**, ante una reclamación de parte argentina que cuenta con todos los antecedentes para justificar que se revierta esta situación colonial anacrónica.

Nos ilusionamos con que, alguna vez, las potencias centrales recapacitarán acerca de las consecuencias que han producido sus actos a lo largo de la historia moderna, y procedan a tomar en consideración los argumentos de los menos fuertes. En síntesis, que llegue a primar la racionalidad, la legalidad, por sobre la fuerza.

En definitiva, 1807 y 1982 son parte de un mismo problema, no son hechos aislados entre sí y así deberíamos considerarlos. Tarde o temprano recuperaremos lo que nos pertenece, por historia y por justicia pero antes, debemos *recuperar la memoria...*

A más de dos siglos y a treinta años, respectivamente, de ambos acontecimientos, es momento de *recordar* las causas que dieron origen al conflicto de Malvinas, para poder entender la génesis del conflicto que continúa irresoluto.

También *recordar* a los que, más recientemente, ofrendaron su sacrificio para recuperar lo que genuinamente nos pertenece. Todavía tenemos una deuda de honor con nuestros veteranos, para quienes entregaron su vida y para los que regresaron y a quienes muchos dirigentes prefieren ignorar.

Finalmente, una causa noble como fue esta, cuyos fines aglutina a todos los argentinos de bien, debe preservársela sin mezclarla con objetivos que no sean otros que la recuperación de lo que nos pertenece.

RECORDANDO A NUESTROS HÉROES

Sergio Raúl Gómez Roca



Nació en Salta el 7 de junio de 1942.

Por razones profesionales su padre fue trasladado a la ciudad de Mar del Plata, donde el joven Sergio tomó contacto con el mar y con la Armada Argentina.

Ingresó a la Escuela Naval Militar en febrero de 1958 y cinco años después, luego de efectuar el primer Viaje de Instrucción de la fragata ARA *Libertad*, egresó como Guardiamarina.

En 1965, casi dos años después de recibirse, se casó con Juana Rubí Ferrer, su novia desde sus años de cadete naval.

Hizo una carrera profesional tradicional, prestando servicio en unidades navales de superficie y adquiriendo capacitación en buceo. Tuvo el honor de recibir del gobierno español la condecoración *Orden al Mérito Naval de Primera Clase*.

Por fin, luego de 27 años en la Armada se le asignó el comando del aviso ARA *Alférez Sobral*, una de las unidades que más millas navegaba al año y de larga tradición en nuestra Marina.

Tenía una personalidad muy particular que combinaba seriedad y formalismo con ocurrencias humorísticas lo cual le permitía atemperar situaciones complicadas.

En una publicación titulada *Rumbo al puerto*, editada por la Promoción 90 de la Escuela Naval, se dice: “Sergio era una persona chiquita de tamaño y grande de voluntad, valor y amor por la entrega, todo esto lo sabía; pero no sabía que la Historia le tenía reservado un lugar de honor.”

Sus hijos lo recuerdan muy cariñoso, con una permanente preocupación para que estudiaran, pero también para que se distrajeran, participando él muchas veces de esos juegos o entretenimientos.

“...No sabía que él sería quien iba a tener el privilegio de ser el primer Comandante, desde los albores de nuestra Patria, que perdería su vida en combate en el Puesto de su buque en alta mar y frente al enemigo”.



Su familia y amigos aún conservan sus escritos en prosa y poesías con los que se entretenía en cada oportunidad que encontraba.

Muy afecto a la lectura y la numismática, también realizaba traducciones inglés-castellano, que sirvieron en su momento para reforzar los tradicionales magros salarios de los militares.

Su esposa dulcemente lo recuerda *“buen mozo, elegante, colaborador en las tareas domésticas y de invariable buen carácter”* tal como lo describe Jorge Muñoz en su libro *La Epopeya del aviso Alférez Sobral*.

Era católico practicante, muy devoto de la Virgen de la Medalla Milagrosa.

Poco antes del 2 de abril de 1982, el *Sobral* fue destacado a puertos del sur patagónico y navegando allí se tomó conocimiento de la Operación Rosario. Una semana después se encontraba en Puerto Deseado esperando ser enviado a ocupar una posición entre Malvinas y el continente.

Justamente el día que arribaron a Deseado, su esposa le comunica por teléfono la gran noticia de que estaban esperando el cuarto hijo. Ya tenían tres: María Paula, de 17 años; Agustín, de 16 e Ignacio, de 8.

El 16 de abril zarparon hacia la posición asignada, que luego, durante el trayecto, sería cambiada por otra al noroeste de las islas, a 190 millas de Puerto Deseado.

Luego de varios días de mantenerse en medio de ese Atlántico Sur caracterizado por no tratar confortablemente a los navegantes, durante la noche del 1º de mayo recibieron la orden de destacarse hacia un punto dato donde debían encontrar y rescatar a dos pilotos de la Fuerza Aérea, tripulantes de un avión Camberra que había sido derribado.

Ni bien emprendieron la derrota hacia allí, el Comandante informó a toda la Plana Mayor y a la dotación sobre la misión asignada y la peligrosidad que revestía, ya que iban a internarse en la zona de exclusión británica y estarían expuestos a los ataques del enemigo. A la mañana siguiente se le informó al *Sobral* por mensaje naval que en proximidades del punto dato para la búsqueda operaba un grupo de tareas enemigo con un portaaviones y seis destructores. Continuaron navegando y al llegar al lugar donde supuestamente se eyectaron los pilotos no los hallaron, por lo que iniciaron el procedimiento de búsqueda que se aplica en estos casos. En un momento dado de esa misma noche fueron sobrevolados por un helicóptero Sea King que se alejó enseguida. Se ordenó cubrir puesto de combate. La incertidumbre del Comandante y la tensión de los tripulantes potenciaban su predisposición para combatir si la situación lo demandaba.

Con toda seguridad, en ese momento las oraciones y los recuerdos familiares inundaban corazones y mentes.

Media hora después fueron sobrevolados por otro helicóptero y el Comandante apreció que el ataque era inminente o que podían llegar a ser abordados por un grupo comando. Ordenó abrir fuego con el montaje de 40 mm de proa y las ametralladoras de 20 mm, sin lograr ningún impacto. Preparándose para un nuevo ataque, cambió el rumbo por otro que diera mayor estabilidad al buque para facilitar la puntería.

Poco después de medianoche se avistaron dos luces lejanas por una de las bandas. El Comandante no perdía las esperanzas de rescatar a los pilotos. Había que hacer lo imposible para no dejar abandonados a dos compatriotas tras las líneas enemigas.

Las luces de la esperanza se tornaron en luces de muerte. Eran tres cohetes, uno de los cuales hizo impacto en la chimenea causando algunos heridos, entre ellos el Segundo Comandante, Teniente de Navío Sergio Bazán.

Gómez Roca, convencido que vendría un segundo ataque, mandó a todo el personal a cubiertas bajas, permaneciendo él en el Puente de Comando, junto con el Guardiamarina Claudio Olivieri y el Cabo Segundo Daniel Tonina.

A la 1:20 del 3 de mayo, menos de doce horas después del hundimiento del crucero ARA *Gral. Belgrano*, el pequeño aviso ARA *Sobral* recibía el impacto de un misil que entró al Puente de Comando por la banda de babor y explotó en su interior. La destrucción del Puente fue total, incluyendo el Cuarto de Comunicaciones en la cubierta inferior. Cayó el palo de proa, se produjo un incendio, se quedaron sin luz ni gobierno. Un fuerte olor inundaba todos los compartimentos.

Aquel texto de la Promoción 90 continúa diciendo:
 “... [Sergio] *No sabía que él sería quien iba a tener el privilegio de ser el primer Comandante, desde los albores de nuestra Patria, que perdería su vida en combate en el Puente de su buque en alta mar y frente al enemigo.*”

Tanto la señora de Gómez Roca como los familiares de todos los tripulantes habían sido informados del ataque pero no se les podía dar detalles porque no se sabía nada del buque, ni siquiera si aún estaba a flote.

Pasaron tres días hasta que el *Sobral*, luego de una navegación de epopeya, logró acercarse a la costa patagónica y ser avistado por fuerzas propias. Allí se conoció e informó la novedad de lo ocurrido.

El Capitán de Corbeta Sergio Raúl Gómez Roca y siete tripulantes, Guardiamarina Claudio Olivieri, Cabo Principal Mario Alnacay, Cabo Segundo Daniel Tonina, Cabo Segundo Sergio Medina, Cabo Segundo Ernesto del Monte, Marimero Primero Héctor Dufrechu y Conscripto Roberto Derrico, habían entregado sus vidas por la Patria, y por su prójimo, aquellos pilotos que nunca pudieron ser hallados.





INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

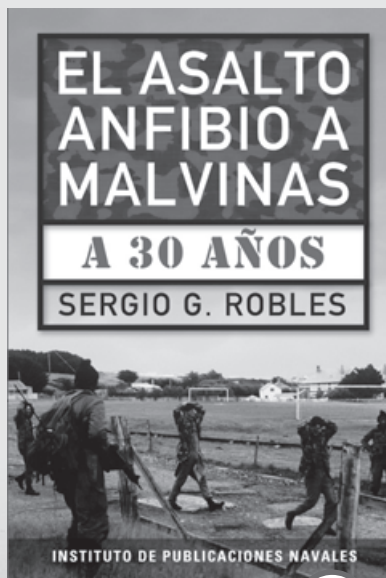
Desde 1961

Ultimos lanzamientos



U-BOOT en acción (1915-1918) **\$85**
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.



El asalto anfibio a Malvinas A 30 años **\$90**
Sergio G. Robles

Veintinueve infantes de marina relatan en este libro no solamente lo que hicieron en cada etapa de la Operación Rosario sino también lo que pensaban y sentían mientras cumplían sus tareas. Los relatos se extienden desde fines de 1981 hasta el 3 de abril de 1982, mientras sus integrantes planeaban las operaciones, se trasladaban, y ejecutaban las operaciones para lograr el control de las Islas. Incluye un capítulo sobre la muerte en combate del Capitán Pedro E. Giachino y otro sobre circunstancias especiales que ocurrieron durante la operación.



Proyecto Azorian **\$110**
Norman Polmar y Michael White
Traducción de Juan A. Imperiale

A pesar de los riesgos políticos, militares y de inteligencia, y después de seis años de preparaciones secretas, la CIA intentó en 1974 el salvamento del submarino soviético armado con misiles balísticos nucleares K-129, hundido en el Océano Pacífico Norte. Éste audaz esfuerzo fue llevado a cabo simulando una operación minera bajo el mar. Azorian, incorrectamente identificado como Proyecto Jennifer por la prensa, fue el más ambicioso intento de ingeniería en el océano y, por su logro, puede ser comparado con el aterrizaje a la luna de 1969.

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

LA EDUCACIÓN FÍSICA EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Alfio A. Puglisi

*“Patria, no tema si el vulgo calla
el nombre oscuro de algún doctor
y ofrenda lauros al guardavalla,
al esgrimista o al boxeador.
Ellos anuncian tiempos mejores
pues cuando un pueblo produce atletas
es que ya vienen los escultores
los humanistas y los poetas.”*

Rafael Obligado

El profesor Alfio A. Puglisi es maestro normal nacional, profesor en Filosofía y Pedagogía, licenciado en Metodología de la Investigación y doctor en Psicología. Ex profesor de la Escuela Naval Militar. Asiduo colaborador del Boletín. Tres veces “Premio Sarmiento”, otorgado por el Centro Naval. Premio “Ensayo histórico 2005” por su trabajo Faldas a bordo, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales. Premio “José B. Collo” por su artículo “Juvenillas Navales” en 2009.

Las clases comenzaron, como de costumbre, a mediados de febrero. Un nuevo profesor hacía sus primeras armas. “¿Cómo será?”, pensaban los alumnos. “¿Cómo andará éste?”, se preguntaban los docentes. A poco de comenzar la clase, Enrique Lúpiz izó la bandera sosteniéndose de una columna de alumbrado. Promediando la misma, subió las gradas de





Primitiva clase de gimnasia con armas, en la actual Av. Sarmiento. Se ve la Escuela en la casa que había sido de Rosas, en Palermo (1898).



AGN. José Corso, primer profesor de esgrima y de educación física.

la tribuna cabeza abajo, sosteniéndose con sus dos manos. Los profes, surtos en el campo de deportes, practicando sus especialidades, miraban de reojo. Los alumnos extasiados. Terminó el primer día de clase, los profes se ducharon y cambiaron al ritmo de cadete, cruzaron rápido el playón, aún sin los árboles que paran el viento y los ruidos del astillero, y encararon el camino hacia el Puesto 4, donde salían las lanchas rumbo a la estación. Entonces, el Decano Morales se le acercó a la nueva estrella y pasándole el brazo sobre los hombros le espetó: *“Muy bueno lo tuyo Lúpiz, pero te recuerdo que aquí no te pagan para que transpires, sino para que hagas transpirar a otros”*.

“Pinta tu aldea y pintarás el mundo”, pinta el vestuario y pintará el espíritu de cuerpo que desde allí se insufló a los cadetes. Esos profesores encarnaron lo que enseñaban. En esta anécdota están presentes el sentimiento del “nosotros”, el novato que paga su derecho de piso, los miembros que lo observan, el Decano que aprueba y guía al primerizo, en fin, la lealtad y el respeto y la cohesión de equipo que los unía.

“Mens sana in corpore sano”. El profesor de educación física logra una gran comunicación con sus alumnos, él trabaja el área psicomotriz. Su tarea es formativa, enseña a dominar las emociones tanto como a dominar al cuerpo. La reacción ante el triunfo y la derrota, el manejo de la frustración, la capacidad de superar obstáculos y de rehacerse ante contratiempos, etcétera, requieren una enseñanza cercana al alumno, por eso, el profesor de educación física se hace confidente y amigo de sus discípulos.

Conocer la historia de la educación física en la Escuela Naval es conocer la historia de una mutua fidelidad y el origen, en buena medida, de su espíritu de cuerpo.

En los comienzos, un Oficial asumía la tarea de realizar gimnasia con armas y aún enseñar esgrima, todo ello era propio del adiestramiento militar.

La educación física formal se inició en la Escuela con el nombramiento de **José Corso**, el 1.º de enero de 1881. No es extraño que fuera profesor de esgrima, en aquella época dominar su técnica era propio de cualquier hombre de armas, no era un deporte más, pues los caballeros solían batirse muy seguido a duelo, incluso por cosas que hoy se considerarían irrelevantes. Corso se retiró tras 28 años de servicios, lo que nos permite inferir que conoció la escuela embarcada, tanto como las sedes de Palermo, Caballito y Río Santiago.

Le siguió **Tomás Benso**, profesor de gimnasia, esgrima y natación, cuya alta data del 21 de marzo de 1893. Y tras él se nombró a **Güelfo Pinelli**, en gimnasia y natación, con alta en 1895, que participó además, del noveno viaje de instrucción en la fragata *ARA Sarmiento*. Por ese entonces ya existían numerosos clubes (del Progreso, Círculo de Armas, Jockey Club, Gimnasia y Esgrima, de Buenos Aires y La Plata, etcétera) donde se practicaba esgrima y otros tantos de regatas, comenzaban además a imponerse diversos deportes practicados inicialmente por ingleses.

El Capitán de Fragata electricista **Jorge Newbery** fue un atleta completo. Practicó unos diez deportes siendo en ellos un pionero. Cerca de 1898 fomentó la natación entre los cadetes de la Escuela Naval, que se desarrollaba de manera muy limitada en el establecimiento de Caballito, y contagió el interés por otros deportes.

Al grupo pionero siguieron **Guillermo Castagnet** en gimnasia (alta 1912, baja 1927); **Manuel Grau** en natación (1924, baja 1955); y **León Abramoff**, gimnasia y box (alta 1926) y **Héctor F. Silles**, atletismo. En 1936 y 1939 con las designaciones de **Eugenio Luchetti** y **Luis E. Pascual** se habla de “Cultura Física”, todo un avance.

Tres eran las grandes áreas tenidas en cuenta. La esgrima, como ya se ha dicho, por una razón militar; la gimnasia, orientada a generar un buen estado físico; tanto como entrenamiento básico en el manejo de las armas y la natación, por ser marinos.

Desde la incorporación del buque escuela específico, la fragata *ARA Sarmiento*, se sintió la necesidad de contar con un profesor de inglés y otro de educación física a bordo. Se alternó entre esgrima, gimnasia y box, éste último, un verdadero hallazgo. Quienes viajaron no fueron profesores de la Escuela, sino de los clubes porteños o Prebostes del Ejército ⁽¹⁾ y estaban adscriptos a la Plana Mayor junto con el “profesor” de otra novedad: la fotografía. Iban, además, tres o cuatro maestros primarios para enseñar a los conscriptos, y personal subalterno.

El primer viaje de la fragata, comandado por Onofre Betbeder, fue el más largo de su historial, 49.500 millas, zarpó el 12 de enero de 1899 y regresó el 30 de septiembre de 1900. Llevó consigo al fotógrafo Pastor Valdés; al profesor de idiomas ⁽²⁾ Daniel Mackinlay Smith; y al profesor de esgrima, **Víctor Flechet**. En San Francisco, el capitán contrató al boxeador norteamericano **Bert Collins**. Alegó que no se le podía seguir dando una navaja a la marinería y que ésta debía saber defenderse con los puños. Ofrecemos una foto registrada durante el viaje, en cubierta se ve en primer plano los esgrimistas y tras ellos, a la derecha, una pareja boxeando. No sabemos si llegó a confrontar con Jorge Newbery, divulgador de ese deporte en nuestro medio. El boxeo profesional estaba prohibido en Buenos Aires, por lo que se peleaba en Avellaneda, aunque se lo practicaba en clubes privados. Newbery y Collins lograron imponer el boxeo a la americana –sólo mediante puños– mientras que otros intentaban divulgar el “savate”, de origen francés, que incluía golpes con los pies.

Durante el séptimo viaje de instrucción de la fragata *ARA Sarmiento*, su comandante, el Capitán de Navío Adolfo M. Díaz, presenció en Japón un entrenamiento de judo y quedó sorprendido por su eficacia, por lo que decidió contratar un profesor. Aceptó el puesto **Yoshio Ogata** (1885-1970), quien tenía 20 años y desde los 10 lo practicaba con el creador del judo, Jigoro Kano, tiempo después Ministro de Educación. Ogata fue contratado con el grado de Suboficial Primero Maestro de Armas, con un sueldo de \$150, más viaje y estadía pagos. Trajo consigo a un ayudante, Kotoku Wanatabe. Ambos serían dos de los primeros quince inmigrantes japoneses que llegaron al país. Aquí conoció a muchas personalidades, entre ellas a Jorge Newbery, a Ramón Falcón, a Carlos Delcasse –dueño de la Quinta del Ángel, en Belgrano, donde se realizaron numerosos duelos–, y otros. Volvió al suyo para ver a su madre, embarcando en el XIV viaje de la fragata *Sarmiento* y regresó aquí. Afincado en el país, en su propio *dojo* formó numerosos discípulos. Enseñó en la Policía Federal y en la de la Provincia de Buenos Aires; en el Ejército Argentino, en Campo de Mayo; en Neuquén, para la Gendarmería; y en el Club Gimnasia y Esgrima. Falleció en Buenos Aires en 1970. De este modo, la Armada fue la introductora de ese deporte en el país. ⁽³⁾

Pero el judo tardó en llegar a la Escuela, con Abramoff se privilegió el box, hasta la década del 40 en que se nombra a Joaquín Negreiro; con el tiempo se transformó en “defensa personal” y luego se le sumó *taekwondo*. **León Abramoff** a los 18 años fue campeón argentino medio pesado, consiguió la unificación del box hasta entonces escindido entre Asociación Argentina de Box y Federación Argentina de Boxeo. Dirigió a profesionales como el cam-

Tres eran las grandes áreas tenidas en cuenta. La esgrima, como ya se ha dicho, por una razón militar; la gimnasia, orientada a generar un buen estado físico; tanto como entrenamiento básico en el manejo de las armas y la natación, por ser marinos.

(1)
Profesor de Gimnasia y Esgrima, podían llegar hasta el grado de Capitán, luego a grados más altos.

(2)
Enseñaba inglés y algo de francés, según la costumbre de la época.

(3)
Ogata comenzó la práctica del béisbol con operarios de los frigoríficos Swift y La Blanca, fue entrenador del “Nipón Béisbol Club”. En el primer viaje vinieron dos niños japoneses, Yoshio Shinya (aquí fue abogado y periodista) y Chujiro Toriumi (luego ayudante de farmacia en la Armada).

peón sudamericano Elio Plaisand, al europeo Emilio Spalla, al platense Julio Mocoroa y al amateur Héctor Méndez (Medalla de Plata en los Juegos Olímpicos de París-1924). Ingresó a la Escuela a los 22 años. También fue profesor del Colegio Militar y de la Policía Federal Argentina. Era muy exigente, acostumbrado al trato duro.

El boxeo siguió de la mano de **Juan Carlos Morales**, ingresado en 1942, un caballero, quien además era el *match maker* (promotor) del Luna Park. La anécdota inicial lo muestra encarnando el rol de mentor y eso fue, se formaron a su lado Tito Lectoure, luego cabeza de ese emporio del espectáculo, y Amílcar Brusa, uno de cuyos pupilos fue Carlos Monzón. Morales se retiró en 1971,

En la misma época actuó **Raúl Landini** (1909-1988), alias *Cronómetro*, peso welter, de dilatada carrera. Logró 43 triunfos en 54 combates, en 1928 fue Medalla Plata en Amsterdam, se retiró en 1940. Ingresó a la Escuela en 1944. Aparece en la película *¡Segundos afuera!* de Chas de Cruz. Presidió la casa del boxeador y en lo privado, era un excelente violinista.

Les sucedieron **Eutimio Monzón**, que en 1943 había sido campeón argentino de novicios peso liviano y a éste, **Mario Pereyra (1942-)**, peso welter (Bronce en San Pablo 1963, quinto en Tokio 1964, con diez peleas ganadas y un empate como profesional). A partir de las enseñanzas de la guerra de Malvinas se especializó en supervivencia en el mar, frío extremo, hielo, monte, selva, guerra química, biológica y nuclear, animando esa materia creada en 1983. Caminó solo por Asia y el Altiplano. En 2003 contribuyó a gestar el concurso *Orientation* realizado en Traslasierra, San Luis. Fundó la Escuela Argentina de Supervivencia. Su ladero en esta área fue **Horacio Rimoldi**, juntos cruzaron la Isla de los Estados de San Juan de Salvamento a Puerto Parry, pasaron horas inmovilizados en la turba. Escaló, además, el Kilimanjaro y el Aconcagua, y nos dejó a su hija **Julieta Rimoldi**, que ascendió varias veces a éste (la primera, a los 17 años), también al Lanín y al Piscis, ha navegado el Salado en canoa y kayak y cruzó longitudinalmente la Isla de de Estados en 2004 con un equipo de la Armada. ⁽⁴⁾

(4)

A comienzos de la década de los 70 hubo un grupo de cadetes andinistas, tras egresar, no se prosiguió con la práctica. También hubo campamentos a Bariloche organizados por el padre Ángel Maffezini.

Al retirarse, Monzón puso un gimnasio en su ciudad natal, Rafaela; tras varios años de ausencia apareció en una cena de camaradería, tarde pero llegó, había viajado solo desde allí. Saludó como si entrara al ring, quería ver a los muchachos. Era su despedida, falleció al año siguiente. El inconsciente es así.

Joaquín Negreiro fue profesor de judo en nuestra Escuela y en la de Prefectura de Zárate, desde allí venía para comenzar sus clases a las 14 hs. También enseñó en Boca Juniors, llegó de la mano de León Abramoff y formó a numerosas promociones. Paulatinamente fue dando Defensa Personal. De cuerpo voluminoso, por la materia que enseñaba era algo rústico; pero siempre, por compensación, hablaba de urbanidad, cortesía o modales. Había que verlo pedir amablemente que no se fume en el tren, mientras la cara y su cuerpo amedrentaban. Volveremos sobre él.

El Sensei **Oswaldo Amadeo Ferraro** (1930-2011), 7° Dan, discípulo del mismísimo Ogata, creó en 1973 la Federación Argentina Intercolegial de Judo (FAIJ), lo que mereció elogios de éste. Fue profesor en el colegio San Francisco de Sales, Santa Catalina, San Juan Evangelista, Nueva Pompeya, Winston Churchill, etcétera. Ingresó a la Escuela por concurso en 1973, junto con Mario Pereyra y **Alberto Porrini**, de esmerado físico, cuyo perseverante cuidado transmitió a los cadetes. **Fernando Yuma**, platense y sucesor de Ferraro, ha sido entrenador de Paula Pareto, medalla olímpica y del cadete Roque Oporto Leiva, campeón argentino en la categoría Kiu Novicio.

El primer profesor de Taekwondo fue **Rodolfo Laborda**, profesor de Educación Física, egresado de la Universidad de la Plata, especializado en alto rendimiento deportivo, expresidente de la Federación Bonaerense de dicho deporte, que estudió con Chung Moon Cheng, Yong Chae Ku y Jong Hee Chang desde el 74, año en que comienza su formación.



Yoshío Ogata, Osvaldo Ferraro, León Abramoff, Raúl Landini, Eutimio Monzón.



Una división completa con Abramoff en el ring.

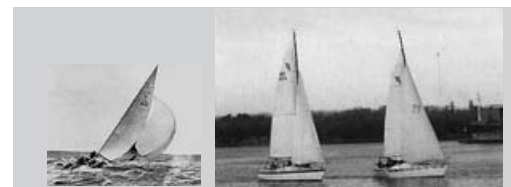
Alguna vez se intentó dirimir en un ring, como si fuera experimento crucial, qué materia era más eficaz para un combate, judo o box. Los representantes de uno y otro deporte fueron Monzón y Negreiro, no trascendió el resultado. Fue un combate a vestuario cerrado.

Remo y vela, materias profesionales, fueron dadas en los comienzos por Oficiales. Eleazar Videla, un ministro emprendedor, renovó con sus innovaciones la Armada, por aquel entonces Marina de Guerra. Creó la Infantería de Marina, hasta entonces Artillería de Costas, la Escuela de Guerra Naval, desarrolló la aviación naval con Marcos Zar y construyó nuevos edificios para la Escuela Naval y de Mecánica. También impulsó el remo y la vela, estas disciplinas fueron consideradas deportes y pasaron a manos de profesores civiles con relevantes méritos y experiencia. Así llegaron los hermanos **Enrique y Julio "Julito" Russo**, ligados al Nahuel Rowing Club, este último, campeón argentino *senior*, de *single scull* en 1932. Julito fue hombre de gran bonhomía, vivía en la escuela y era amigo de todos, muchas veces concilió partes encontradas. Gran conocedor de la zona y de todos los riachos del pequeño delta de Río Santiago, nos cruzábamos con él a primera hora; nosotros a clase, él a desayunar, venía de entrenar al equipo de remo, que tenía horarios especiales, y comía por separado un menú específico. Así fue como los remeros forjaron su espíritu de equipo tal como los de rugby.

Julito formó decenas de remeros y algunos campeones. Pronto se le asoció un olímpico, el **"Negro" Oscar Moreno**, que se entrenaba en los riachos de Ensenada, de gran porte y musculatura, hombre de silencio y palabras justas. Por la mañana era operario de la Base Naval, por la tarde "profe" de remo. Había sido campeón argentino y sudamericano *senior* y representante argentino para los juegos de Londres 1948. Nos dejó a su hijo.

La vela, por su parte, encontró un gran protagonista en **Rufino Rodríguez de la Torre**, "niño bien", quien fue jefe de la delegación de vela en los juegos olímpicos de Berlín disputados en Kiel. Viajó antes y adquirió en Suecia el *Matrero II*, un velero de la clase de 8 metros, con él obtuvo el séptimo puesto. De regreso, en 1936, fue nombrado profesor de la Escuela haciendo crecer ese deporte. En 1942 publicó el libro *Manual de yates*, editado por la Escuela y anticipado en algunos artículos de la revista *Ciñendo*. En 1945 fue uno de los promotores de la primera Regata Buenos Aires-Río de Janeiro. En 1948 participó con la clase 6 metros en los juegos de Londres obteniendo la Medalla de Plata. Su barco, el *Djinn*, ya era viejo; había sido adquirido de segunda mano pero con buenos antecedentes en los EE.UU., donde fue construido. Junto con este velero se adquirió el *Star Arcturus* y, a través de la Escuela Naval, el *Dragón Pampero*. La clase *Dragón*, diseño del olímpico *Bjärne Åas*, poseía cabina cerrada, dos cuchetas y tambucho en proa. De regreso, estuvieron en custodia cuatro años bajo un tinglado de la Escuela, los reflataron para correr en Helsinki 1952, Rufino obtuvo el quinto puesto.

Interrogado Rufino sobre el porqué de la enseñanza de la vela en una



El *Djinn*.

Los yates Pearson.

época de propulsión a vapor o diesel respondió: *“Otorga sensibilidad al viento, a la corriente, desarrolla una emulación y un instinto de la maniobra imposibles de adquirir por otro medio, y menos en una embarcación mayor. El Oficial no puede ignorar nada de lo referente al agua ni a la maniobra de un barco, sea éste una falúa, un yacht, un submarino o un acorazado. Es necesario navegar y recorrer millas en el agua para conocer el mar, así como los aviadores acreditan horas de vuelo”*. (Ciñendo, 1942)



El Fortuna II.

El Capitán de Fragata Mariano Torre ⁽⁵⁾ recordó la enseñanza de la vela en la Escuela. Primero se comenzaba con una ballenera, luego con los cinco metros con sus clásicos volantes para cazar burdas (quince veleros habían sido importados de la casa Abo de Finlandia), le seguían los dos West Solent, *Hércules* y *Belfast* y, por entonces, se navegaba con el cúter *Bisogno*, al que le siguió el *Fortuna*, construido en 1949 y con capacidad para recibir a 12 cadetes. Este yate ganó varias regatas en el país y en el extranjero; aún a flote, forma cadetes. Fue seguido del *Fortuna II* (1976) y el *III* (2004) de moderna concepción y también construidos aquí. Han tenido también logros internacionales.

En 1941 se botó el primer grumete en los talleres de Dársena Norte, más tarde, en el 48, se asignaron a la Escuela ocho yates adquiridos en Europa y bautizados con nombres de antiguas embarcaciones de la Armada. Comenzada la década del 80 el Almirante Jorge Goulu, un velerista, compró ocho yates *Pearson Flyer*, capaces de cruzar el río. ⁽⁶⁾

En 1955 se adquirió el yate *Juana* a René Salem, que después obtendría excelente desempeño en la regata Torbay-Lisboa para barcos escuela. Como el buque escuela de ese año, el *Bahía Thetis*, se encontraba en la zona, se incorporaron a la tripulación los cadetes Miguel Castellano y *El Pato* Carlos Duperrón. Le siguieron las regatas Brest-Canarias y El Cabo-Río. Los capitanes Atilio Porretti y Luis Palacios Córdoba, más la mano de don Rufino, formaron así los futuros veleristas. Ha narrado aspectos domésticos de la primera regata Osvaldo Scuderi ⁽⁷⁾, de quien tomamos el siguiente párrafo:

“Nos dieron alojamiento en tierra en la Escuela Naval Británica de Dartmouth. En lugar de usar dormitorios comunes para alrededor de 60/80 cadetes tenían camarotes individuales. En vez de despertarnos con un odioso clarín tocando diana y las órdenes de los brigadieres, allí daban unos golpecitos en la puerta y entraba un mozo que decía ‘Sir, your tea is ready’. Luego de cumplir con los ritos matinales y recién al pasar al ‘breakfast room’, la mayoría de los cadetes estaban ya desayunando, inclusive algunos leyendo el diario; nosotros, de acuerdo a nuestra costumbre saludábamos con un ‘good morning’. Nos contestaban pero con cara de extrañeza o de poca felicidad. Después descubrimos que en ese lugar es signo de mala educación saludar antes del desayuno, se supone que recién levantado uno no está de humor para hablar con nadie. Ingresar en la Marina Inglesa, por lo menos en esa época, era una cosa bastante difícil. Se necesitaba tener cierta prosapia, abolengo, algún título nobiliario, o por lo menos ser rico.”

Rufino poseía gran vida social, alternaba sus pocas horas en la Escuela con una intensa participación en el Yacht Club, su segundo hogar. Integró el grupo al que por un convenio con la Armada siguió el curso de aviador naval y obtuvo el grado de Teniente de Fragata de la Reserva Aeronaval. Venía a la Escuela en avión, a eso de las 11 h los cadetes escuchaban el ruido, era él que amerizaba en Río Santiago. Almorzaba y luego daba clase. Pasajeros ocasionales para el regreso: el señor Director o Lúpiz. Hasta que llegó un Director a quien no le gustó la cosa. Se prohibió acuatizar en vías navegables. Todo terminó tras una sudestada, cuando uno de los aviones amarrados en el antepuerto rompió amarras y penetró por una de las tres bocas de cloaca de 7,50 m de ancho por 4,50 m de alto, que desemboca allí. Por la misma época se construía el aeroparque metropolitano y estos aparatos fueron donados a otros clubes. De todos modos, los cadetes de cuarto año tuvieron dos Stearman a su disposición en el cercano Fuerte Barragán, con ellos aterrizaban en el playón de la Escuela.

(5) *“El crucero La Argentina y la práctica velera”*. En Boletín del Centro Naval (Vol. 119, N.º 803, julio-diciembre de 2001).

(6) *También formó un Gabinete de Informática con 10 máquinas que se asociaron a la Radio Shack TRS80, con impresora, que yo había traído un año antes para el Gabinete Psicopedagógico.*

(7) *Osvaldo Scuderi lo narró en la revista Náutico N.º 272, 2010. Torbay es un puerto inglés.*

Conocí a Rufino cuando ya era un hombre mayor, regordete, usaba sombrero de ala ancha y, a modo de corbata, dos tiritas como los vaqueros; hacía gala de conocer la noche porteña y poseía miles de cuentos y anécdotas que entretenían a sus excolegas de la Escuela. Lo de Rufino no es casual, si por la mañana existían miembros de las Academias, por la tarde los había olímpicos o panamericanos. Siempre se buscó la excelencia.

Carlos Duperrón navega desde los 9 años. Lo hizo en Las Yolas, Ríos de la Plata y Grumetes. Integró el equipo de vela de la Escuela Naval, corriendo en Balleneras y 5 metros internacional. Desde 1955 hasta 1976 fue tripulante del ARA *Fortuna* con el que corrió alrededor de 180 regatas: Mar del Plata (14 veces), Río de Janeiro (11 veces), Bermudas (5 veces) y Fastnet (2 veces). Fue profesor de Navegación Astronómica y Yachting en la Escuela Naval (hasta 1995). También fue profesor en la UBA de Sistemas para la Navegación en la carrera de Ingeniería Naval, y durante 15 años los de Patrón y Piloto de Yates en el YCA, Liga Naval y Puerto Madero. Es autor de diversas publicaciones, el *Manual de Navegación* (Tomos I y II), las *Tablas de Navegación* y el *Manual de Balleneras*, traducciones y artículos. Ha trasladado el yate *Pronto* desde Fort Lauderdale (EE.UU.) a Buenos Aires, y el velero *Heroína* desde Buenos Aires hasta Palma de Mallorca. Cuenta con más de 150.000 millas navegadas en el Atlántico Sur, Atlántico Norte, Pacífico Sur, Mediterráneo y Mar Caribe.

José "Pocho" Chiesa, platense, hombre que lleva la vela en la sangre, actuó en la Escuela y en el Liceo, dejando un gran recuerdo. Fue un gran animador de lo náutico. Hoy **Jorge "Negro" Solís**, **Jorge Di Paola**, **Carlitos Galván** y **Gustavo Federico Onetto** han conformado un nuevo equipo.

Como se dijo, la esgrima era el arma señorial, tal vez hoy olvidada en el país, prevaleció el estilo italiano y fue muy cultivada por la oficialidad y los cadetes.

Escipión A. Ferretto, fundador de la Escuela de Educación Física del Ejército en 1897 y autor de *Esgrima del Sable*, siguió a los mencionados en el primer cuarto de siglo, junto con él estuvo Ítalo Barabán (1868-1938), egresado de la Escuela Magistral de Roma, dio clase también en el Colegio Militar, el Colegio Lasalle⁽⁸⁾ y el Cuerpo de Bomberos.

Enrique Lúpiz (fallecido en 1974) de ascendencia austríaca, triple campeón argentino de esgrima y preparador físico egresado de la escuela del Ejército, dirigió equipos de primera como Boca Juniors (1947), Rosario Central, Banfield, Huracán, Danubio de Uruguay y en 1959, el Celta de Vigo, en España (*La Vanguardia* de España, 1/7/1959). Practicó esgrima con Perón y murió el mismo día que él. En la Escuela enseñó también gimnasia con aparatos, usaba un muñequito saltimbanqui para enseñarle a los cadetes la postura corporal que debía adoptarse. Dejó tras de sí legendarias anécdotas.

"Lúpiz te llaman de España, vení, atendé". En el vestuario se hizo cierto silencio. "Che, no embromen que me estoy cambiando", respondió él. "Nooo, va en serio, vení". Lúpiz se acercó, "Hola, siii..." y corroboró que no era broma por el acento galaico-español que llegaba de lejos. El grupo, expectante, sólo miraba hacia él. "Y no sé...", contesta. El grupo se torna más expectante aún. Entonces gira la cabeza tapando con una mano el micrófono del tubo del teléfono y dice: "Muchachos me quieren contratar del Celta de Vigo... No sé cuánto pedirles". "Pedile 250 mil...", contesta una voz desde el grupo. Era una exorbitancia para la época. Se lo dieron. Lúpiz pidió licencia...

Imre (Américo) Gorondy, húngaro, era exmaestro de esgrima de la Academia de Oficiales Ludovika de Hungría. En 1962 junto con Marcell Májerszky fundó el Centro Húngaro de Esgrima; en 1970, el Centro Húngaro. Colaboró también en la creación del colegio San Ladislao y del *Mindszentynum*. Era muy afable, paternal y cariñoso, besaba al estilo europeo oriental a sus alumnos. Migraciones lo llamó "Américo".



Rufino de la Torre, Carlos Duperrón, Enrique Lúpiz e Imre Gorondy.

(8) El Lasalle, el Champagnat y el Salvador tuvieron pedanas y stand porque quien rendía las condiciones de tiro podía ser subteniente de la reserva. La instrucción militar en los colegios se suprimió por Pablo Pizurno en 1898, pero el tiro siguió hasta los 70. El batallón del Mariano Acosta se llamó Los Pozos.

El nuevo edificio había sido diseñado por el profesor de la escuela Ulric Courtois, pero éste quedó grande para el terreno de la base naval y más grande aún para el siempre escaso presupuesto, se lo acotó. Incluía tres arboladuras en tierra para entrenamiento de cadetes.

Almorzábamos, como siempre, a las 13, algunos –no muchos– concurrían al bar, abierto desde las 12:30, la sociabilidad era bien vista. El maestro Gorondy llegó apurado, se sentó y dijo: “Clases suspenderse, nadie avisar”. Había ensayo de ceremonia. Agregó: “Mejor comer algo que esperar lancho”, y comenzó a apartar el tomate de la ensalada ya servida. Alguien me hizo gestos para que le preguntara y lo hiciera hablar. “¿No come tomate maestro?”, lo interrogué. “Yo prometer nunca más comer tomate cuando salir de Hotel de Inmigrantes”, y agregó: “Sólo servirme eso mientras estuve allí”. Fue el comienzo de su larga exposición, en ella repasó su vida durante la guerra. Movilizado como capitán de artillería hipomóvil en la Segunda Guerra, marchó con las fuerzas húngaras hacia el Este, llegó hasta las proximidades de una gran ciudad, tal vez Moscú o Stalingrado. Dijo haber visto su humo sobre el horizonte, hizo un silencio y agregó: “Hombre tener más voluntad de vivir que animal. Durante retirada mi caballo morir de frío y yo tomar su sangre”. “¿Y cómo entró en la Armada?”, le pregunté. “Cuando yo llegar, hondrear telas en Once, hasta que entrar en Hidrografía como ayudante porque saber hacer mapas. Ahí ver mis antecedentes e invitarme a Centro Naval y Escuela Naval”. Muchos profesores contaban con experiencia de vida para transmitir a sus alumnos.

La Escuela de Gimnasia y Esgrima del Ejército se fundó en 1897 y formó con intermitencias a los profesionales del área hasta su cierre en 1966. Cuando se excedía en número se cerraba, para volverse abrir cuando menguaban los docentes. De ella surgieron **Edmundo Rastellini, Emir Navarro, Enrique Lúpiz y Alfredo Lettieri**, con una enorme capacidad para hacer amigos, que reemplazó a éste. Todos estaban habilitados para dar clase también en escuelas secundarias. Hubo además, una Escuela Normal de Tiro, fundada por el Coronel Enrique Rostagno, destinada a preparar Instructores. El Instituto del Profesorado, con régimen de internado, se creó en San Fernando, en 1939. El Instituto de la Universidad de La Plata data de 1953

Se siguió el modelo militar, que alcanzó al ámbito civil de las escuelas primarias y secundarias. Se impuso el libro *Gimnasia Metodizada*, (Manual 45 del EA), se capacitaron docentes primarios y secundarios. Se organizaron desfiles, marchas y torneos deportivos siguiendo el modelo de demostración o gala militar, cuadros gimnásticos, etcétera. Había voces de mando tipificadas (voz “preventiva” y “ejecutiva”, entre otras) Era una gimnasia analítica, con movimientos fragmentados. Pero los movimientos responden a una intuición corporal que siempre es global. Los tiempos cambian y los astronautas, hombres rana o paracaidistas de caída libre, muestran otras necesidades. Prevalecía la gimnasia por sobre el juego, y cuando había gimnasia rítmica con banda, el solo hecho de equivocarse traía la sanción de un turno sin salida ⁽⁹⁾. Enrique Romero Brest (1873-1958), fundador del Profesorado de Educación Física y creador del juego de Pelota al Cesto, se enfrentó con el General Adolfo Arana, que sostenía el modelo militar.

Las clases comenzaban con ejercicios de locomoción, algo de trote, pasaban a su parte central que era la gimnasia (a veces con aparatos) y se remataban, en el escaso tiempo que quedaba, con juegos (que era lo que más nos gustaba a los alumnos). Prevalecía la gimnasia de origen sueco, alemán o danés por sobre el juego de origen inglés o americano. Luego esto se fue equilibrando con el tiempo. La organización de la materia Gimnasia, en el profesorado lo confirma: durante mucho tiempo en primero se daba gimnasia sueca; en el segundo, calistenia y en tercer año, gimnasia danesa. Más adelante, el enfoque sobre el movimiento humano dinamizó y alegró las clases. El que habla ingresó al servicio militar con las condiciones de tiro cumplidas, sabiendo marchar y dar las voces de mando, en la Escuela Normal se lo practicaba.

La primera escuela de Río Santiago, inaugurada por García Mansilla en 1909, contaba con aparatos: barras, argollas, clavos, manubrios, mástil de equilibrio, etcétera. Para natación se diseñó una pileta (jaula) flotante sostenida por dos falúas. El nuevo edificio había sido diseñado por el profesor de la escuela Ulric Courtois, pero éste quedó grande para el terreno de la Base Naval y más grande aún para el siempre escaso presupuesto, se lo acotó. Incluía tres arboladuras en tierra para entrenamiento de cadetes.

(9) Entrevista al CC Pedro Bontempí, que ingresó en 1942. Véase Ciñendo, N.º 124, Año 1983.



Gala gimnástica años 1935/36. Al fondo se ve el Náutico La Plata con su rampa.



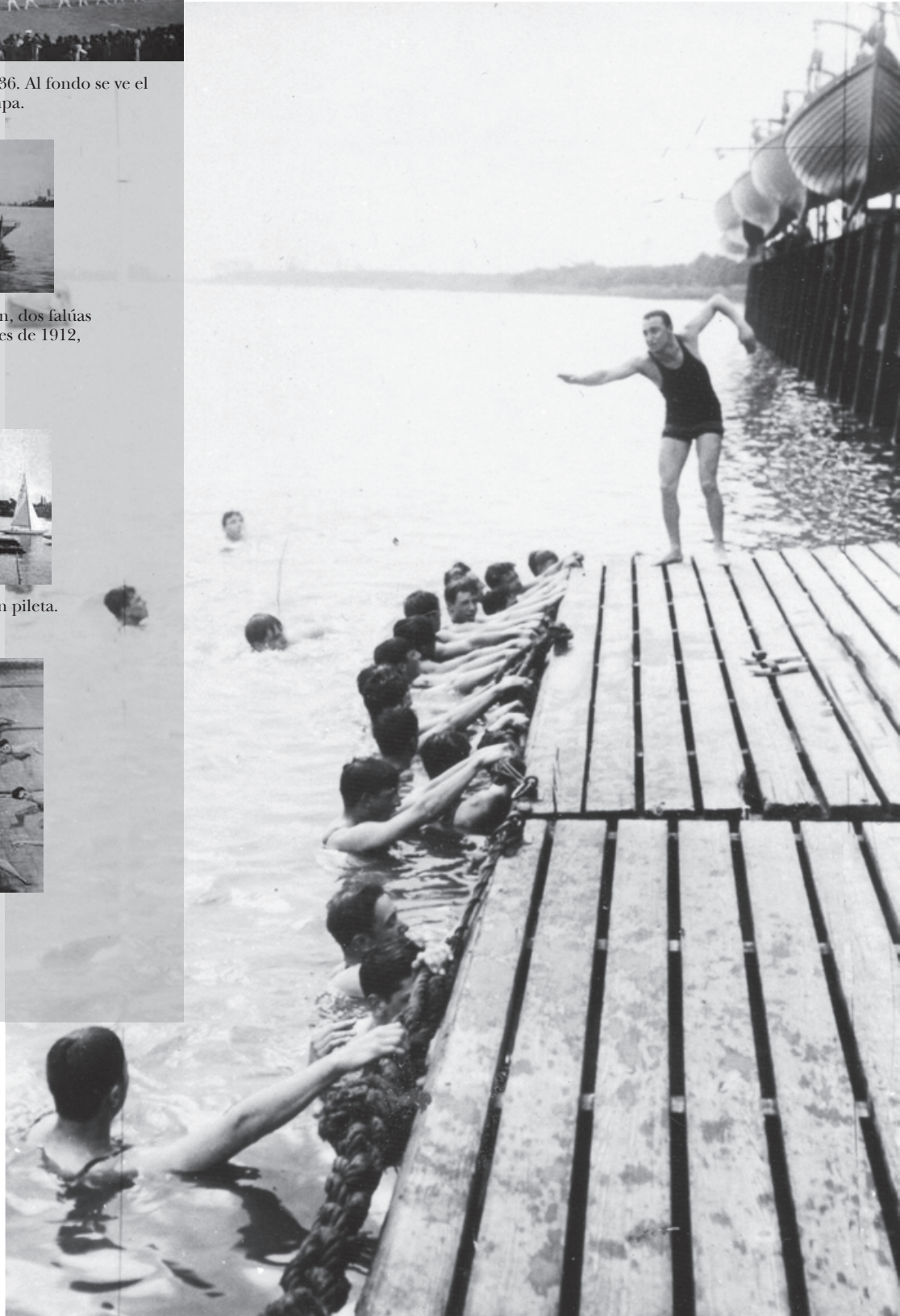
Jaula para aprender natación, dos falúas la movían en el río. La foto es de 1912, acaso otro invento del Almirante García Mansilla.



Torneo interno, natación sin pileta.



El profesor Manuel Grau dando clase en el río (derecha) y en pileta recién inaugurada (arriba).





Cinchada marinera (1936).



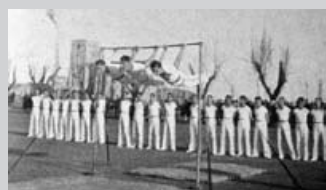
El Ocho Campeón Argentino y Sudamericano, 1973. De izq. a der.: Julito Russo, Oscar Moreno y Alfredo Robles.



Primer Año ganador en falúa, 1936.



Ocho con timonel, 1981.



Cadetes haciendo demostraciones en la barra, 1936.



Cadetes en el torneo de grandes aparatos, 1944.



Trepando un obstáculo, 1981.

En el reglamento de 1907 la gimnasia se practicaba en los dos primeros años durante 2 horas semanales y esgrima quedaba para los dos últimos, sin ser materia de examen. En el horario se hablaba de “ejercicios, gimnasia, esgrima o baile”. García Mansilla había impulsado este último para dar roce social al cadete. Luego, a partir de 1919 la gimnasia fue considerada materia específica y sujeta a reglamentación.

En el reglamento de 1944 hallamos más horas por año, la práctica de deportes y grandes aparatos por separado, y el peso de los deportes náuticos.

Las instalaciones de la primera escuela de Río Santiago resultaron chicas, sin pileta, practicando natación en el río; con pedana en el patio cubierto, sin pista de atletismo; todo conspiraba contra la excelencia pero aún así se obtuvieron resultados.

A medida que se rellenaban los terrenos aledaños a la Base Naval Río Santiago para albergar la segunda escuela, se construyeron primero las canchas deportivas. El arco de fútbol estaba donde hoy se encuentra la casa del director. Detrás del edificio de la imprenta había una bahía donde remataba el canal lateral, allí los empleados pescaban. Enfrente se encontraba una zona de quintas y el Club de Regatas La Plata, con su rampa, hoy Astillero Río Santiago, situado entre el canal Waldrop y el arroyo La Joaquina Grande. He visto abastecer el Hospital Naval Río Santiago desde la base, por medio de una falúa que remontaba dicho canal.

Planes de estudio	Denominación	HORAS SEMANALES				
		Curso Prep.	1 ^{er} año	2 ^o año	3 ^{er} año	4 ^o año
1919/1922	Ejercicios y educación física.	5	5	5	5	
1923/1924	Ejercicios físicos e infantería.	9	9	9	9	
1925	Ejercicios físicos	11	9	9	9	6

Clase o actividad	NÚMERO DE CLASES			
	1 ^{er} año	2 ^o año	3 ^{er} año	4 ^o año
Gimnasia	2	2	—	—
Natación	2	2	1	1
Boxeo	1	1	1	1
Esgrima	—	—	2	1
Grandes aparatos	—	—	2	1
Atletismo	1	1	—	—
Deportes náuticos (considerado instrucción marinera)	4	3	5	6

Con la nueva camada de profesores, llegados en la década del 40, Alberto Dallo, Carlos Raris, Alfredo Robles, Jorge Kistenmacher, Telémaco González, entre otros, las clases se dinamizaron. Perteneían a una misma generación, lo que ayudó a que se integraran y formaran un equipo docente. Se le sumó la práctica de más deportes.

Alberto Dallo (1924-2012), egresado del profesorado de San Fernando, asistió al Real Instituto de Gimnasia de Estocolmo, y tuvo por maestro a Ernst Idla, a quien acompañó por Sudamérica sirviéndole de traductor. Fue ayudante en la Escuela de Educación Física de Maryland, especializándose en natación y saltos ornamentales. Años después viajó a Europa para asistir a cursos en Viena, Colonia, Schieleten (Austria). Dictó cursos en Alemania, Chile y Brasil. Estudió y logró la expresión masculina del movimiento humano tal como se había trabajado hasta entonces con mujeres. Se ha desempeñado en la Escuela Naval, en la de arte dramático y en el profesorado de donde egresó. Con Enrique Romero Brest trabajó en la formulación de una teoría general de la gimnasia. Ha escrito numerosos libros y artículos. Es miembro de la Academia Argentina de Ciencias de la Educación.



Juan Carlos Morales, Alberto Dallo y Jorge Kistenmacher.

Acompañaron a Dallo, **Alfredo Robles** y **Carlos Raris**, también egresados de San Fernando y entrañablemente ligados a ese instituto. Los tres escribieron textos a pedido del Ministerio de Educación de la Nación. Robles fue además, preparador físico del club de fútbol Ferro Carril Oeste (*"Nunca vayas el lunes al club si el domingo perdiste"*, solía decir) y Carlitos Raris, personaje querido, tuvo numerosos discípulos en Quilmes y Bernal en cuyas escuelas también actuó.

Orestes Carlos Rossi (1924-2012), kenisiólogo, ex panamericano, también formó discípulos en atletismo y rugby. Exigían seriedad y esfuerzo y brindaban amistad.

Se agregan a ellos dos temperamentos bien disímiles. **Miguel A. Alonso**, serio y circunspecto, que se contraponía a **Carlos Giovinetto**, locuaz, hombre de mil anécdotas y chistes. Cuando enfermaron los árboles situados a la vera del camino hacia el Puesto 4 y debieron ser cortados, motivó a los Profesores de educación física a donar otros en su reemplazo.

El Instituto del Profesorado de educación física fue un internado de hombres. Obvio que en esas condiciones la creación de fraternidades estudiantiles, la cultura institucional y el espíritu de cuerpo se potencian. También los rituales de iniciación que los antiguos exigen de los novatos. Giovinetto siempre contaba las que había hecho, nunca las que había pasado. *"Novato, ¿está dispuesto a mostrar su valor y su aguante?"*. Un tribunal de alumnos del último año interroga. *"Haré lo que me pidan"*, responde con los ojos vendados. *"¿Es capaz de comer este plato de lombrices?, usted será uno de los nuestros"*, prosigue el interrogatorio. *"No todos sortean esta prueba"*, acota uno de ellos para darle mayor dramaticidad al acto. *"Es exquisito"*, señala un tercero. Se lo sirven y debe comerlo sin cubiertos poniendo la cara sobre el plato. El novato lo hace, pero no son lombrices sino mondongo cortado muy finito con un poco de salsa de tomate. La Escuela no ha sido ajena a algunos ritos, los cadetes de primer año debían hacer "el salame", dejándose caer de espaldas desde el trampolín, algunos tirándose desde el techo, otros haciendo rapell desde él.

Jorge Kistenmacher (1919-2010), abanderado en el Instituto de San Fernando, fue un auténtico innovador en la preparación física del futbolista. Escribió más de una decena de libros. Fue entrenador de Estudiantes de la Plata siendo director técnico Ángel Zubeldía, también entrenó la Selección Nacional. Introdujo las prácticas matutinas, dietas balanceadas, cargas graduales, concentraciones, preparación específica del arquero, etcétera. Tuvo la idea de hacer el Country y el campo de golf en City Bell, tal como lo había visto en Inglaterra. Su hermano Enrique se asimiló al Ejército y fue un recordado decatlonista, cuarto en Londres 48. Con **Luis H. Mendoza Pintos**, puntano, formaron decenas de atletas para la Escuela pero lamentablemente las exigencias del servicio impiden luego su entrenamiento y superación. Ambos ganaron el premio Pierre de Coubertin para entrenadores de atletismo. Después de Malvinas, Dallo fue quien más insistió en la permanente preparación física y la rendición de pruebas para el ascenso.

Telémaco González (fallecido el 2/6/2007) fue profesor en el Liceo y en la Escuela con intermitencias. En 1962 presidió la Federación Argentina de Gimnasia. **Fernando Puchuri** se especializó en enseñanza de natación en la Escuela y el Liceo. Fundó una escuela privada de este deporte con la primera piscina climatizada de La Plata.

El Instituto del Profesorado de Educación Física fue un internado de hombres. Obvio que en esas condiciones la creación de fraternidades estudiantiles, la cultura institucional y el espíritu de cuerpo se potencian. También los rituales de iniciación que los antiguos exigen de los novatos.

(10)

CN Oscar H. Oulton: El rugby en la Armada Argentina y el Centro Naval. Bs. As., Centro Naval, 2009. Miembros del primer conjunto: Carlos Moscarda, Rafael Ojeda, Juan Mason Lugones, Mario Baldrini, Jacobo Christello, Esteban Risi, Carlos Garzón, José Gaztañaga, Pedro Insussarry, Fermín Bergara, Juan Basso, Luciano Pessaq, E. López, Salvador Garat, Fidel Degaudenzi, J. Cancelo y R. Eglis. Mr Hume nació en Bahía Blanca en 1898, estudió ingeniería en el Harborough College, Inglaterra. Fue piloto de la RAF en la I Guerra Mundial. De regreso, fundó la empresa Hume Hnos. y creó además, el Club de Planeadores de Mar del Plata. La Escuela, la Base y los Talleres compartían el mismo predio.

El tiro halló en **Ángel Manuel Bottinelli**, campeón sudamericano y árbitro, un renovador de su práctica, tornando competitivo este deporte. La educación física profesional se completó con sendas pistas de pentatlón militar y naval.

Hacia 1919, cadetes de las promociones 47 a 52 se hallaban jugando al rugby, un hombre los observaba bajo los árboles. Era Ronaldo C. Hume, empresario y socio del Belgrano Athletic Club, que construía en Ensenada el *Don Alberto*, un buque con casco de cemento. Él los orientó convirtiéndose así en el primer instructor ⁽¹⁰⁾. En 1939, **Rafael Ocampo** fue profesor de rugby, la escuela ya competía también en intercolegiales y con algunas divisiones del San Isidro Club. Le siguieron **Constantino De Pol**, difusor del Rugby en La Plata y **Uriel Propato**, apertura y medio *scrum*, del equipo campeón del Club Pueyrredón e integrante además de una legendaria selección que logró uno de los primeros éxitos internacionales argentinos. El rugby escolar, es un deporte representativo, con gran éxito entre los Infantes de Marina y muy expandido en la Armada, habiendo ya familias de *rugbi*ers navales. Propato también se desempeñó durante mucho tiempo en la Escuela de Recreación de la ciudad de Buenos Aires. Desde 1980 la Escuela juega en la sede del Centro de Graduados del Liceo, cuya cancha alistó el CF Roberto de La Cruz con los cadetes.



Arriba, primer equipo de rugby de la Escuela Naval.

A la derecha, VL Juan Basso miembro del primer equipo junto con el CN Carlos De Bento, primer presidente del Centro Naval rugby en 1919.



No faltaron hechos dramáticos que conmovieron en el vestuario. Alfredo Lettieri jamás había viajado al exterior. “*Ya que los chicos están grandes, ¿por qué no hacemos un viaje?*”, sugirió a su esposa. Y marcharon a Europa. Al llegar a Madrid, en el mismo aeropuerto, tuvo un infarto fulminante. Ante la noticia, colaboraron todos y comisionaron a Negreiro para que vaya a acompañar a la viuda y traer los restos. Más que espíritu de cuerpo acaso deba hablarse de hermandad. Una lección para quienes sepan leerla.

Como cada año tiene su escudo, su lema, su hurra, su banderín y su color, el torneo interno es un hecho colorido, motivador y digno de verse. Como curiosidad, a comienzos de los 40 hubo torneos de waterpolo, tenis y paleta, hoy olvidados.

Así como el rugby es emblemático tanto como vela y remo, no tuvo la misma suerte el waterpolo. Tal vez se pueda reconsiderar esto dado que hay poca competencia y la Escuela podría ser una gran animadora. Ciertos deportes sólo pueden practicarse como amateurs, en las categorías altas hay tanto profesionalismo que resulta imposible competir so pena de sufrir más que alguna goleada, una lesión. De todos modos para alegrar natación existen pruebas de nado subacuático y con obstáculos; a modo de examen la más difícil, mantenerse a flote 40 minutos.

El ingreso de mujeres como cadetes trajo aparejado la designación de profesoras. Las primeras fueron: **Julietta Rimoldi** (ingresó el 1.º de marzo de 2002), **Giselle Peri** (ingresó el 2 de mayo de 2002) y **Virginia Milanesio** (ingresó el 1.º de enero de 2005). **Ana Julia Lacchini** ingresó

después para acompañar a las cadetes en Vela. La llegada de las mujeres trajo el hockey, profesoras de vela, ajustes en las tablas de rendimientos, aumento de lesiones en el aparato locomotor y una serie de problemas que no conocíamos en la enfermería: la anorexia, la bulimia, ginecológicos, etcétera.

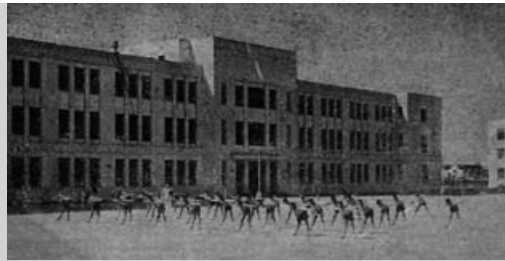
Daniel Bustamante, es profesor egresado del Instituto Nacional de Educación

Física Romero Brest, licenciado en Educación Física, en la Universidad de Flores y médico. Realizó diversos cursos de capacitación y perfeccionamiento. Tomó la posta de Alberto Dallo en 1990, ha intentado introducir aspectos científicos y médicos en la División Capacitación Física de la Escuela. Ha investigado problemas antropométricos de locomoción y de alimentación que afectan a los cadetes y se mantienen las estadísticas sobre el Test de Cooper. Le siguen **Javier Mendoza**, **Jorge Sbarra** y otros que guían a los cadetes en atletismo.

“*Qué rico cafecito*”, invariablemente Negreiro llegaba durante el recreo y se servía uno, poniéndole dos o tres cucharadas de azúcar. Lo hizo una y otra vez, en especial durante el invierno y repitiendo lo mismo. Un día, como de costumbre, llegó para cumplir su ritual y no se percató que, sentados en sillones de diverso tamaño, forma y época, rodeando la vieja mesa del vestuario, había cinco o seis “profes” que oficiaban de coro o espectadores. Se sentó, pronunció sus palabras mágicas y al servirse el azúcar comenzó a brotar de la taza una espuma tan desbordante como incontenible. Alguien, no diré su nombre, había puesto sal de fruta en el azúcar, la que por su blancura, había pasado desapercibida. Dio un puñetazo en la mesa y dijo: “*Lo voy a matar*”. Conociéndolo como profesor de defensa personal, capaz de asfixiar a alguien en contados segundos –cosa que siempre demostraba–, los profesores se levantaron al unísono y desaparecieron. Terminaron el recreo más temprano de lo común y marcharon rápido a clase. Al fin de la jornada, como de costumbre, preguntó a quién podía llevar en su célebre Citroën y se anotó el causante –para colmo un exalumno–, junto con otro ladero. Durante el viaje comenzó su filípica, sus consejos paternales, su prédica moral y de urbanidad. Sabía quién había sido, pero no lo decía. El profesor dominó al temperamento.

Solíamos encontrarnos en el tren. Cada formación corría alternadamente con coche comedor, las que lo tenían llegaban hasta Río Santiago, las otras combinaban con un coche motor que cubría el ramal Temperley-Río Santiago. Había que bajarse rápido en la estación La Plata y cambiar de tren. La lancha esperaba; con el tiempo, empezamos a esperarla nosotros a ella. Había varias lanchas, ferrys y una torpedera que, con nuevo motor diesel, databa de 1890.

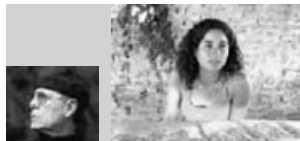
Allí he visto a los boteros que cruzaban gente de orilla a orilla; el puente holandés de Ensenada, que cada uno levantaba a mano y la estación Bombay, del Ferrocarril de su Majestad



Izquierda, gimnasia bajo el solcito de la tarde, la Escuela aún sin árboles. Arriba, llevando el ocho para remar.



Cadetes practicando deportes hoy.



A la izquierda, Mario Pareyra y Julieta Rimoldi. Abajo, salto sobre la balsa de supervivencia.



Británica de la India, que quedó chica y la trajeron para el Dock Central. A partir de 1973 se tornó imposible viajar en tren por la impuntualidad, luego por la antigüedad del material, el frío y la inseguridad. Se hicieron grupos de cuatro que rotaban el uso de sus automóviles.

Se volvía por Punta Lara, con las paradas de siempre: “La botica del chorizo”, que nos esperaba con algo puesto al fuego; el “Surtidor de Cerveza” en el verano; la cantina húngara del Dock Sur; la quinta de los portugueses en Villa Elisa, que nos proveía de verdura fresca a menor costo; etcétera. He visto pescar con carro en Punta Lara, desde él se introducía la red en el río y se la recobraba, tal como durante la colonia.

Se cobraba invariablemente los días 28, al contado, en un sobre. Al que no podía venir a la Escuela le cobraban otros, a sola firma. Era *altri tempi*. Con los años, los contadores comenzaron a ponerse cada vez más burocráticos.

La cohesión del cuerpo docente de Educación Física, aún siendo de diverso origen académico, tal vez se deba a su formación de internado, a que sus miembros eran pocos y pertenecían casi a una misma generación o a lo específico de su tarea y al sano espíritu deportivo que se les inculcó.

La cohesión del cuerpo docente de Educación Física, aún siendo de diverso origen académico, tal vez se deba a su formación de internado, a que sus miembros eran pocos y pertenecían casi a una misma generación o a lo específico de su tarea y al sano espíritu deportivo que se les inculcó.

Con el atardecer, el gran torneo llegó a su fin, se fueron borrando los dos o tres colores del campo deportivo, la bruma del río invadió las instalaciones. Los héroes de la tarde se fueron jubilandos de a dos, más o menos como llegaron. El vestuario fue quedando vacío y en silencio. Atrás quedaron las bromas, los cuentos, el cafecito, las confidencias y los proyectos, el fondo común que los llevó a comprar terrenos en Uruguay. Algunos dejaron sus hijos, es bueno que todavía haya quienes siguen el rumbo de sus padres. El camino trazado por los fondos trajo nuevas generaciones docentes, nuevos retos, nuevos desafíos. Hasta hay computadoras y profesoras dentro del vestuario. Cierro mi gabinete, bajo desde el primer piso, cruzo el patio cubierto observando las placas con los nombres de los egresados tal como las hay en el pabellón de deportes con los récords y sus titulares. Son las columnas de la institución. Me marchó rápido, lo primero que uno aprende es a no perder una lancha. A lo lejos escucho un eco de cadetes que cantan:

*“En las naves nuestras almas
levantadas nuestras frentes
marcharemos, marcharemos
mientras vibre esta canción.”*

FUENTES Y LECTURAS SUGERIDAS

- Burzio, H. Historia de la Escuela Naval Militar. Bs. As., Inst. Publicaciones Navales, 1972. Introducción y notas de Hugo Bauzá.
- Da Silva, H. Cuaderno de bitácora del primer viaje de la Fragata Sarmiento (1899-1900) Bs. As., Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras, 1999.
- Ediciones Argentinas. Los viajes de la Sarmiento 1899-1931. Bs. As., Raúl de Azevedo, 1931.
- La Nación. “Cien años forjando caballeros del mar”. Número especial para el centenario de la Escuela Naval Bs. As., 1.º de octubre de 1972.
- Langlade, A. y Langlade, Nelly R. de. Teoría General de la Gimnasia. Bs. As., Stadium, 1970.
- Mestroni, Valentín. Los maestros que yo he tenido. Bs. As., Plus Ultra, 1965.
- Uequín, J. C. El pionero, Yoshio Ogata. Bs. As., Ed. del Autor, 2003.
- Material gráfico de las revistas Ciñendo, Rumbo al Mar, Proa al Mar, Caras y Caretas, El Gráfico y el Archivo General de la Nación (AGN). Las fotos sobre la práctica de rugby han sido tomadas del ya citado folleto del CN Oscar H. Oulton.

CARLOS CASTRO MADERO HOMBRE Y CIRCUNSTANCIA (20 AÑOS DESPUÉS)

Carlos A. Frasch

La pérdida de Carlos Castro Madero fue un duro golpe para los argentinos que lo querían y admiraban. Familiares, amigos, próximos o relacionados con el desarrollo nuclear en la Argentina y en el mundo. Para aquellos que lo rodeaban, por afecto, dependencia y por su capacidad creadora en el desarrollo de la ciencia y la tecnología de punta en la Argentina que estaba por venir. Resumiendo, para quienes lo conocían y respetaban.

Quienes creyeron en su propuesta no fue sólo por cariño o respeto, sino por lo que significaba su genio gestor, su capacidad de desarrollo de cualquier producto, creado o por crear, y por ser un incansable proveedor de un sistema del que, para él, podía depender una posición mundial valorable para su Nación, sus conciudadanos y su área de gestión.

Muchas fueron las referencias positivas luego de su muerte. Por ejemplo, decía Vicente J. Isaías, Coordinador Administrativo de la Gerencia General de la Autoridad Regulatoria Nuclear: "A partir del año 1976 y hasta 1983 me tocó acompañarlo en su gestión como Interventor y, posteriormente, Presidente de la Comisión Nacional de Energía Atómica. Durante su mandato, la etapa más importante de la Comisión, se obtuvieron muchos logros, como por ejemplo, el crecimiento del Instituto Balseiro, la creación de la carrera de Ingeniería Nuclear, la construcción del reactor experimental en el Centro Atómico Bariloche, la expansión de la Medicina Nuclear, la planta de Tubos Circaloy, la terminación de la Central Nuclear Embalse, la adjudicación de Atucha II; pero la más sobresaliente fue el desarrollo del enriquecimiento de uranio en la localidad de Pilcaniyeu, que se constituyó, quizá, en el

El Contraalmirante (R) Carlos A. Frasch fue Presidente del Centro Naval en el período 2007 a 2011. Fue Comandante de Operaciones, 1993-1994; Presidente del Instituto de Ayuda Financiera, 1999-2003. Participó como experto naval, invitado por el Comité Internacional de la Cruz Roja, en la confección del Manual de San Remo, sobre el DIH aplicable a los Conflictos Armados en el Mar –1992, Ottawa; 1993, Ginebra y 1994, Livorno. Es profesor de Análisis Estratégico y Taller Multidisciplinario en la Maestría de Relaciones Internacionales que dicta la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires.



secreto mejor guardado en nuestro país; muchos países líderes en la materia no salían de su asombro. En una de esas largas charlas de amigos que periódicamente teníamos, me señaló con mucha preocupación que lo habían consultado para cerrar la Planta de Pilcaniyeu, y él expresó que se puede hacer todo lo que se desee, inclusive bombardearla, pero no se puede destruir la capacidad tecnológica adquirida, los profesionales que estaban en ese proyecto merecían reconocimiento y respeto”.

El Ingeniero Alejandro Placer, próximo a él en la tarea: “El corazón de los proyectos era el plan de construcciones de cuatro centrales nucleoelectricas, y en coordinación con él, se acoplaron los proyectos que fueron necesarios en la medida que se hizo imposible obtener cierta tecnología o algún suministro crítico o ligado a presiones de monopolios o de carácter político. La excepción fue el programa de enriquecimiento de uranio, cuyo origen fue superar el bloqueo que se había hecho a nuestros reactores productores de radioisótopos con destino a la medicina. Recuerdo una nota de felicitación que envió el Dr. Whebe, Ministro de Economía, con motivo de la obtención de la tecnología de producción del uranio enriquecido. Contenía dos párrafos, el primero era de calurosa felicitación y el segundo decía: “¿qué es lo que hubieran logrado hacer Uds. si se les hubiera podido asignar los fondos que pedían...”.

Para Castro Madero, el sólo contar con la capacidad de desarrollo del recurso nuclear era de por sí un arma por el respeto que otorgaba.

El Dr. José María García Bourg, en el Seminario Nacional de Energía (Neuquén, 27 y 28 de octubre de 1982) describe las actividades de la CNEA desde su creación hasta lograr el dominio del combustible nuclear, culminando con el enriquecimiento del uranio, por lo que resulta imposible, en un comentario de este tipo, siquiera enumerar los éxitos obtenidos por la CNEA en este lapso. Sin duda, esta es la parte fundamental del libro en el que, a lo largo de 94 páginas de las 243 que componen la obra, se obtiene un panorama general de la posición relevante en el campo de la tecnología nuclear a la que accedió la Argentina. Resumiendo el epílogo del libro podemos extraer los siguientes mensajes: “La CNEA mostró que la Argentina, con objetivos claros y con una acción coherente y continuada, es capaz de ofrecer resultados exitosos. Siempre se debe tomar en cuenta, cuando hay inversiones realizadas, que se pagan costos muy altos por lo que se deja de hacer. El programa nuclear argentino dio a luz tecnologías que sólo pueden ostentar los países llamados desarrollados, con costos, en muchos casos, muy inferiores a los invertidos por aquellos. La ejecución del plan nuclear convocó a más de 60 empresas nacionales proveedoras de componentes y servicios y a importantes centros de investigación y desarrollo existentes en el país. El haber superado un umbral de capacidad nuclear relevante, ha permitido profundizar nuestras relaciones con los países del área, en particular, Brasil, Chile y Perú, a la par de haber ayudado a sustentar nuestra idea de paz y cooperación internacional”.

En la imagen del conflicto de entonces, la incidencia del efecto nuclear superaba el 50% de las posibilidades y mostraba un espacio estratégico que, como Estado, era imposible dejar de lado. El fin de la Bipolaridad no se vislumbraba aún y la pregunta era ¿Cómo justificar el desarrollo nuclear necesario en nuestra estrategia nacional? El gobierno militar designó para enfrentar esa situación estratégica a quien presentaba entonces la imagen más promisoría para el futuro del área:

“Por Decreto N° 1253 del 30 de mayo de 1979, el Presidente de la Nación Argentina decreta:

Artículo 1°.- Asígnase al Presidente de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), a todos los fines protocolares y presupuestarios, la jerarquía de Secretario de Estado al Vicealmirante Dr. Carlos Castro Madero (los artículos 2° y 3° son de forma).”

¿Cuál fue su propuesta para la toma de decisión en el área de producción de riquezas y a la vez de destrucción total? Lo dice en su libro coescrito con Esteban Takacs: “La Argentina nunca tuvo ni tiene como objetivo fabricar una bomba nuclear. Por el contrario, adhiere al esfuerzo mundial por evitar la proliferación de armas nucleares en el sentido más amplio,

tanto la horizontal como la vertical. Esta posición ha sido sostenida invariablemente a lo largo de toda su historia nuclear, en todos los foros internacionales relacionados con el tema”.

Para Castro Madero, el sólo contar con la capacidad de desarrollo del recurso nuclear era de por sí un arma por el respeto que otorgaba, era la propuesta suficiente y necesaria para ese momento histórico, su circunstancia. Acorde con ello, en una de sus genialidades, Fernando Savater decía: “La violencia debe ser prohibida, pero porque es un instrumento poderoso, injusto, indebido y cruel, pero eficaz”.

En su accionar, el Almirante debió sufrir los avatares del incordio político interno vigente que afectó, sin desgastar, su conocida capacidad de hacer. No iba a ver el desarrollo de la etapa global siguiente, falleció el 22 de diciembre de 1990, tal vez prematuramente, por la carga que debió soportar en el ejercicio del cargo, dejando planes y proyectos a futuro cuyo desenlace no resultó exactamente como lo había previsto.

Pese a todo, como rúbrica a su pertinaz y coherente labor, el 18 de noviembre de 1983, pudo decir en Conferencia de Prensa antes de presentar su renuncia al cargo de Presidente de la CNEA:

“Señores Periodistas: Los he convocado a esta Conferencia de Prensa para informar por intermedio de Uds. a la opinión pública nacional e internacional, la culminación de un relevante desarrollo tecnológico realizado por la Comisión Nacional de Energía Atómica, en cumplimiento de los objetivos y políticas nacionales establecidos en el Decreto N° 3183/77 y destinado, como toda su propuesta, exclusivamente a las aplicaciones pacíficas de la energía nuclear. Señores: El país ha adquirido la capacidad tecnológica de enriquecer uranio mediante el método de difusión gaseosa; se trata, sin duda, de una realización de singular envergadura que ha sido llevada a cabo sin ninguna asistencia del exterior y que sólo es patrimonio de muy pocos países.” (1)

Decía entonces sobre el tema Jorge Castro: “La Argentina logró ser la primera nación del mundo emergente que completó la totalidad del ciclo nuclear con su propia tecnología y con personal científico y tecnológico nacional”. Como broche de oro a su gestión, el 23 de noviembre de 1987 fue incorporado como Académico Titular a la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires en la silla Miguel Lillo.

El riesgo a futuro para él era la insuficiente disponibilidad de combustibles que iba a traer el desarrollo económico del mundo global que se avecinaba. Hoy la realidad lo confirma. En el caso del crudo, las reservas se ubican en 11,4 años (tres meses más que a fines de 2009, por el comportamiento de la cuenca de San Jorge que mostró una subida del 4%). Continúa decayendo la producción de hidrocarburos por la demanda creciente por la expansión económica. La caída estimada de gas natural de 2011 con respecto a 2010 es del 4,4%, y de 8,5% en petróleo. Si bien los datos están basados en los primeros nueve meses del año pasado, marcan una tendencia difícil de revertir en el corto plazo (2).



(1) “Conferencia de Prensa. Presidente C.N.E.A.” 18 de noviembre de 1983.

(2) La Nación, 28.01.2012.



En el cambio de paradigma en 1989, de Militar Bipolar, a Jurídico-Económico global, se advertía que el crecimiento de la economía iba a limitar la capacidad de producción y disponibilidad de combustibles. Decía Castro Madero: “La razón es muy clara: a medida que el nivel de ingreso mejora, la demanda de electricidad aumenta por ser el principal factor de mejora en la calidad de vida. Tan pronto como se sature la capacidad de generación de electricidad existente en muchos países del mundo industrializado, se deberán instalar nuevas fuentes de generación eléctrica para no penalizar el nivel de vida alcanzado. Ese análisis, unido a la conveniencia de diversificar las fuentes energéticas para preservar un mínimo de autonomía, asegura que en toda hipótesis la energía nuclear asumirá un papel importante en la generación futura de electricidad”. (3)

Después de la crisis y caída de mercados en 2008 y 2009, fecha en que según su plan de acción, Atucha II debía llevar ya 10 años entregando potencia al mercado local, y la “cuarta central nuclear” prevista por lo menos cinco, la situación energética nacional muestra la temida deficiencia. Para el mundo futuro se pronostican posibles fisuras en las estructuras semánticas y operativas que van a dificultar el manejo de posibles crisis reiteradas que, ante la carencia de recursos que provoca el descontrolado crecimiento poblacional, va a hacer necesario el cambio de paradigma en dirección hacia la geopolítica. Para esta situación, el modelo nacional no está provisto.

Ese probable retorno a la geopolítica se puede apreciar en el incremento del gasto militar de los últimos años, registrado por el Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) para los Estados emergentes, y debe ser tenido en cuenta como riesgo de estabilidad global en un escenario futuro (4). La posibilidad de conflicto geopolítico va a ser incentivada por la mayor necesidad de recursos que trae el crecimiento de la población y el mayor consumo global que fuerza la política del consenso de Washington.

La capacidad y el desarrollo sostenido de la tecnología se hacen imprescindibles para el equilibrio dentro de la volatilidad vigente. La propuesta de Castro Madero para la

economía nacional, en este mundo que él ya vislumbraba, era el crecimiento local con mayor inversión en investigación y desarrollo (I+D). Kant y, para nosotros, Sarmiento y Alberdi, hubieran apoyado la propuesta.

Aclaraba al respecto: “La ´guerra fría´ acentuó ese expansivo esfuerzo en I+D. Después de la explosión nuclear soviética en septiembre de 1949, se recurrió a las técnicas más avanzadas para contribuir al esfuerzo de producción de armamentos. Las industrias involucradas extendían las innovaciones, lo más rápidamente posible, a aplicaciones civiles (...) (5). Su visión era el desarrollo nacional fuera de la guerra, o para evitar la guerra, desde el apoyo energético nuclear”.

El mundo posmoderno, 20 años después, más próximo a Maquiavelo que a Montesquieu, define el rol del ciudadano según su razón política. Según Stuart Hampshire, “esta es una corta lista de procedimientos e instituciones indispensables que implican la actividad de

(3) Castro Madero, Carlos; Takacs, Esteban. Política Nuclear Argentina, págs.13-15. IPN, 1991.

(4) Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI).

(5) Castro Madero, Carlos; Takacs, Esteban, Hacia un desarrollo tecnológico sostenido, pág. 18. IPN, 1993.

sopesar y equilibrar ecuanímente los argumentos contrarios sobre algún asunto inevitable y conflictivo. Todos ellos están sometidos a una única prescripción: *audi alteram partem* (oír a la otra parte)” (6). Política reñida con la ideología vigente, en la que cada parte sólo considera su propuesta como válida.

(6)
Hampshire, Stuart. *ibíd.*, pág. 14.

En su momento, Carlos Castro Madero trató pero no pudo ser esa “otra parte”. Quiso integrar ese “todo” como una de las partes, pero otras posturas, más políticas que científicas, prevalecieron por sobre la suya en el desarrollo nacional. A partir de 1984 las actividades nucleares recibieron muy poco apoyo oficial. Junto con el de la Nación, el presupuesto de la CNEA fue reducido drásticamente. (7)

(7)
Castro Madero, Carlos; Takacs, Esteban. *ibíd.*, pág. 24.

Para bien o para mal, el mundo estaba en el posmodernismo que, según Lipovetski: “Si la modernidad se identifica con el espíritu de empresa, con la esperanza futurista, está claro que por su indiferencia histórica el narcisismo inaugura la posmodernidad, última fase del hombre *aequalis*”. (8) Castro Madero apelaba al concepto racional moderno previo con respeto por la igualdad que propiciaba la Revolución Francesa.

(8)
Lipovetski, Gilles. *La era del vacío*, pág. 50. Anagrama, Barcelona, 1986.

¿Podía pensar la política que una propuesta de desarrollo de poder total se pudiera emplear sólo para obtener una paz productiva? Castro Madero pensaba a futuro: “Es cierto que hay pobreza, es cierto que hay necesidades no satisfechas en muchos argentinos. Pero abandonar o descuidar un patrimonio indispensable para combatirla, es caminar directamente hacia la decadencia”. (9)

Castro Madero pensaba a futuro: “Es cierto que hay pobreza, es cierto que hay necesidades no satisfechas en muchos argentinos. Pero abandonar o descuidar un patrimonio indispensable para combatirla, es caminar directamente hacia la decadencia”.

Su programación partía de ese concepto, no analizado entonces por las otras partes en un conflicto en el que nunca quiso participar, en el que no creía y trataba de evitar. No a la bomba, sí al submarino nuclear como disuasión, sí a las centrales nucleares de energía eléctrica como provisión, sí al desarrollo tecnológico y los radioisótopos, y sí ¿por qué no? al enriquecimiento del combustible nuclear para abaratar el costo de la energía con miras al bienestar y hacer más rentables las reservas uraníferas, y sí al intercambio regional de tecnología para favorecer los vínculos y relaciones con los países latinoamericanos.

En la presentación del homenaje que rindió la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires al Vicealmirante Dr. Carlos Castro Madero, hecha por su Presidente, decía el Dr. Osvaldo Fustinoni:

“Hoy la Academia hace un alto en sus actividades específicas para recordar y rendir homenaje a uno de sus más esclarecidos miembros desaparecidos: el Vicealmirante Dr. Carlos Castro Madero. Como Presidente quiero significar, con unas pocas palabras, el profundo sentimiento de pena por su desaparición. Se referirá a la figura intelectual del destacado marino, del extraordinario funcionario, del trabajador infatigable, del esclarecido estadista, su colaborador y gran amigo, el Académico Ingeniero Esteban A. Takacs.” Que dijo:

(9)
Castro Madero, Carlos; Takacs, Esteban. *ibíd.*, pág. 244.

“Quede para mí hablar sólo del hombre de bien y del gran apoyo que fuera para nuestra Academia en su función como Secretario de la Mesa Directiva. Su labor, su consejo, su autorizada palabra, fue para mí invaluable... En los primeros días de octubre de 1983, se reunió en la Comisión Nacional de Energía Atómica un grupo de hombres que el Almirante Castro Madero convocó con urgencia. Se había confirmado que el proyecto científico tecnológico más ambicioso de la CNEA había alcanzado pleno éxito. El enriquecimiento de uranio en la Planta de Pilcaniyeu era una realidad. Se cerraba así el ciclo de combustible del uranio y Argentina tenía ya la capacidad para ingresar en el club de proveedores de tecnología nuclear. Era un hito trascendente en el largo camino de una institución que a lo largo de tres décadas había logrado mantener una continuidad en su acción, a salvo de los avatares de la vida política argentina.

“Cuando Castro Madero inauguraba su mandato en la CNEA ya no imperaba la éra de la confianza en las relaciones nucleares internacionales. La explosión nuclear en la India

dos años antes, en 1974, puso fin a ese período en forma brusca y se iniciaba uno nuevo, de restricciones a la transferencia de la tecnología nuclear. En la CNEA se daban todas las condiciones para que florecieran rápidamente nuevos proyectos. Varias décadas de trabajo intenso y excelente conducción, especialmente la del Almirante Quihillalt, habían proporcionado una plataforma muy sólida y prestigiosa desde la cual le tocaría a Castro Madero encarar una fase decisiva de la Argentina nuclear.

“¿Por qué decisiva? Porque en el conjunto de proyectos figuraban ya entonces el reprocesamiento del combustible nuclear y la producción de agua pesada, que eran considerados tecnológicamente sensibles por el grupo de países del Club de Londres. Ese conjunto de países que poseían tecnología nuclear, había comenzado a imponer restricciones terminales a la difusión o transferencia de dichas tecnologías. El efecto de la explosión nuclear en la India recién comenzaba, pero ya estaba enrareciendo el clima de confianza que había prevalecido en la comunidad internacional en años anteriores.

“Los encuentros con los grandes protagonistas de la comunicación nuclear internacional se suceden. Castro Madero explica, pregunta, razona y va elaborando una estrategia diplomática que acompañe paso a paso las realizaciones del Programa Nuclear. Terminar Embalse, iniciar Atucha II, construir una planta de agua pesada, serán los objetivos expresados. Siempre en todos los ámbitos está presente una filosofía: el dominio de la tecnología para los usos pacíficos del átomo. Si alguien, dentro o fuera del país, alguna vez supuso que en la mente de Castro Madero hubo una intención diferente, se equivocó. Era demasiado sensato para dudar siquiera en este punto. De modo que el mensaje era claro y también frecuente. Frecuente porque a medida que se dibujaban los avances del Plan Nuclear aparecían en la literatura internacional las hipótesis de conflicto y, por simetría, si la hipótesis involucraba a India-Paquistán, por ejemplo, parecía natural que Argentina y Brasil también persiguieran un uso militar de la tecnología nuclear. La respuesta posible era una sola: iniciar cuanto antes la aproximación y cooperación con los países vecinos y principalmente con Brasil.

“Para diluir aquellos argumentos, la CNEA tomó la iniciativa. En 1980, la cooperación entre las respectivas comisiones nacionales de energía atómica se concretó en tres acuerdos trascendentes. Argentina y Brasil intercambiarían material y componentes de los reactores nucleares, aprovechando capacidades industriales instaladas. El mismo camino se siguió con Chile, y en pleno período de arbitraje sobre el conflicto del Beagle, las comisiones de energía atómica mantenían un amplio programa de cooperación. La creación de condiciones para la cooperación con los países latinoamericanos fue una constante en las actividades de la CNEA. En el caso de Perú, este accionar se concretó con la construcción de un Centro Atómico.”

Para culminar, dijo Takacs: “Poco tiempo después de dejar el cargo, Castro Madero incursiona en otro campo de acción en la Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA), que no quiere desaprovechar un talento ya conocido en la comunidad nuclear mundial. Es contratado en junio de 1984 como experto en protección radiológica. Este es nuevamente un primer paso, porque poco tiempo después pasa a ser consultor especial del Director General de la Organización. Durante dos años en el corazón mismo de la OIEA, en Viena, incursiona en la problemática nuclear mundial. Nuevamente su conocimiento, su estilo y consejo es valorado en ese Centro y un año más tarde en 1987, ya de vuelta en Buenos Aires, es llamado para asesorar a la Organización sobre ‘Medios y formas de asistir a países en vías de desarrollo para instalar Centrales Nucleares’. Preocupado por la demanda de energía (cuestión que sigue hoy acechando en el mundo), Castro Madero vuelca la experiencia argentina a la sociedad internacional.”

Buenas referencias todas ellas, sin embargo la mejor síntesis sobre política nuclear argentina es, sin duda, la de su gestor, y se puede encontrar en la conferencia que pronunció en el C.A.R.I. en 1981:

“La estrategia del país apunta a la explotación plena de su potencial hidroeléctrico, com-

Varias décadas de trabajo intenso y excelente conducción, especialmente la del Almirante Quihillalt, habían proporcionado una plataforma muy sólida y prestigiosa desde la cual le tocaría a Castro Madero encarar una fase decisiva de la Argentina nuclear.

plementada por un desarrollo nuclear, para limitar así progresivamente la utilización del gas y el petróleo en la generación de electricidad al mínimo indispensable. En ese camino hacia la autosuficiencia en materia nuclear, la Argentina necesita ahora la incorporación de cierta tecnología y por lo tanto, debe prestar particular atención a la política de salvaguardias ya que ella está íntimamente relacionada con la libertad de acción necesaria para desarrollar un programa nuclear autónomo en materia de usos pacíficos de energía nuclear.

“Poco antes de la explosión en la India, la CNEA había suscripto un contrato comercial y un acuerdo de transferencia de tecnología con una empresa canadiense que preveía una estrecha colaboración a largo plazo, que apuntaba precisamente a lograr la autosuficiencia en materia nuclear y complementaba la decisión de adoptar la línea del uranio natural y el agua pesada, considerada la más apta para que el país alcanzara más rápidamente el dominio del ciclo de combustible al no requerir el costoso y sofisticado proceso de enriquecimiento.

“De pronto el país, por un hecho externo al que era completamente ajeno, fue sorprendido en su buena fe por un unilateral desconocimiento de acuerdos previa y libremente firmados y a la exigencia de nuevos e imprevistos requerimientos de salvaguardias, y correlativamente se encontró envuelto en un clima de desconfianza con respecto a sus intenciones a futuro que no había por ninguna acción contribuido a crear.

“Lo mismo iba a ocurrir más tarde cuando se requirió tecnología para producir agua pesada. La condición fue que no sólo el país debía someterse a salvaguardias totales o a firmar el TNP sino que, además, debía comprometerse a no hacer ningún esfuerzo o desarrollo en el campo del procesamiento. A este planteo se respondió en forma terminantemente negativa ya que el país consideraba fundamental para su programa el conocimiento de esa tecnología por tres razones:

- 1) Poder reciclar el plutonio recuperado en los reactores de uranio natural y agua pesada, lo que permite casi duplicar las reservas uraníferas.
- 2) Estar próxima la utilización en escala comercial de reactores reproductores rápidos que se alimentan de plutonio y, por lo tanto, la demanda y precio de este combustible se incrementarán sensiblemente.
- 3) Pretender ser exportador de tecnología nuclear al menos en América Latina, y ello en un mercado sumamente competitivo, no es compatible con aparecer mutilado en una etapa muy importante del ciclo del combustible nuclear.

“Por lo tanto, el país debe capacitarse para poder decidir cuándo debe iniciar esa recuperación del plutonio de sus elementos combustibles irradiados, y para ello debe contar con la tecnología correspondiente y disponer de los recursos adecuados para hacerlo.”



“Agregaba entonces Castro Madero conceptos que marcaban su pensamiento y hacen a la mejor comprensión del tema nuclear frente a los intereses que lo rodean, que no son sólo los militares ni la búsqueda de la destrucción masiva como ocurrió en Hiroshima y Nagasaki:

- 1) La proliferación nuclear es un tema político y no técnico.
- 2) Debe abandonarse la invocación de principios morales para cubrir la protección de intereses políticos y económicos.
- 3) El desarrollo de un programa nuclear de potencia no es el medio lógico, económico o técnicamente más apropiado para la producción de armas nucleares.
- 4) Hay que fortalecer el sistema de salvaguardias de la OIEA, y adaptarlo a las nuevas tecnologías sin imponer requisitos adicionales a las salvaguardias que cubren la tecnología que se transfiere.

“Es necesario enfatizar que sólo una acción eficaz para alcanzar pronto, un efectivo –y sin duda muy problemático– desarme nuclear, que prohíba a todos los países sin excepción, la fabricación y el desarrollo de armamento nuclear y elimine el privilegio de unos pocos, es el medio más idóneo para reducir al mínimo la posibilidad de que la energía nuclear sea utilizada para la agresión y la amenaza y para que sí pueda contribuir exclusivamente a la paz, a la salud y a la prosperidad del mundo entero”. Lamentablemente, esta propuesta de paz hasta hoy no ha sido tenida en cuenta, intereses políticos superiores lo impiden.

Puede decirse que casi todos los gobiernos no involucrados, algunos más que otros, sostienen esa fórmula o intentan hacerlo, pero el límite que puedan encontrar surgirá del nivel de ilustración que posea la sociedad por gobernar. Confirma Kant: “De tal modo surge, gradualmente interrumpida por ilusiones y quimeras, la ilustración, como el gran bien al que la humanidad ha de tender, utilizando incluso para ese fin, los egoístas deseos de expansión de sus jefes, a pesar de que éstos sólo entiendan su propio beneficio” (10).

También es cierto que de las Grandes Guerras a la Bipolaridad y de ahí a la Globalización, se registraron cambios en los medios empleados para el mantenimiento del poder como el aporte de la capacidad tecnológica en la comunicación, que hubiera colmado de felicidad a Göebbels, que otorgó más velocidad a estrategias y estratagemas para el control de los sistemas.

Cuando Clausewitz hablaba en función de los objetivos para hacer la *guerra limitada o menos cruenta*, hacía una propuesta racional como alguna vez lo hizo San Agustín con la *guerra justa*. En lo que hace a la intervención de la justicia en el conflicto asimétrico ante el límite puesto por la tecnología a las armas, los pensadores de hoy, Dworkin, Rawls y Habermas, piensan que se debe buscar el equilibrio o una síntesis, hacerlo será en beneficio de la igualdad ciudadana base del Estado de Derecho.

Para Hegel “una prescripción jurídica puede *manifestarse*, por las *circunstancias* y desde las instituciones jurídicas preexistentes, como plenamente *fundada* y *consecuente*, y, sin embargo, ser en sí y para sí, injusta e irracional” (11). De una Economía que pudo surgir del enfrentamiento entre Adam Smith y Marx, hecho operativo más tarde por Wilson y Lenin, el hombre llegó a la globalización y al Consenso de Washington, donde el capital, pero también la droga y el hambre, justifican su presencia en el escenario.

“Ahora ya sólo un Dios puede salvarnos”, dijo Heidegger en una famosa entrevista de sus últimos años, publicada póstumamente.(12) Y agregaba el Dostoiievski de los Hermanos Karamazov: “Si Dios no existe todo está permitido”.

Castro Madero creía en esas posturas y también en “La Paz Perpetua” de Kant. Creía

Castro Madero creía en esas posturas y también en “La Paz Perpetua” de Kant. Creía que el desarrollo tecnológico trae ilustración y bienestar a un pueblo y en él está la base del encuentro para la paz entre las Naciones.

(10)
Kant, Immanuel. Idea de una Historia Universal desde el punto de vista cosmopolita, pág. 23. Lado sur, Buenos Aires, 2004.

(11)
Hegel, Guillermo F. Filosofía del derecho, pág. 42. Claridad, Buenos Aires, 1987.

(12)
Heidegger, Martín., *ibid*, pág. 38 y 39.

que el desarrollo tecnológico trae ilustración y bienestar a un pueblo y en él está la base del encuentro para la paz entre las Naciones. El advenimiento de la energía nuclear fue un acaecimiento que cambió las posibilidades futuras del hombre, no sólo por su capacidad de destrucción que daba poder a quien estuviera en condiciones de administrarla, sino por su rol en la producción de energía que, como en el sueño del alquimista, podía obtener energía del consumo (con la producción de plutonio) para favorecer la provisión a la población.

Hacia el mundo de 20 años después

En un interesante trabajo de Henry Kissinger para "Eye on the Market", del J. P. Morgan, sostiene tres sólidas posturas en la relación de China con los EE.UU.: Es poco probable que China use la capacidad de su Tesoro como arma; Corea del Norte es el mayor problema potencial en la relación EE.UU.- China; y China tiene intención de establecer el RMB (Rinminbi) como moneda de reserva global, como hicieron alguna vez Portugal, España, Holanda, Francia, Gran Bretaña y los Estados Unidos, en ese orden. La preocupación es por la habilidad de los estrategas políticos de los EE.UU. y China para continuar su camino hacia una coexistencia pacífica. No sería irónico que las infladas posesiones chinas de bonos del Tesoro americano forzaran a ambas naciones a encontrarlo.

Los Estados Unidos, con sólo el 25% de la economía global y sin oponente definido, por 20 años gobernó el mundo. Su aliado fue la Unión Europea (UE), que se benefició con el Consenso de Washington hasta 2008/09, cuando los excesos económicos descontrolaron al sistema. Después de 500 años en la cúspide global, la (UE) enfrenta una severa crisis que hace peligrar su sueño de Estados Unidos Europeos. Pero los Estados Unidos de hoy no son los mismos de 1989, y Europa no pudo aprobar una Constitución que la transformara en una asociación de Estados legales.

¿Cuánto tiempo le queda de esplendor a la industria de combustibles líquidos? Los Estados Unidos tienen a México, con su poderoso crecimiento demográfico, más cerca y elecciones presidenciales este año. Con el ahorro que implica el retiro de tropas de Iraq y de Afganistán, puede mejorar su economía, propuesta vital para el pueblo americano en el proceso electoral. La menor actividad terrorista, motivada por la desorganización del sistema que provocó la muerte de Osama Ben Laden, le otorgará libertad para atender otros frentes, limitar gastos e intentar volver a ser la potencia económica líder. El resto del mundo deberá acostumbrarse a esa presencia ocluida con que el coloso americano abandonará escenarios de conflicto. La estrategia de Obama se resume en: mantener su posición global con el crecimiento de la economía local.

Volvamos a lo nuestro, la presencia de Castro Madero, así como la del Almirante Quihillalt en su momento, establecieron para la Nación un ciclo de más de 40 años de contacto con organismos que buscaban evitar la proliferación nuclear, como la OIEA, y pudieron hacer creíble su mensaje de paz con las naciones limítrofes. Las diferencias con el Club de Londres (naciones que habían desarrollado el poder nuclear para la guerra) se basó en que éstas sólo aceptaban la capacidad de destrucción para sí.

¿Qué nuevo paradigma nos espera? Desde ya no *La Paz Perpetua* de Kant, lejos de ella. Ante la carencia de propuestas a futuro y con una mortandad por hambre de 24.000 víctimas por día, el hombre recurre a pegamentos parciales que sólo pueden manejar situaciones que no alcanzan el nivel crítico. El potencial bélico lo determinará la tecnología que pueda manejar cada uno. No se trata sólo de lo impredecible del hombre, sino de su conjunción con la multiplicidad de fines y propuestas subjetivas hedonistas encontradas que proliferan en el caótico escenario posmoderno de hoy. El hedonismo que a principios de siglo era patrimonio de un reducido número de artistas anti burgueses, llevado por el consumo de masas, se ha convertido en el valor central de nuestra cultura. (13)

La presencia de Castro Madero, así como la del Almirante Quihillalt en su momento, establecieron para la Nación un ciclo de más de 40 años de contacto con organismos que buscaban evitar la proliferación nuclear, como la OIEA, y pudieron hacer creíble su mensaje de paz con las naciones limítrofes.

(13)
Lipovetski, Gilles. *ibíd.*, pág. 105.

(14)

Ruda, Juan J. El Derecho Internacional Humanitario y el Derecho Internacional de los Derechos humanos, pág. 157 et seq. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 2003.

(15)

Studies and essays on international humanitarian law and Red Cross principles, pág. 676. CICR, Asbjorn Eide.

El empleo de medios armados puede considerarse, como el de la Guerra Limitada de Clausewitz, útil si se racionalizan los objetivos. Esa fue la intención de Castro Madero.

En cuanto a diferencias conceptuales, algunas difíciles de conciliar como Derecho Internacional Humanitario (DIH) vs. Derechos Humanos (DDHH), Jean Pictet, receptor de la medalla de oro del Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), máxima distinción de la Institución, en 1984 y entregada entonces por séptima vez en 120 años, habiendo desarrollado múltiples tareas en el área de esa Institución, en sus “Principios sobre el Derecho Internacional Humanitario”, intentó un importante desafío: conciliar las leyes de la guerra con las de los Derechos Humanos bajo una carátula más amplia: Ley humanitaria⁽¹⁴⁾. De vital importancia para conflictos asimétricos, no se pudo concretar porque intereses políticos lo impidieron.

Para el CICR, en el primer caso (...) El (DIH) tuvo un enfoque internacional puro, mientras las leyes sobre los DDHH fueron inicialmente desarrolladas dentro de sus respectivas naciones, de acuerdo cada una con sus problemas internos. Esto tiene ya un concreto significado: mientras la fuerza del DIH fue obtenida en base a intereses recíprocos de las naciones para los conflictos armados internacionales, la de los DDHH no puede ser basada en semejante reciprocidad⁽¹⁵⁾. Esa desinteligencia favorece hoy la controversia que sostiene la vigencia del conflicto asimétrico en las naciones.

La “globalización” funcionó política y económicamente con éxito por cerca de 20 años para quienes respetaron sus conceptos sistémicos. En 2008, una crisis generada en el pilar global económico por excesos irracionales, propiciados o aceptados por las partes, afectó el Consenso de Washington haciendo tambalear sus estructuras. Las naciones, temerosas por una posible repetición del suceso (*double dip* o W), analizan y esperan con temor el futuro. Lejos del Plan Nuclear, la Argentina puede estar entre ellos.

El empleo de medios armados puede considerarse, como el de la Guerra Limitada de Clausewitz, útil si se racionalizan los objetivos. Esa fue la intención de Castro Madero al presentar, el 6 de abril de 1977 al Gobierno, los “Planes de trabajo ordenados por programas”, conjuntamente con “Objetivos nacionales en el área nuclear, y acciones tendientes al logro de esos objetivos”.

El Plan:

Objetivos nacionales en el área nuclear:

La utilización de la energía nuclear en lugar de otros orígenes cada vez que sea conveniente para el país.

La obtención del autoabastecimiento integral en materia nuclear.

Desarrollo de todas las formas de aprovechamiento de la tecnología nuclear: propulsión, medicina, aplicaciones industriales, entre otras.

Protección de la población y el medio ambiente respecto de posibles efectos nocivos de origen nuclear.

Acciones tendientes al logro de dichos objetivos

Consolidar una estructura científico-tecnológica con capacidad propia de realización, que genere los conocimientos necesarios para alcanzar el autoabastecimiento en materia nuclear.

Propiciar el desarrollo de capacidades nacionales de diseño, proyecto, dirección, construcción, puesta en marcha y operación de las instalaciones requeridas por el programa nuclear, para utilizarlas a medida que estén disponibles, y en cuanto ellas por su eficiencia resulten en costos y rendimientos integrales convenientes para el país.

Determinar las reservas de minerales nucleares que el país posee y programar su manejo.

Lograr el establecimiento en el país de una industria integral que desarrolle el ciclo de combustibles en todas sus etapas.

Promover las aplicaciones de los radioisótopos y de las radiaciones nucleares.

Fomentar la firme participación de la industria nacional en el autoabastecimiento en materia nuclear.

Plan tentativo de trabajos para el año 1977

1. Programa Instalación de Centrales Nucleares-Plan de trabajos.
 - 1.1 Central Nuclear en Atucha.
 - 1.2 Central Nuclear Embalse: Durante el presente año se ha programado: Rubro civil, avanzar un 30% hasta completar un 60% del total.
 - 1.3 Central Nuclear Atucha II.

Se ha programado durante el primer semestre finalizar los acuerdos contractuales con las Empresas AECL y KWU para realizar en el segundo semestre la fase de "diseño conceptual" de la Central.

La cuarta Central Nuclear argentina será el próximo emprendimiento nuclear de gran magnitud en el país.

Plan de trabajos futuros

- 2.1 Exploración de reservas naturales.
- 2.2 Producción de concentrado de uranio.
- 2.3 Producción de ácido sulfúrico.
- 2.4 Producción de dióxido de uranio (UO₂).
- 2.5 Producción de elementos combustibles.
- 2.6 Reprocesamiento de elementos combustibles.
- 2.7 Producción de agua pesada.

Agregados:

Programa de Radioisótopos y Radiaciones; Programa de Protección Radiológica y Seguridad Nuclear; Programa de Investigación y Desarrollo, y Programa de Dirección, Capacitación y Apoyo.

El cambio de paradigma o su actualización, si es oportuno, es siempre esperanza de una nueva aurora, de un desarrollo superior porque "la dialéctica para encontrar por enfrentamiento de las posturas existentes la mejor actitud consensuada, será siempre la mejor solución" ⁽¹⁶⁾.

"El cambio es una circunstancia obligada del ser en el tiempo en que se da" (Heidegger). Hoy, según *Impulsobaires* (6/2/2012), "El Gobierno nacional fijó objetivos del Plan Nuclear argentino durante el acto de puesta en marcha de Atucha II". Ellos son:

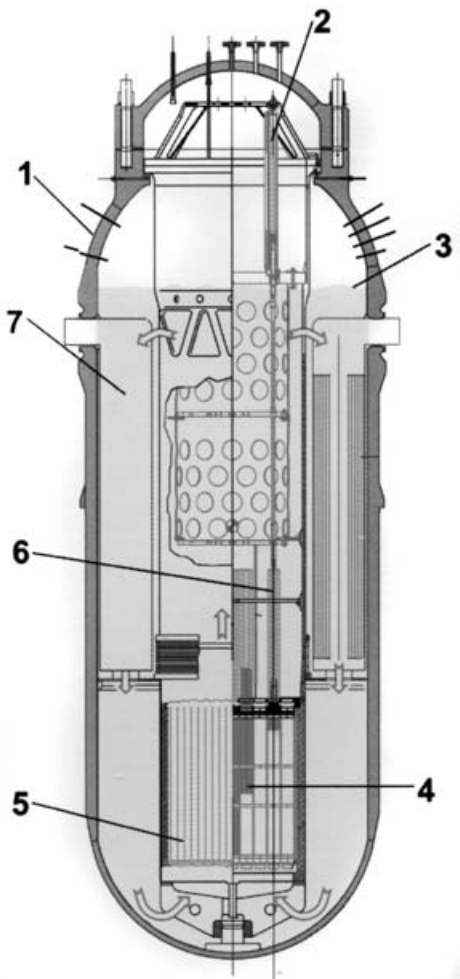
1. Central Nuclear de Embalse: La extensión de vida de la Central implica renovar y reacondicionar sus componentes para prolongar su vida útil por un nuevo ciclo de vida de 30 años, y además, incrementar la potencia bruta de la Central en 35 megavatios sobre la actual de 648 megavatios. La obra demandará una inversión estimada en 1.366 millones de dólares, de la cual el 60% será desarrollada por proveedores y contratistas nacionales.

2. Atucha III: La cuarta Central Nuclear argentina será el próximo emprendimiento nuclear

⁽¹⁶⁾ Frasc, Carlos. La Decisión en el Caos, pág. 152. ITBA, IPN, Buenos Aires, 2005.

Diagrama descriptivo del CAREM

1. Recipiente de presión.
2. Mecanismo de control de elementos absorbentes.
3. Nivel de agua.
4. Elementos combustibles.
5. Envoltorio de núcleo.
6. Elementos absorbentes.
7. Generador de vapor.



de gran magnitud en el país. Planificación indicó que contará con dos reactores y que se iniciará el proceso de obra muy pronto “para lo cual se desarrolló durante el último año el proceso de selección de potenciales proveedores tecnológicos”. El rol de arquitecto ingeniero de la nueva Central estará a cargo de la misma gestión que desarrolló el proyecto Atucha II y en su construcción tendrán alta participación contratistas y proveedores nacionales.

3. Carem 25: El Plan Nuclear Argentino incluye la producción del prototipo del primer reactor de potencia de diseño argentino, la Central Argentina de elementos modulares (Carem) de 25 MWe, que llevará a cabo la CNEA en una ubicación adyacente a Atucha I. El Carem es un tipo de reactor cuya construcción, operación y mantenimiento son relativamente sencillas en relación a sus antecesores, pero capaces de abastecer hasta una población de 100.000 habitantes. En el diario Cronista Comercial del viernes 25 de noviembre de 1988 se anunciaba la “provisión en cuatro años a la provincia de San Luis de un reactor del tipo, de 25 MWe, producido por INVAP bajo la dirección de Castro Madero”.

4. Submarino nuclear: En las previsiones del Plan no había referencia al submarino de propulsión nuclear, sin embargo, Castro Madero siempre consideró esa propuesta útil para la Nación, no sólo en el rubro de las armas sino además, por sus posibilidades comerciales. Así lo expresó en una exposición junto con el Embajador Julio Carrasales y el Capitán de Navío José María Cohen, que editó en 1992 el Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI): “Argentina y el Submarino de Propulsión Nuclear. Posibilidades y dificultades”.



Su conclusión: “Históricamente, el desarrollo de los reactores para propulsión de submarinos precedió a los reactores para generación eléctrica, de manera que el costo que significó la creación de la tecnología nuclear fue en gran parte absorbido por el desarrollo del submarino nuclear. En la Argentina el proceso sería inverso. Hubo un importante desarrollo de Centrales Nucleares que adquirió tecnología y generó importante infraestructura. Para el país, la construcción de un submarino nuclear significa una ampliación adicional y una optimización de los recursos humanos y materiales disponibles. La idea elaborada por especialistas argentinos de incluir en el casco que actualmente construye la Argentina una planta de diseño apropiado es factible. Están dadas todas las condiciones tecnológicas para concretar el proyecto sin que ello implique minimizar el esfuerzo y riesgos involucrados” (17).

(17) Castro Madero, Carlos. Argentina y el Submarino de Propulsión Nuclear. C.A.R.I. 1992.

Agregaba Castro Madero en el CARI: “La idea elaborada por especialistas argentinos de incluir en el casco del submarino que actualmente se construye en la Argentina (ARA - TR 1700) una planta nuclear de diseño apropiado es factible. Están dadas todas las condiciones tecnológicas para concretar el proyecto sin que ello implique minimizar el esfuerzo y riesgos involucrados”. Recientemente fue anunciado su futuro desarrollo por el Ministro de Defensa en los Astilleros Storni.

En nuestros análisis estratégicos globales solemos olvidar que bajo su dirección la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) logró obtener para la Argentina la posición de noveno país en el mundo en alcanzar el nivel de enriquecimiento del uranio, que se construyeran reactores para plantas nucleares en otras naciones, y que entre los proyectos y desarrollos figura el reactor CAREM, diseñado por el INVAP, con aplicación factible en submarinos de la Clase TR - 1700.

La Argentina nuclear era (y aún lo es) respetada en la Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la concreción de un proyecto de esa dimensión, además de posibilidades comerciales, va a recibir el respeto de los integrantes del Club de Londres. Como prueba, el editorial de La Nación, del 31 de marzo de 1992, “Avatares de la Política Nuclear”, decía: “Por decisión de la Cancillería del 13 de diciembre de 1991, la CNEA notificó al INVAP suspender el embarque de máquinas y herramientas para una planta nuclear en Irán”. Aclarando más adelante: “En el caso del contrato, que comprendió la provisión de elementos para una planta piloto de conversión y purificación de uranio, el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) recomendó a Irán que realizara la operación con la Argentina; debe puntualizarse que Irán había suscripto entonces el Tratado de No Proliferación Nuclear (TNP)”.⁽¹⁸⁾ Para la OIEA, la Argentina era un referente confiable en el área.

Esa capacidad propia entonces reconocida se debe tener en cuenta como factor de fuerza para proveer a la defensa común. Hoy, el Submarino ARA *Santa Fe* tiene un avance del 70% en su producción en los Astilleros Almirante Storni. Para Castro Madero su Clase había aprobado el análisis básico de factibilidad para la transformación a propulsión nuclear con un Reactor CAREM. Vale agregar que la titularidad de la patente de los submarinos TR - 1700 es de la Armada Argentina y que el agregado del reactor producido por el INVAP (CNEA) permite dar un paso importante hacia la producción comercial del producto. Castro Madero consideraba dos acciones previas fundamentales para la determinación de factibilidad total:

- 1) Determinación de factibilidad de diseño y desarrollo de un reactor CAREM de 8 metros de altura como máximo (diámetro libre de la sección del casco donde se debería instalar). Para ello será determinante la longitud de las barras combustible a emplear en función de la potencia requerida a plena carga. El diseño del reactor CAREM tiene 11 metros de altura.
- 2) Determinación de la factibilidad de instalación de la sección señalada con el mantenimiento de las condiciones de estabilidad, operatividad y profundidad máxima de la nave modificada teniendo en cuenta el aumento de desplazamiento posible ante el cambio de motores diesel a turbinas en el área de generación eléctrica, el retiro de parte del stock de baterías y los desplazamientos de material necesarios para conservar el equilibrio y la capacidad de maniobra. Definida la factibilidad del modelo para el cambio del sistema de propulsión, posteriormente se debería continuar con:
 1. Diseño de los nuevos componentes, sistema de propulsión y desarrollo de la distribución interna. Este proceso permite el cálculo de los parámetros operativos básicos, efectuar los primeros cálculos estructurales y realizar el balance de pesos y momentos. En esta etapa se evaluarán los costos y tiempos de ejecución.
 2. Construcción y experimentación de un reactor prototipo en tierra y parte del sistema de propulsión. El reactor y las turbinas asociadas se montarán en la nueva sección

En el caso del contrato, que comprendió la provisión de elementos para una planta piloto de conversión y purificación de uranio, el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) recomendó a Irán que realizara la operación con la Argentina.

(18)
La Nación. 31 de marzo de 1992.
Editorial.

de casco, que a su vez estará soportada por un bastidor con diversos grados de libertad con posibilidad de imprimir aceleraciones angulares controladas para someter al reactor a condiciones límites de diseño. El objetivo de esta etapa es la validación del reactor nuclear, experiencia para diagramar acciones preventivas de la nave y base de la escuela de preparación y entrenamiento del personal.

3. Terminación de la nave y realización del programa de puesta en servicio y ensayos correspondientes. Construcción de las instalaciones de apoyo futuro en tierra.

Los riesgos y esfuerzos involucrados a que hacía referencia son múltiples y variados. Brasil, con el apoyo de Francia ya inició la tarea para estar en condiciones de contar con esa capacidad operativa a partir de 2015. Gracias a Castro Madero, nosotros podemos hacerlo con material y diseño propio, sólo debemos hacerlo.

Un futuro posible

En un futuro escenario geopolítico en el Atlántico Sur, la capacidad nuclear submarina para nosotros, por el simple hecho de existir, puede significar la disuasión necesaria para mantener un conflicto armado bajo control operativo. En la revista DEF, "Submarino Nuclear Argentino: sueño o realidad" (defonline.com.ar < Archivo de noticias), con referencia a las reparaciones de medio término que se hacían en el submarino TR 1700 ARA *San Juan*, finaliza diciendo: "A metros de donde se hacen sus reparaciones y en línea recta, el ARA *Santa Fe* espera lo que todos suponen será una realidad: convertirse en el primer submarino argentino a propulsión nuclear". Que así sea.

A esta situación debemos sumar la capacidad de control operativo del área que puede otorgar un sistema de exploración satelital oportunamente diseñado, tarea en la que el IN-VAP ha generado las posibilidades con acuerdos establecidos con los EE.UU., como puede apreciarse en las imágenes que acompañan este artículo.

A metros de donde se hacen sus reparaciones y en línea recta, el ARA *Santa Fe* espera lo que todos suponen será una realidad: convertirse en el primer submarino argentino a propulsión nuclear.



Lanzamiento del satélite SAC-C.

Vamos a cerrar con este presente aún global. En mayo de 2012, Ian Bremmer, del Eurasia Group net, publicó en Amazon su libro *Every Nation for Itself*, cuyo concepto principal, que denomina "the big idea", es que por primera vez en siete décadas no existe un país o alianza de países preparado para enfrentar el desafío del liderazgo global. Denomina a esa situación G-cero (no G-7, 8, 20, etcétera). Plantea que ese paradigma nos forzará a analizar en forma diferente temas como: moneda, comercio, tecnología, alimento, agua, clima y seguridad internacional.

En una entrevista con Thomas Rogers, para la propuesta "Salon", aclara el concepto: "El G-cero no es el próximo orden mundial, es un vacío de poder global no sustentable y algo lo llenará, porque las crisis continuarán creciendo sin ser resueltas y cada proceso llevará a algo nuevo. La pregunta es ¿qué será ese algo nuevo? Creo que para entender qué es lo que sigue hay dos preguntas que necesitan respuesta. La primera es cómo será la relación de los Estados Unidos y China entre sí, ¿será cooperativa o competitiva? Y la segunda, ¿cuánto importan los otros países, mucho o poco? Si se pueden responder se tendrá una buena idea de adonde va el mundo. Una posibilidad es un escenario donde otros países buscan un rol importante que terminará en un mundo de regiones. Otra es la referida alianza entre Estados Unidos y China, donde el resto de los países tienen poca importancia: el G-2. Por último, la peor de las posibilidades, la guerra fría Bipolar que ya conocemos con un cambio en los oponentes.



En el Atlántico Sur, con los EE.UU. en el Pacífico y el crecimiento del Brasil, aún insuficiente en el área militar, el control de nuestra área de interés puede quedar bajo la esfera de la OTAN, con las limitaciones que le pueda interponer una futura Asociación de Naciones del Área Marítima Atlántico Sur. Es en ese espacio donde puede tener mayor efecto el fin del concepto de Reserva de la Humanidad para el Continente Antártico, con la decisión de explotar sus recursos naturales. El nuevo giro político Malvinas-Falklands no es casual y la última recurrencia a él no fue precisamente de Argentina.

La importancia que van a adquirir los accesos marítimos a la Antártida cuando se decida explotar ese ecosistema va a ser vital en el desarrollo futuro de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Sudáfrica y las Islas del Atlántico Sur. La falta de atención global que recibió el área desde la habilitación del canal de Panamá se verá transformada, los accesos y zonas de suministros serán los objetivos de un nuevo interés comercial. La decisión de la UE, de considerar Malvinas y otras Islas del Atlántico Sur como "territorios de ultramar en posesión británica", está anunciando sus intenciones.

Nada indica aún en lo inmediato la creación de una Asociación de Naciones Atlánticas similar a la de las Naciones Asiáticas del Sudeste (ASEAN) en el Pacífico, pero en un tema de ese tenor, las provisiones de presencia, capacidad de operación y de apoyo logístico, portuario y de seguridad, deberían figurar en los planes de las naciones del Atlántico Sur. Las previsiones de Castro Madero pueden colaborar. "El submarino ya" nos diría.

Única fotografía del SAC-A en vuelo, minutos después de su lanzamiento, tomada por un astronauta de la tripulación. Es una de las pocas fotografías de un satélite entrando en órbita

Imagen obtenida con el satélite.





Entre las 100 principales economías globales, 51 son corporaciones (asociaciones) y 49 naciones. Ya existe el Área Marítima Atlántico Sur (AMAS) con Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, que puede incorporar a Chile, Sudáfrica y a las Islas del Atlántico Sur con el correspondiente reconocimiento como Estados asociados y los Estados líderes agregados correspondientes.

El conflicto Malvinas-Falklands fue suficientemente empleado por razones políticas por ambas naciones en litigio. La estrategia de conflicto armado en el área se presenta como impensable para Argentina por el nivel y calidad comparativa en la provisión de medios para la defensa. Para el Ministro de la Cartera Británica, Phillip Hammond, “el conflicto

Castro Madero pudo hacer más que lo que la circunstancia vigente le permitía: pudo programar un futuro venturoso y un concepto nuevo para la Nación que aún está vigente.

no tiene riesgo bélico” (19). Lamentable apreciación para escenarios futuros, como la mesa de negociaciones, así como el envío del submarino nuclear HMS *Talent* para la celebración en las Islas del aniversario del fin de la guerra el 14 de junio de 1982 (*LA NACIÓN* 22/5/2012). Actitud aún posible sólo por la carencia de un submarino nuclear disponible para las Fuerzas propias.

Política nuclear argentina ¿Avance o retroceso? (20)

Al comenzar este trabajo incorporamos al título: “Hombre y Circunstancia”, haciendo referencia a la frase “Yo soy yo y mi circunstancia, y si no la salvo a ella no me salvo yo”, de Ortega y Gasset, en *Meditaciones del Quijote*. En los límites que su espacio temporal, “el escenario, porque la vida es tragedia o drama”, no le permitió vulnerar, este hombre excepcional debió desarrollar su propuesta en circunstancias conflictivas y de difícil manejo coyuntural, tanto a nivel humano como tecnológico. Ortega ponía al hombre como actor principal dentro de la vida como tragedia o drama.

Los ambientes conflictivos entre hermanos o connacionales, tal vez el de más difícil resolución, hacen que el hombre viva para la circunstancia respondiendo a la referencia “si no la salvo a ella no me salvo yo”. Castro Madero pudo hacer más que lo que la circunstancia vigente le permitía, pudo programar un futuro venturoso y un concepto nuevo para la Nación que aún está vigente. La circunstancia afectó su ejecución, dejó trunca parte de sus ambiciones y expectativas, pudo influir en la duración de su vida pero no en la de su planificación y propuesta que aún vive.

Un resultado positivo porque sus decisiones en una circunstancia difícil fueron racionales y coherentes con las posturas de fuste citadas. Pasados 20 años comparamos su modo de enfrentar y contener al Club de Londres para concretar su programa con propuestas como las de Irán y Corea del Norte. Hoy agradecemos haberlo tenido entonces en el timón de la CNEA, con un raciocinio respetado por la comunidad mundial.

En su ausencia, por decisión de la Cancillería, el acuerdo vigente con Irán para la provisión e instalación de una planta nuclear por el INVAP, fue suspendido. Otros programas corrieron suerte similar hasta el presente, que parece querer recuperar algo del tiempo perdido. Los que respetamos la calidad de su programa y personalidad de hombre de bien esperamos confiados en que pese al tiempo transcurrido su proyecto se haga realidad para cumplir con el objetivo.

(19) La Nación. 30-03-2012.

(20) ¿Avance o Retroceso? Tapa del libro con Esteban Takacs.

Pocos pensadores, estrategas o políticos relevantes son capaces de encontrar una solución racional a un problema o conflicto de Estado, por lo general buscan la solución más próxima a su inclinación política. En otras palabras, adoptan la decisión como reflejo de un modo de acción alguna vez rentable en situaciones similares. El acierto o error va a quedar reflejado en el tiempo de validez que otorga la oferta, ya como reto, ya como respuesta exitosa. Para Castro Madero, el resultado era función de la calidad del enfoque en el análisis de toma de decisión. En la concepción y manejo del tema que nos ocupó en estas páginas, la base de sus soluciones surgió de la racionalidad: el empleo de la energía nuclear para el desarrollo y producción de un mayor bienestar para el ciudadano común. Por eso aún sigue vigente.

De concretarse la postura de Bremmer en el título de su obra *Cada nación por sí misma*, puede aparecer como posibilidad para nosotros: dar fuerza al desarrollo de su plan de acción y con él, volver a la consigna de “avance” para la Nación con la respuesta de este hoy a Castro Madero.

El hombre: Vicealmirante Dr. Carlos Castro Madero. La circunstancia: la vigencia del Plan de Desarrollo para la Tecnología Nuclear en Argentina, 20 años después, en un nuevo escenario.

Muchas gracias, Señor. Por todo lo que hizo por su país, con todo derecho. Descanse en paz.

La base de sus soluciones surgió de la racionalidad: el empleo de la energía nuclear para el desarrollo y producción de un mayor bienestar para el ciudadano común.

A modo de Epílogo (de la familia):

De Mariana (hija):

“Cómo organizarme para ser clara, para poder transmitir, para poder compartir esta parte de su vida tan importante por ser el responsable y autor de Plan Nuclear argentino, con todo lo que esto representa. Acá en casa fue con mamá el gran responsable de haber formado esta gran familia, de la cual me siento muy orgullosa y feliz de ser parte. Una familia muy unida, muy alegre y con la firme sensación que a pesar de que papá ya no está, su vida y su presencia nos acompaña siempre, en cada decisión, en cada momento, siempre está, su presencia y lo que nos dejó, sus valores, su manera de mirar la vida, su manera de disfrutar cada momento, sigue con nosotros, está; fue tan pero tan fuerte, tan pero tan importante, que a pesar del tiempo ¡papá está!”

De Dolores (hija):

“Aprendí mucho de él, nunca tuve la oportunidad de decírselo porque se fue repentinamente en un momento de mi vida donde yo estaba en pleno aprendizaje de ser adulta. A lo mejor esta es una forma hacerlo, a partir de estas líneas escritas con el corazón. No sé si para que otros lo lean, sí como un homenaje a lo que signifique en mi vida, a lo mucho que me sentí querida, respetada y acompañada, a los valores transmitidos que hoy son míos y le dan sentido a todo lo que hago. Por todo eso y por mucho más (imposible de poner en palabras) es que estoy muy orgullosa de él y eternamente agradecida por todo lo que de él habita en mí.”

De Gonzalo (hijo):

“No te imaginás, estudié, como lo escuchaste: estudié y me recibí de Periodista Deportivo ¡Que feliz estarías! ¿Viste? al final te hice caso. La verdad ¡cómo te extraño! No me puedo acostumbrar a que la muerte no dé revancha, a pensar que ya no te voy a ver más, qué macana...”

Te cuento que soy padre, Manuel, viejo, se llama Manuel. A veces me quedo mirándolo y me imagino lo que lo hubieses disfrutado, o peor, cómo lo hubieras malcriado. Ya tiene quince años y lo llevo a la cancha como vos me llevabas a mí. ¡Qué bien lo pasábamos! Viejo, ¿vos me escuchás a la noche cuando te hablo? Espero que sí. Cómo te extraño, que macana...”

De Carlos (hijo):

“Del estudio de la vida de mi padre hay mucho que uno podría extraer en cuanto a enseñanza de vida, por sus altos valores morales, por los logros alcanzados en base a su honestidad y un exigente esfuerzo y dedicación, por su generosidad y cariño hacia todos los que estuvieron la suerte de conocerlo y por su inmenso amor a la Patria.

Pero estoy seguro que si hay algún mensaje que al él le hubiera gustado dejar a sus compatriotas, sobre su experiencia de vida, es que cuando hay objetivos claros y se dota de continuidad a la acción en pos de su consecución, los argentinos somos capaces de ofrecer resultados exitosos, aún en el campo de la alta tecnología, pese a los avatares políticos, económicos y contextos internacionales desfavorables. Ese mensaje de fe hacia el futuro de nuestra Patria es el mayor legado que deja mi padre a los argentinos.”

De su esposa, Sarah Aldao (Sarita):

Párrafo de la poesía *post mortem* publicada en *Homenaje a Alfonsina Storni* - Antología I. 2008. Editorial de los Cuatro Vientos.

Mi mano en tu mano

*Te fuiste un día, así y de repente
Mi nombre en tus labios, fue tu despedida...
Pido a Dios la fuerza de seguir andando
Y por los que quiero, y están a mi lado
Tienes en mis labios siempre una sonrisa
Llegará el día
En que nuevamente, vuelva a estar contigo
Y al cerrar mis ojos te veré sonriendo,
Y otra vez sea como antes, tomarás mi mano
Para irnos juntos, por todo el camino.*

*Mi agradecimiento por el aporte y colaboración a:
Contraalmirante (R) Carlos Castro Madero (h)
Ingeniero Eduardo Rodríguez Lubary
Contraalmirante (R) Raúl A. Fitte
Doctor José María García Bourg*

Un decálogo de valores del Almirante Brown

Discurso pronunciado el día 22-6-2012 | Por Pedro Luis Barcia



El héroe como modelo

Se cumple un nuevo aniversario del nacimiento de nuestro primer Almirante. Ello nos convoca en torno al mástil, arbolado con nuestra bandera, en la plaza que lleva el nombre de su Irlanda natal. Tierra aguerrida y madre de talentos –Lord Dunsany, Swift, Oscar Wilde– que, como uno de ellos, Bernard Shaw, lo explicara, siempre resultan originales porque están incluidos en el mundo cultural inglés pero viven en ese seno desde la perspectiva de una herencia cultural diferente, la celta y católica. Ella los dota de una mirada renovadora. Agradezco a las autoridades de la Armada el honor de haberme ofrecido la tribuna esta mañana. Lo agradezco y me honro con este convite, pero, se sabe, son favores

que comprometen y obligan a estar a la altura de la celebración. Levo ancla y que Neptuno me sea grato.

Los griegos, padres de la matriz educadora de Occidente, la “paideia”, apoyaban la formación humana integral y moral de sus muchachos, con la propuesta directa de una galería de hombres notables. No un panteón de dioses, no un friso de entelequias. No: un conjunto real de varones ilustres que encarnaban diversas virtudes y valores, que habían animado entre sus vecinos de la polis. Porque los valores no se perciben sino hechos materia en una realidad, en una obra o en la mejor de las obras del hombre, una persona. Y el conocimiento de las hazañas de esas vidas, de la heroicidad de sus acciones mostraba a los jóvenes lo

que se puede hacer cuando hay compromiso y decisión. Eran hombres imitables porque eran de la misma materia de que estamos hechos los humanos. Si ellos lo hicieron también ustedes lo pueden, les decían con esa prédica encarnada. Políticos, gobernantes, pensadores, militares, artistas, deportistas constituían ese varío y matizado friso.

Posiblemente ninguna de las figuras de la galería fueron hombres perfectos, pero había anidado en ellos una excelencia (“aretés” le llamaban) o un haz de excelencias, que habían sido el eje y el motor de su vida.

Hoy a esa enseñanza la llamamos “educación en valores”, una de las formas más predicadas y menos concretadas de la docencia en nuestro país. Y es una pena, porque disponemos en nuestra historia de una cohorte de figuras notables que bien pueden proponerse, esto es, ponerse delante, de nuestros muchachos y chicas, en todos los campos de la acción humana, y que sirvan de espejos en los que mirarse.

El hombre es una creatura valorante. Lo sepa o no, lo haga a conciencia o en medio de sus confusiones, se mueve por valores reales o por aquellos disvalores que, confundido, los estima como positivos, por deseables y a los que aspira.

Brown fue nada más pero nada menos que un hombre. Por eso vale como ejemplo, de haber sido un ser anormalmente excepcional, una suerte de semidiós, no valdría educativamente para nosotros.

Hay valores humanos universales, hay otros institucionales y los hay grupales e individuales. Lo que apretadamente haré aquí es compulsar los valores brownianos, extraídos de la incardinación de sus acciones y actitudes, y enunciarlos a la manera de un decálogo para que se advierta, cómo esos valores preanuncian los de la institución que él acaudilló desde el vamos: la Armada Argentina. Ese conjunto de valores concertados en una persona no se agotan en ella ni son estrechamente temporales: son asimilables a la institución y durativos en el tiempo. Por eso, ellos han servido de base, a lo largo de los años, a un aspecto destacado de la pedagogía naval: la educación en valores brownianos.

1. El primer valor browniano es heredado, radica en el ADN de los irlandeses: **la voluntad inquebrantable de la lucha por la libertad de su pueblo**. La hereda de su estirpe. Nacido en Foxford, Condado de Mayo –como una prefiguración de su anclaje argentino–, en los pantanos irreductibles de Connaught, donde sus antepasados resistieron por siglos el avasallamiento inglés y los degüellos masivos, que tanto supo repudiar cuando



los españoles los ejecutaban en el Plata, en sus abordajes a naves criollas. Ese lema de la lucha lo trajo en su sangre: el probado gen de defensa aguerrida de la libertad de su suelo. Aquí, su patria adoptiva. Brown estuvo en la ciudad durante la Gran Semana germinal de Mayo y fue testigo del despertar de la conciencia de un pueblo hacia su libertad. Su sangre irlandesa consonó desde el vamos, en una sola palpitación, con aquel sentimiento y animó toda su acción marina en pro de la independencia de nuestro suelo, que tomó como propio, y fue la patria de sus hijos. Declaró, en muchas ocasiones, su compromiso vitalicio para con la empresa libertadora, y así lo cumplió cada vez que fue convocado, con la lucha independentista. “El honor nacional requiere un esfuerzo”, escribió en el parte de la toma de la Colonia.

2. El segundo valor que subrayo es **la capacidad para recuperarse con vigor y entereza de la adversidad, o más aún, en medio del vértigo de la adversidad misma**. Esta condición de su espíritu la manifestó ya antes de asumir el mando naval. Como marino mercante en el Plata fue despojado una y otra vez de sus barcos, con la pérdida de todos sus haberes, con la confiscación de su navío en Bahía; con el naufragio del *Elisa*, en la Ensenada de Barragán; con la captura del *Industria*, por los marinos españoles de Montevideo. En todas las ocasiones, el marino se recobró y recommenzó,



con ánimo decidido, la recuperación de sus bienes perdidos. Brown es de los que no se apampaban frente a lo adverso, sino que se aplicaba a superarlo.

Cuando estaba al mando como Comodoro, en su bautismo de fuego en Martín García, barrida la tripulación del *Hércules* por la metralla goda, desmantelado el navío insignia, se empeña y planifica el desembarco en la isla hasta dominar la situación. El peligro para él fue un accidente; la aparente calamidad desastrosa fue un desafío.

3. Un tercer aporte axiológico es **la obediencia al gobierno civil a cuyas órdenes estaba, al tiempo que daba su opinión frente a las decisiones**; como cuando se le ordena avanzar hacia el Arroyo de la China, en persecución de los navíos españoles y él aconseja el sitio de Montevideo, que concluirá con el éxito de su empresa. O cuando, siendo Delegado a cargo del gobierno, interviene frente a la decisión de Lavalle de fusilar a Dorrego, para que desoiga las sugerencias extraviantes de Salvador María del Carril y de Juan de la Cruz Varela. De habérselo escuchado, otro hubiera sido el devenir del país.

A ello asociaba la superación de los colores políticos cuando se trataba de defender la soberanía. En esto se comportó como San Martín. Al momento en que se lo necesitó, acudió dispuesto a colaborar.

4. **La perseverancia en su empeño.** La tozudez sostenida en pro de un objetivo. Era como bulldog, que cuando mordía una meta no abría la boca hasta poseerlo. Hizo y rehizo su flota una y otra vez, con cueros, con plomo, forrando el casco de coraje. Brown encarna dos formas de cultura deterioradas en nuestros días: la cultura del proyecto y la cultura del trabajo, sin el cual no hay plan realizable. Ambas las articuló en sus campañas “el fiero Brown”, como le llama la poesía, a las que sumó una pronta capacidad de táctica resolutoria de situaciones complejas e imprevistas. La planificación es madre del éxito, “Carta, brújula y derrotero hacen un buen marinero”, dice el refrán español. Sin proyecto andamos al garete. Salió decenas de veces “la armadilla”, como la mentaba Juan Larrea, rumbo a la gloria, con porfía empecinada al frente de lo que llama en sus Memorias: “la escuadra republicana” en acertado contracanto con “la escuadra imperial brasileña”.

5. **La audacia lúcida y el valor temerario.** Lo probó tantas veces pasando entre la flota enemiga, y dando golpes de timón a sus acciones, que resultaban imprevisibles a sus contendientes. O como cuando, en el Pacífico, nada en el agua llena de cocodrilos, hasta alcanzar la nave en que se producía la matanza, y tea en mano, avanza hacia la santabárbara de la *Trinidad* para detener el salvaje degüello de su gente a manos de los guayaquileños. Salvó así a sus hombres a riesgo de volar todos, y al precio de ser hecho prisionero.

6. **La inalterabilidad del ánimo en el riesgo extremo.** Como cuando supera el tormentoso curso del Estrecho de Magallanes, que Góngora, sin conocerlo, definió metafóricamente en un solo verso: “bisagra de cristal de dos océanos”. Se sobreponía a los embates de la naturaleza y de sus enemigos. Entonces se lo veía, las piernas abiertas para equilibrar el bascular y rolar del buque y la pipa con su cazoleta invertida para “no embocar agua” con notable calma. Recuerda aquella imagen en que Lugones presenta a Mitre, viendo desde una lomada la lucha de su ejército con el enemigo, en tanto crece la colilla de su cigarro sin que tiemble la boca que lo sostiene. Mantuvo la inalterabilidad del ánimo en medio del zafarrancho.

7. **La defensa de su personal y de su gente.** Si bien conocemos, por varios testimonios, y por sus propias páginas, lo exigente que fue para con su tropa, a la vez, se afirma el reconocimiento de la fidelidad de los capitanes a sus órdenes, y de su ánimo estimulante en el ejercicio de su autoridad.

8. **La piedad humanitaria frente al vencido.** *Honor victis*, honor a los vencidos. Jamás cometió actos de crueldad con el enemigo. Y constan sus reacciones

furiosas contra el exterminio que los enemigos solían ejercitar en los abordajes. “Que se vaya el gringo, que es un valiente”, dijo, y liberó a Garibaldi.

9. La honestidad en el desempeño de su tarea. Brown ganó bien su pan y con trabajo. Y como un romano viejo, cuando terminó su tarea en las aguas, se asentó en tierra como labrador. “En hombres que han atravesado por situaciones que a diario se les presenta la oportunidad de enriquecerse, es rasgo poco común de carácter tal indiferencia por la riqueza que pueda reducirlos, como el bizarro veterano y desprenderse de sus gobiernos con la bolsa vacía”.

10. Dar la vida por la Patria. “Mi vida es vuestra y rendirla por el honor de mi país es mi primer deber”, escribe en 1826, quien estaba dispuesto a morir por el pabellón de su patria adoptiva, en ocasión de la guerra con el Brasil, cuando con 4 barcos va a enfrentar la flota brasileña de 31 navíos.

Esto no lo juramos los civiles. Y este valor de ofrecer la vida por la Patria modifica y transe la calidad y profundidad del resto de los valores humanos de un marino militar. Por eso, a partir de esta estimación, mal puede decirse de que la totalidad de los valores son los mismos para civiles y militares.

Brown era consciente de los valores que portaba, los que suscitaba en los suyos y los que imponía al adversario. Dice en sus Memorias: “La intrepidez y la perseverancia con que fue atacada y tomada la isla, asentó en alto grado una superioridad que mantuvo luego durante el resto de la guerra, deprimiendo el espíritu de los españoles,” (pág. 54). Y, más adelante: “La escuadra imperial aventajaba en todo a la nuestra —dice Brown— menos en energía moral”.

En un pasaje de su oración fúnebre, Mitre dice: “Su existencia es la consagración a la religión sublime del deber, la fidelidad a la vieja bandera de su patria adoptiva, el culto del honor militar y la práctica de las virtudes públicas y privadas, que realzan la magnitud de sus hazañas y la altura moral del héroe republicano”.

Quiero hacerle sitio a dos pasajes de su vida que me impresionaron vivamente, y por distintas razones. El primero, cuando cuenta como, cautivo después de ofrecerse para salvar a los suyos, en el río Guayas, en tierra, atraviesa la multitud silenciosa que a ambos lados le hace calle, desgreñado y desnudo, sólo cubierto por la bandera de su bergantín. La muchedumbre lo ve desfilar a paso firme y lento y se le impuso esa imagen

de tal manera que no se oyó un solo impropio contra el marino, en medio de la admiración silente del pueblo. Se escuchó, cuenta un historiador, una voz que preguntó a su paso: “¿Quién es el pirata?” Y otra voz le respondió categórica: “No es un pirata: es un insurgente. La bandera que lo envuelve es de un pueblo libre”...

El segundo episodio, se da cuando Brown les entrega la bandera de Los Pozos a los alumnos del Colegio de Ciencias Morales, donde estudiaba la joven intelectualidad argentina, semillero de futuros políticos y gobernantes. Su rector, Manuel de Irigoyen, sabe calar el sentido profundo del gesto, cuando expresa en la ocasión: “Que la enseña los estimule en el cumplimiento de sus deberes y los excite a ser eternos defensores de la libertad e independencia en esta nación generosa y liberal. Sea Brown nuestro modelo: imitad sus virtudes y así esta ciudad será la patria exclusiva de los héroes”. El rector sabía que sin los guardianes de la Patria, no hay Patria posible ni intelectualidad futura.

Voy a forzar la vela, en demanda del final.

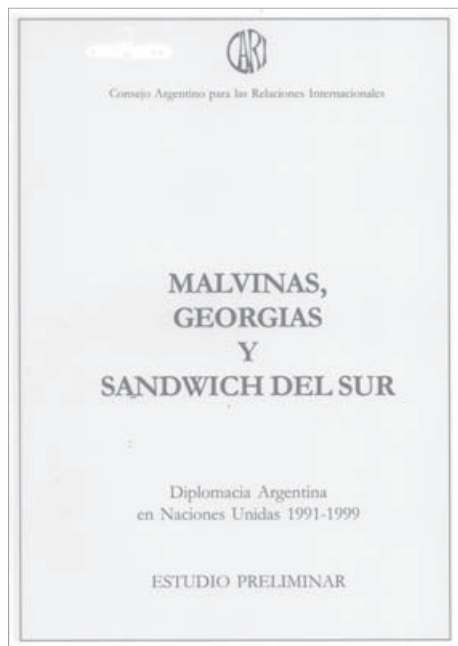
Que le valgan a la Armada las anclas axiológicas del Almirante. Que siempre sepa retornar a ellas, como a un saludable *ethymon*, en busca de renovación y dinamismo. Como decía Bergson, en las innovaciones y revitalizaciones hay que operar como el saltador en largo: primero, retroceder unos cuantos metros para que el impulso sea mayor para llegar más lejos; es una forma de apoyarse en las fuentes y consolidar la identidad. Se proyecta con vuelo porque se respaldó en lo pasado vital, sin quedarse en él. La tradición del haz axiológico browniano es, en sí, un macrovalor que da marco a toda la vida marinera.

Hay dos maneras de ser originales en una institución: volver a los orígenes que la fundaron para retomar el legado y reafirmar la pertenencia, y la segunda, hacer de ese legado una oferta de innovación permanente en sus proyecciones. Porque una vida y una institución que no respeta su escala de valores esenciales va a los bandazos. Adviértase que dicha escala de valores da sentido a la navegación y a la vida, ya el vocablo sentido tiene dos acepciones: dirección y significado

Es deseo de todos que la Armada mantenga una tradición viva de estos valores, esa tradición no es un jergón para dormir en ella una siesta estática, sino una tradición vista como un trampolín que nos proyecta hacia lo adveniente. Que nos valga el haz de valores del Almirante del Plata.

LIBROS

Comentarios de H.V.

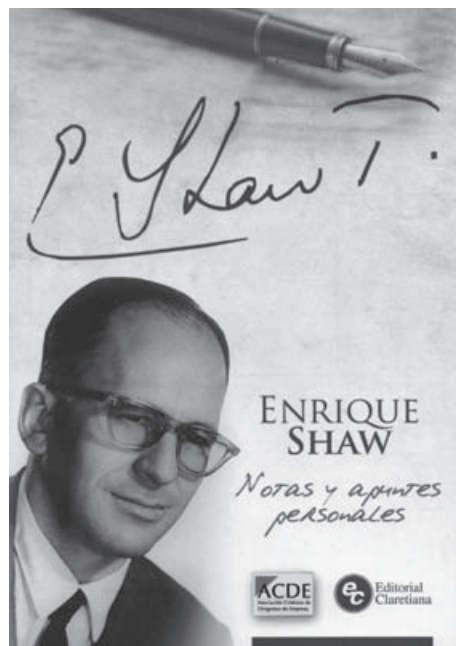


Malvinas, Georgías y Sandwich del Sur - Diplomacia Argentina en Naciones Unidas. 1991-1999
Estudio preliminar

Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales

El Embajador Fernando Petrella es el autor de este trabajo, incluido dentro de la ambiciosa obra emprendida por el CARI, que hemos comentado anteriormente en estas páginas. Las opiniones de Petrella son valiosas ya que él fue actor importante en las negociaciones desarrolladas. Su estilo de redacción sobrio y cuidadoso conjuga plenamente con las características de los tomos anteriores.

(La Biblioteca del Centro Naval dispone, por donación del CARI, ejemplares de esta obra y de volúmenes anteriores).



Enrique Shaw. Notas y apuntes personales

Editorial Claretiana

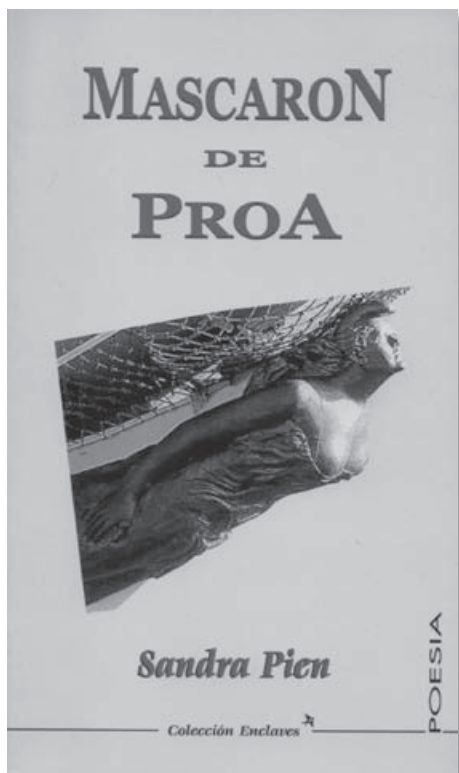
ISBN: 978-950-512-757-3

Esta segunda edición de ideas de Shaw nos permite, compartir el pensamiento pleno de un camarada y consocio destacado en las actividades navales, pero de manera mucho más intensa, en las empresariales y en las del espíritu.

En sus ideas y consejos, quienes fuimos formados en la Armada, encontramos la estructura típica de la conducción y liderazgos navales. Durante la lectura, este descubrimiento nos lleva a emocionarnos por el encuentro de esta genuina perla intelectual.

La obra que comentamos es religiosa y muestra a un hombre bondadoso, verdadero ejemplo, más allá de su credo particular. La Asociación Cristiana de Dirigentes de Empresa promovió la causa de la beatificación de Enrique Shaw.

La recopilación de estas notas y apuntes pertenece a Adolfo Critto.



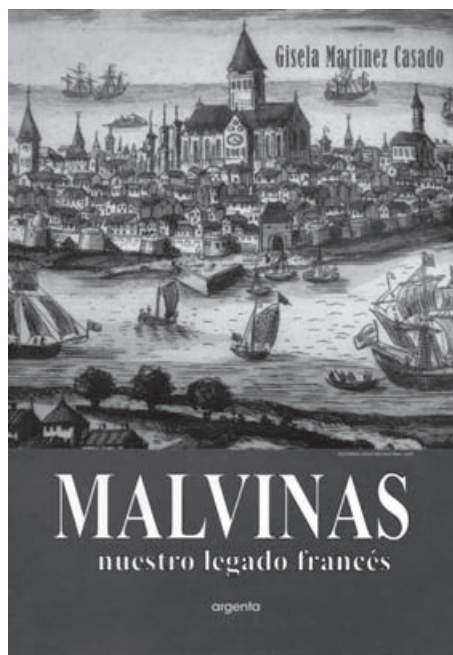
Mascarón de Proa

Sandra Pien

Colección Enclaves

Los poetas tienen la habilidad de encontrar belleza en las cosas comunes que otros, legos, no miramos o no sabemos ver. Muchas veces nos sensibilizan con una maldad o una actitud equivocada que ellos, engañados o no, vuelven buena y hermosa.

Esta obra de Sandra Pien, vuelta a los escaparates luego de unos años, nos tienta rápidamente dado que su imagen de portada es el mascarón de proa de la fragata *Libertad* y, ¡oh, sorpresa! su poema de presentación une aquella virtud señalada en el primer párrafo, a la belleza innegable de la figura hierática que anuncia la Libertad y a la Argentina al mundo, mostrando una garra y un vigor propios de los que la tripulan.



Malvinas nuestro legado francés

Gisela Martínez Casado

Argenta

Gisela Martínez Casado –joven abogada– aficionada a la historia, se ocupa en esta obra del viaje iniciado en St. Maló por Louis Antoine de Bougainville, quien tratando de paliar la pérdida de Canadá pensó en darle a Francia una colonia en el Atlántico Sur. Ocupó en 1764 las Islas Malvinas (Iles Malouines), asentándose en Port Louis. Posteriormente, Francia reconoció la soberanía española y abandonó las islas.

La autora analiza el hecho basándose en el aspecto jurídico y en el de la evolución histórica del archipiélago. Se preocupa, además, por las negociaciones emprendidas por la Argentina y la proyección de las Malvinas hacia la Antártida.

La edición del libro está realizada de manera cuidadosa y atractiva, con multiplicidad de grabados, reproducciones de cuadros, cartas, mapas, fotografías e imágenes de manuscritos antiguos. Estos elementos, sumados a la bibliografía consultada, son sumamente útiles a los estudiosos del tema.

Las conclusiones demuestran una clara percepción del problema tanto en lo jurídico como en lo político. Es una excelente contribución para reforzar nuestros derechos en las Islas Malvinas.



RADIO NAVAL MALVINAS ("RAMALVINAS")

Guillermo Gregorio

Destrozos causados por un misil aire-tierra filoguiado que el día 11 de junio fue lanzado por un helicóptero inglés que penetró en la Bahía de Stanley e hizo impacto en el edificio aledaño al de la radio.

Las comunicaciones son una herramienta fundamental para el Ejercicio del Mando. Así, durante los aprestos para la operación Rosario, surgió la necesidad de instalar en las Islas Malvinas una estación de radio de la Armada. En cumplimiento de ese objetivo, tuvo su génesis "Ramalvinas" (LOV-4). Su vida fue tan breve como intensa. Los setenta y un días que operó sirvieron para que se inscribiera en la historia de las Comunicaciones de la Armada como una página especial. Nombres que no deben olvidarse. Hechos y escenas que no podrán borrarse porque están vivos. Recuerdos y vivencias que entraron a formar parte de nuestra identidad y pertenencia.

—Guillermo Gregorio. Capitán de Navío (RE) VGM

Cursó estudios en el Nacional Buenos Aires. Ingresó a la ESNM en 1962 y egresó como Guardiamarina en 1966, perteneciendo a la P-94. Tripuló avisos, destructores, el PAL ARA 25 de Mayo y el crucero ARA Gral. Belgrano. Ejerció el Comando en cazaminas, corbetas y destructores. Cumplió varias misiones en el exterior. Como Jefe de Comunicaciones, GE y Operaciones participó del alistamiento de los DD. ARA Hércules y Santísima Trinidad en Gran Bretaña. Cursó la ESGN en nuestro país y en España. Se retiró como CN en 1996. Es magíster de la UBA por el CEA y diplomado en economía brasileña por el IEB de la UNSM. Desempeñó tareas en el INTAL del BID y tuvo a su cargo la División Análisis Internacional del EMGA.

La Misión

A fines de marzo de 1982, mientras me encontraba cumpliendo funciones en el entonces Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones (CIAO) con asiento en la Base Naval Puerto Belgrano (BNPB), fui convocado de urgencia al Comando de Operaciones Navales (COOP).



Allí se me informó que debía trasladarme a Buenos Aires a la brevedad. Por la situación que se vivía, a raíz del episodio de las Georgias, presumí de qué podría tratarse y abordé un vuelo comercial desde Espora.

En una reunión con Oficiales Superiores en el Edificio Libertador, a la que asistí con otros miembros de las FF. AA., se trazaron las directrices que debía asumir el futuro Gobierno de las Islas y se asignaron funciones específicas, en mi caso particular, la Armada me confió la Misión de instalar una estación de radio en las Islas.

Las experiencias previas

Por las experiencias adquiridas previamente en las Islas Malvinas en el año 1972, como integrante de la tripulación del aviso ARA *Alférez Sobral*, y posteriormente en Gran Bretaña, en los años 1976/1977 y 1981, como integrante de la plana mayor de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*, respectivamente, no tenía duda de que los ingleses vendrían a recuperar de las Islas y dispondrían de todos los recursos necesarios para ello. Por un lado, se presentaba la gran oportunidad para la Royal Navy de revertir una decisión política de drástica reducción presupuestaria, y a la Primer Ministro, fortalecer su desgastada gestión de gobierno.

Por otra parte, los isleños, a quienes llegué a tratar personalmente en el año 1972, y que, si bien se mostraron muy amables y deseaban tener buenos vínculos con nuestro país por la conveniencia de la proximidad geográfica y las facilidades que se les brindaban, lejos estaban de querer renunciar a la Corona Británica.

Por un lado, se presentaba la gran oportunidad para la Royal Navy de revertir una decisión política de drástica reducción presupuestaria, y a la Primer Ministro, fortalecer su desgastada gestión de gobierno.

Arribo a Malvinas y la instalación de la radio

Me trasladé a las Islas integrando la comitiva del Gobernador Militar en un F-28 de la Fuerza Aérea (FAA) que despegó del Aeroparque Metropolitano el día 4 de abril por la mañana. En la bodega del avión se había acondicionado todo el material para la instalación de la radio.

A la llegada al aeropuerto de las Islas se observaba una gran actividad a través del incesante movimiento de efectivos y equipos. Las unidades Navales, Aeronavales y de IM que habían participado en el Operativo Rosario, aún no habían retornado al continente. Algunos buques se encontraban fondeados en las proximidades; aviones Traker continuaron por varios días más las misiones de patrullaje antisubmarino y los helicópteros abastecían a los pocos efectivos que permanecerían en la Isla Soledad, conformando una reducida guarnición.

Luego de analizar las facilidades disponibles, las características del terreno y distribución de los efectivos, seleccioné para la instalación de la radio un cuarto aledaño a un galpón que era utilizado por los isleños como centro recreativo. El hecho de que el recinto tuviese acceso a un subsuelo techado con vigas de cemento a modo de refugio, hizo que lo considerara el lugar más apropiado en previsión de un ataque. De hecho, en las postrimerías del conflicto, estas condiciones permitieron que la estación siguiera transmitiendo.

El día 5 de abril, operando un equipo Racal a batería, obtuve la primera conexión con la Central de Comunicaciones de la ARA. Los primeros contactos sirvieron para efectuar los requerimientos de material, equipos y personal que se necesitaban para operar efectivamente la radio estación, ya que cada día que transcurría, y a medida que se sucedían los acontecimientos, debían adoptarse mayores provisiones para satisfacer las crecientes demandas.

La cronología de los sucesos, a partir de la negativa de nuestro Gobierno de cumplir

con la Resolución del CSNU, es de público conocimiento. En este sentido, la Radio se fue adaptando al desarrollo de las operaciones llegando a estar integrada por 22 efectivos, entre Oficiales, Suboficiales y un Conscripto.

A la par que se multiplicaban los requerimientos, Ramalvinas fue creciendo con la llegada de refuerzos de personal de comunicaciones y electrónico, así como mayor cantidad y variedad de equipos. Con esa dotación, la estación funcionó las 24 h en forma ininterrumpida, evacuando gran cantidad de tráfico, hasta que el día 14 de junio, fue ordenada su destrucción. Para su operación se organizaron turnos de 4x8 horas, básicamente con un Oficial a cargo, un Suboficial de guardia, un Suboficial electrónico, dos radio operadores, un telefonista y un mensajero.



Vista de Puerto Argentino hacia la bahía de Stanley, desde cercanías de la radio.

Al igual que Ramalvinas, el Apostadero Naval y otras guarniciones fueron incrementando su dotación a medida que las negociaciones no encontraban un punto de acuerdo; mientras que la flota inglesa acortaba distancia con las Islas. Por su parte, la confiscación de los buques de las Falklands, Island Company (FIC) para abastecer a las unidades propias, dieron lugar a un nuevo requerimiento para Ramalvinas. Por todo ello, se hacía imprescindible mantener la ligazón con las unidades: *Forrest*, *Monsunen*, *Penélope*, además del ARA *Isla de los Estados* y el ARA *Bahía Buen Suceso*, así como las unidades mercantes que fueron a las Islas transportando efectivos y material.

Posteriormente, con la incorporación del *Yehuín*, una de las primeras unidades en atravesar el bloqueo, tripulada por Oficiales navales y civiles, así como también lo hicieron los Guardacostas de la PNA: Islas Malvinas y Río Iguazú, agregaron la necesidad de mantener conexiones en VHF, UHF y HF, aumentando potencialmente el tráfico.

La guerra

Luego del bombardeo del 1.º de mayo al aeropuerto, Ramalvinas debió intensificar las tareas de radioenlace con las unidades aeronavales, por cuanto las disponibilidades del componente aéreo de la ARA, en la cabecera del aeropuerto, quedaron totalmente inutilizadas luego de aquel ataque.

La llegada de nuevos contingentes, así como la ocupación de posiciones defensivas en diferentes lugares de las Islas, fueron congestionando los servicios, especialmente, las comunicaciones y la disponibilidad de energía eléctrica.

En el primer caso, esos inconvenientes fueron salvados merced al empleo de distintas frecuencias. En cuanto al segundo y más crítico de los puntos, como era la reserva de energía eléctrica, se dispuso la recuperación de un generador trifásico de 24 kVA que había quedado sin uso en el aeropuerto. Este generador pasó a suplir un Kawasaki portátil que había sido provisto para emergencias pero que, en la práctica, resultaba insuficiente para mantener las plenas capacidades de la Radio. Para esta operación, deseo destacar la gestión que le cupo al entonces Teniente Ruda, que fue uno de los primeros refuerzos de la Radio y, de hecho, se desempeñó como Subjefe de la Estación.

Para mantener funcionando simultáneamente todos los equipos y con la alimentación de

La llegada de nuevos contingentes, así como la ocupación de posiciones defensivas en diferentes lugares de las Islas, fueron congestionando los servicios, especialmente, las comunicaciones y la disponibilidad de energía eléctrica.

línea provista por la usina sobrecargada, los cortes de energía se hicieron cada vez más frecuentes, por lo cual, la disposición del generador recuperado del aeropuerto, resultó un factor determinante.

Con el agravamiento de los hechos que se sucedían y a medida que transcurría el tiempo, la radio cobró cada vez mayor importancia, por lo cual se dispuso una vigilancia perimetral para proteger sus instalaciones. Inclusive, participaron de ese dispositivo elementos de la Sección Perros de Guerra que no habían sido destacados a las posiciones.

Para el cumplimiento de su cometido, cabe resaltar el apoyo que nos brindó la SPAC de IM y el Apostadero Naval, en asistencia del personal, tarea que se sumaba al denodado esfuerzo que realizaban para abastecer a las unidades trasladando carga desde y hacia el puerto y el aeropuerto, en cualquier condición meteorológica o de combate.

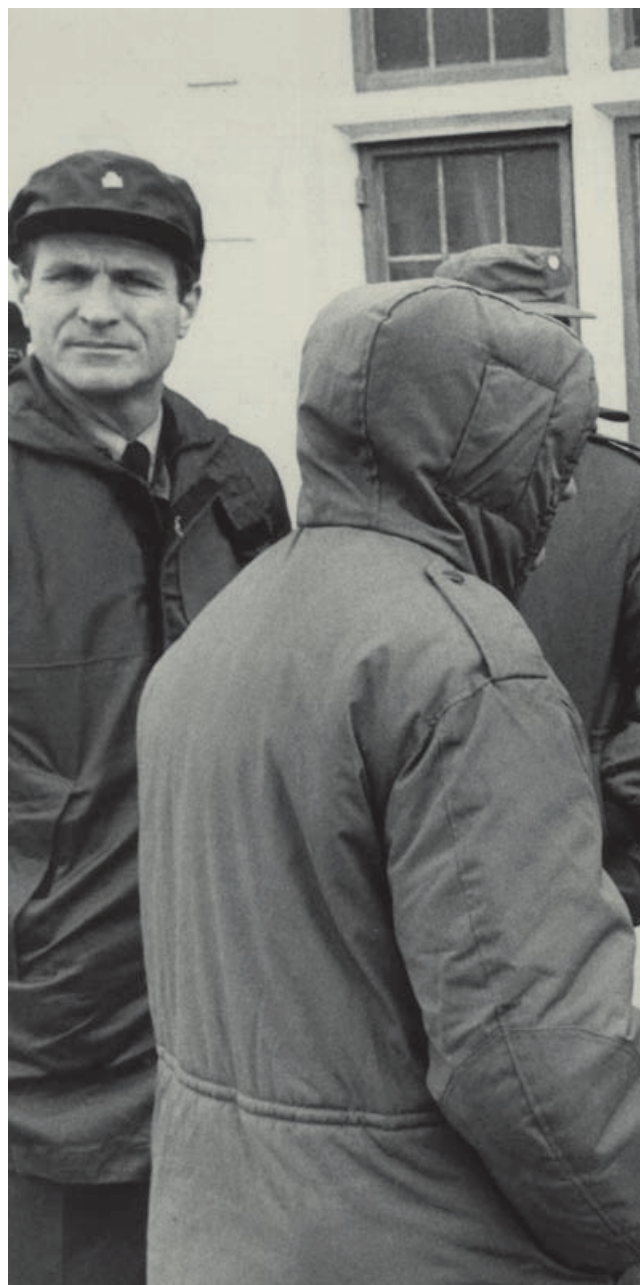
No hay espacio suficiente para relatar todas las vicisitudes y episodios de todo tipo que se vivieron desde Ramalvinas, de los que fuimos testigos y protagonistas; ello amerita un relato mucho más amplio y pormenorizado de los hechos que escapa al alcance de este artículo.

Algunos episodios

Por lo expuesto, sólo referiré algunos episodios particulares y trascendentes. Antes, deseo destacar el profesionalismo de la dotación de la radio y su entrega en el cumplimiento de la Misión; manteniendo las comunicaciones con el continente, las unidades navales, aeronavales y de IM, estaciones de comunicaciones principales y secundarias, en todas las condiciones imperantes para facilitar el ejercicio del mando, cumpliendo cabalmente con los requisitos de *confianza, seguridad y rapidez*.

A pesar de la precariedad con la que se operaba, fue diligenciado todo el tráfico desde y hacia la Estación, procediéndose, en cumplimiento de la orden superior recibida en las primeras horas del día 14 de junio, a la destrucción de todo el material asignado que podía comprometer que el "secreto" cayera en manos británicas.⁽¹⁾

Después del bombardeo de la madrugada del 1.º de mayo, desde las proximidades de la radio se pudieron divisar en el horizonte las antenas de los buques ingleses y, antes de que la Fuerza Aérea Argentina (FAA) efectuara su bautismo de fuego sobre la flota inglesa, tuvo lugar el siguiente episodio.



A pesar de la precariedad con la que se operaba, fue diligenciado todo el tráfico desde y hacia la Estación, procediéndose, en cumplimiento de la orden superior recibida en las primeras horas del día 14 de junio, a la destrucción de todo el material asignado que podía comprometer que el "secreto" cayera en manos británicas.

(1) Cabe dejar constancia que se llevaban los registros reglamentarios en todos los canales y se dispusieron los archivos de los Mensajes Transmitidos y Recibidos, así como el diario de guerra de Ramalvinas, que confeccionaba personalmente. A esos fines, todo el personal de guardia cumplía celosamente con estas normas preceptivas. Lamentablemente, toda esa documentación que serviría a los fines de realizar un futuro análisis, tanto más exhaustivo como riguroso, tuvo que ser destruida el 14 de junio.



Como mencioné, los buques de la FIC que fueron tripulados por personal de la Armada sólo tenían equipos de HF con frecuencias fijas a cristal, que eran de conocimiento de los ingleses y servían también para ligar a los isleños de las estancias entre sí; pedir asistencia y hacer requerimientos con Stanley.

En una de esas frecuencias que monitoreábamos a través de Ramalvinas, se escuchó el llamado a la rendición por parte del almirantazgo británico. Alertada la BNPB de que teníamos al buque insignia inglés en HF, la información fue pasada a nuestra estación principal para que lo plotearan, mientras ganábamos tiempo con la artimaña de que no los recepcionábamos bien (QRM). En esas circunstancias, desde la BNPB nos informaron que necesitaban que la potencia del emisor fuese mayor y, de ser posible, hacerlo modular en A-1 (morse).

Esa solicitud se cumplió con la excelente labor del Suboficial Zárate, que se encontraba de guardia. Con argucias (radio engaño), se consiguió que los ingleses pasaran a

El jefe de la Radio (de overall), conversando con el Gobernador militar en proximidades de la Radio.



Vista lateral de la radio protegida con tambores de doscientos litros conteniendo arena para protegerla de atentados. Se observan algunas antenas y el galpón donde funcionaba la cocina de campaña de la SPAC.

Llegué a compartir con integrantes de la FAA guardias nocturnas en el Centro de Informaciones de Combate (CIC). De aquellos momentos, deseo destacar su compañerismo, profesionalismo y valentía, en un todo de acuerdo con lo que brindaron sus pilotos en todas las operaciones que llevaron a cabo.

(2)
Como WP en el frigorífico de San Carlos, fuimos testigos de que las bombas arrojadas habían dado en el blanco pero no habían explotado. Si lo hubieran hecho donde los ingleses habían levantado el refugio para la cabecera de playa, la enfermería y los quirófanos hubiesen causado trágicas pérdidas.

emitir en A-1 y aumentarían la potencia, situación ésta que, simultáneamente, era informada al COOP por otra frecuencia. Si bien las estaciones de goniometría llegaron a captar las emisiones del portaaviones británico HMS *Hermes*, no se concretó ningún ataque. Tiempo después de finalizado el conflicto, tomé conocimiento de las vicisitudes que en esos momentos atravesaba la Flota de Mar por la falta de viento suficiente en cubierta del portaaviones ARA *25 de Mayo*, para lanzar un ataque aeronaval sobre la flota inglesa, hecho que explica, en parte, que no se concretara aquella Misión.

En una de esas frecuencias fijas que operaban los isleños, fueron recibidas también sendas comunicaciones en inglés mediante las cuales una mujer, que se identificaba como "Sally", llamaba a nuestra estación desde un puesto de estancia en la Isla Gran Malвина. En esos enlaces y, en dos episodios diferentes, dio cuenta que se habían acercado a su establecimiento dos pilotos de la FAA que se habían eyectado; uno de ellos herido. Esta información fue pasada a la FAA y se acordaron y desarrollaron dos operaciones de engaño de comunicaciones para despistar a los ingleses que, seguramente, interceptaban esas frecuencias. Ambos pilotos fueron rescatados con vida con apoyo de personal de nuestro Ejército desde Howard, y pudieron regresar a salvo al continente.

No conocí a Sally, se lo agradecí por radio. Siendo isleña, la mujer tuvo un acto de compasión para nuestros pilotos: nos avisó y les prestó asistencia. Después no supe nada más de ella, como tampoco si llegará a su conocimiento este relato, pero en cualquier circunstancia que sea, otra vez muchas gracias y para siempre.

La relación con las otras Fuerzas

La relación del personal de la Estación con nuestros pares de las otras armas fue excelente. Llegué a compartir con integrantes de la FAA guardias nocturnas en el Centro de Informaciones de Combate (CIC). De aquellos momentos, deseo destacar su compañerismo, profesionalismo y valentía, en un todo de acuerdo con lo que brindaron sus pilotos en todas las operaciones que llevaron a cabo. En particular, es importante destacar la labor cumplida por la Red de Observadores de esa Fuerza (ROA), que permitió alertar sobre los movimientos de los británicos. En una oportunidad, con esa información, se propició y efectivizó un ataque nocturno con los Canberra sobre la cabecera de playa del estrecho de San Carlos, utilizando como referencia el fuego de una unidad inglesa que estaba ardiendo y más tarde se hundió (HMS *Ardent*), al haber sido alcanzada por un ataque aeronaval. (2)

Qué decir de nuestros marinos. Fui testigo del heroico comportamiento de jóvenes Oficiales al mando de frágiles unidades, que junto con sus tripulaciones dieron muestras de profesionalismo, arrojo y hasta diría *temeridad*. Sentí por cada uno de ellos un gran orgullo y, porqué no decirlo, admiración. Encarnaban el espíritu de nuestro insigne Almirante y de sus Comandantes subordinados. ¿Qué los movía? Sólo sé que eran seguidos ciegamente por sus subordinados. No retrocedían ante el peligro, como tampoco dudaban en enfrentarse con el oponente pese al precario armamento con el que contaban. Cumplieron una brillante labor, y la mayoría de ellos fueron condecorados.

RAMALVINAS en peligro

Una mañana, con el cielo gris y cierto grado de neblina, como era común en esa época, regresaba a la radio luego de dejar la guardia en el CIC. Cuando estaba llegando a las proximidades de la Estación, observé sobre el horizonte un objeto brillante que se dirigía hacia nuestra posición. En un primer momento no distinguí bien de qué se trataba, pero luego advertí que era un misil e hice cuerpo a tierra. Es entonces cuando un cañón Oerlikon de 30 mm, que estaba a nuestras espaldas, entró en operaciones disparando sobre un helicóptero inglés que, sorpresivamente, se había filtrado en la Bahía alcanzando a lanzar dos misiles filoguiados.



Sin embargo, percibida la situación por el celoso Jefe de pieza, que también escuchó el ruido de las aspas, se repelió el ataque. El primer misil alcanzó el tejado del edificio del destacamento de inteligencia del EA que estaba delante de la Radio. Su impacto sólo produjo destrozos materiales. Un segundo misil cayó al agua al tratar el piloto de eludir el fuego; pero quedaron algunas preguntas sin responder: ¿Cuál era su blanco? ¿Nuestra Estación? Nunca lo sabremos. Sin duda, nuestra posición era conocida por los ingleses dado que los isleños, que podían circular libremente, podrían haber delatado nuestra ubicación. Lo concreto fue el desvío de la trayectoria de los misiles, dado que fue perturbada por la maniobra que debió realizar el piloto para evitar ser abatido.

Reconocimiento

Deseo resaltar en esta instancia, el valor del personal que tuve el honor de conducir. Excelentes profesionales de brillante comportamiento, concentración en sus funciones, celo en las tareas y elevado espíritu de lucha. No sólo realizaban las actividades propias de su orientación y especialidad, sino que sumaban su empeño para levantar y mejorar las instalaciones, colaborando a su vez con otras tareas subsidiarias pues todas eran en sí mismas importantes y demandaban esfuerzo.

A la mayoría de ellos los he vuelto a encontrar en la Armada; a otros, cuando nos reunimos anualmente con los integrantes del Apostadero todos los 20 de junio, o en los eventos que promueve la Asociación de Veteranos de Guerra (AVEGUEMA); o bien, mantengo contacto con ellos por otros medios. En esas circunstancias resurge el espíritu de camaradería y el recuerdo de las distintas anécdotas vividas. Sobre este particular, quiero destacar al entonces CC61 R. Iañez, único conscripto asignado a la Radio que fue un brillante colaborador y digno representante de su generación. Su guía particular fue el Suboficial Electrónico Taiba.

Podría hacer una semblanza de cada uno de ellos, pero esa tarea escapa al marco de este relato. Sólo diré que guardo un imborrable recuerdo de su participación y me siento orgulloso de haberlos tenido bajo mi mando. Continuaré compartiendo encuentros; sé que cada uno de ellos tiene un antes, un durante y un después de MALVINAS y, como todos los que de una manera u otra participaron del conflicto, tienen mucho que aportar y mucho que decir, a las futuras generaciones.

El final

En el final de esta reseña, queda por agregar que fui retenido como prisionero de guerra (WP) hasta el 14 de julio, fecha en que retorné al continente con el último contingente que

Cementerio de Darwin en un día malvinero, donde descansan nuestros héroes arropados por nuestro pabellón y cobijados por la virgen de Luján como eternos centinelas.

Deseo resaltar en esta instancia, el valor del personal que tuve el honor de conducir. Excelentes profesionales de brillante comportamiento, concentración en sus funciones, celo en las tareas y elevado espíritu de lucha.

retuvieron los ingleses en las Islas. Todo el personal afectado a la Radio fue evacuado previamente a cargo del Teniente Ruda, y retornaron salvos a sus respectivos destinos.

El mes que pasé como WP forma parte de otra historia; sólo diré que, a pesar de las hostilidades que se habían desarrollado, fuimos tratados con respeto y consideración, sin ningún tipo de animosidad. Sin embargo, no pude dejar de sentirme humillado y muchas veces pensé, si no hubiese sido preferible haber dejado la vida en el campo de batalla. Por esta razón, deseo volcar mi experiencia para las generaciones siguientes: Fuimos preparados para la defensa de la Patria, *pero la guerra es algo tan desgarrador que la crueldad puede ser considerada como una virtud para doblegar al enemigo.* (3)

(3)

Isabel ALLENDE, *Inés del alma mía*. Pág. 34. Ed. Sudamericana. Bs. As. 2006.

Al recordar los hechos, no puedo dejar de mencionar a todos los que, de alguna manera u otra, se dieron por la gesta Malvinas; en especial, a los generosos de espíritu que dejaron su propia vida en cumplimiento del deber.

Estuve dos veces en las Islas y espero tener la oportunidad de volver en otra ocasión. Si tuve la suerte de regresar con vida, debo brindar mi agradecimiento. Pero también contraí el compromiso de no olvidar y mantener vivo el espíritu de quienes descansan en la paz del Señor y a tantos otros, a quienes no conozco, pero que siento. Seguramente muchos de sus familiares y amigos cargan con sufrimiento la pérdida de un ser querido, otros quedaron con alguna lesión que, en muchos casos, elevó a cientos los suicidios. Para todos ellos mi oración y permanente recuerdo como homenaje.

Para los que fueron nuestros adversarios y sufrieron bajas, o padecen similares consecuencias, mi respeto y reconocimiento.

Seguramente muchos de sus familiares y amigos cargan con sufrimiento la pérdida de un ser querido, otros quedaron con alguna lesión que, en muchos casos, elevó a cientos los suicidios. Para todos ellos mi oración y permanente recuerdo como homenaje.

Último deseo

Guardo en mi ánimo volver a las Islas en oportunidad favorable. Cuando antes de regresar al continente fuimos al Cementerio de Darwin, donde se ofició un responso para despedir a nuestros héroes que regaron con su sangre la turba malvinera, sentí una gran desolación. Creo que al poder verlos ahora, arropados por nuestra bandera y cobijados por el manto de la virgen en el monumento que los honrará por siempre, como eternos centinelas de la Patria, descansarán en paz.

Este artículo actualiza y amplía uno publicado en el N° 695 de la Revista de Publicaciones Navales, correspondiente al primer cuatrimestre de 2007.

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

EL SECRETO DEL ARA SALTA

El ARA *Salta* navegando en algún lugar del Atlántico Sur. La foto fue tomada en 1979 cuando el buque llevaba seis años en servicio.

Un episodio inédito de la guerra submarina durante el conflicto del Atlántico Sur

El contenido de este artículo se basa en varias entrevistas realizadas por el autor al ex-Comandante del ARA *Salta* en el mes de julio de 2001 y en los documentos personales inéditos del citado oficial.

Jorge R. Bóveda

El 2 de abril de 1982 el ARA *Salta* (S-31), uno de los dos submarinos de origen alemán clase 209 (1) con que contaba la Armada Argentina —y el que en teoría estaba en mejores condiciones operativas—, se encontraba en puerto Madryn

haciendo pruebas de calibración de su telémetro acústico pasivo (2) con la colaboración de algunos técnicos franceses de la firma que había diseñado el equipo. A poco de conocida la noticia del desembarco argentino en Malvinas, los franceses regresaron a su país sin concluir los trabajos (3). La Fuerza de Submarinos pasó entonces a depender en forma directa del Comandante de Operaciones Navales (Vicealmirante Juan José Lombardo), debiendo el Comandante de la dicha Fuerza (COFUERSUB) y su Estado Mayor trasladarse a la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB) (4).

Durante las pruebas realizadas, luego de un prolongado período en dique seco por razones de mantenimiento, se advirtió que el submarino hacía ruidos de cierta intensidad mientras navegaba en superficie y en inmersión, que lo convertirían en presa fácil de los destructores y helicópteros antisubmarinos enemigos. No se conocía entonces con exactitud el origen de tales ruidos. El COFUERSUB decidió que el buque fuera sometido a una revisión completa en dique seco antes de zarpar en patrulla de guerra. Fue durante este período que su Comandante debió ser relevado por problemas de salud. Ello impidió que el buque completara su período de alistamiento y pruebas en el mar. El relevo del Comandante de la unidad a pocos días de iniciado el conflicto con Inglaterra incidió negativamente en la moral de la plana mayor y tripulación del buque.

El Vicealmirante Juan José Lombardo (5), un veterano oficial de submarinos, y el entonces COFUERSUB (Capitán de Navío Eulogio Moya Latrubesse) se abocaron a la búsqueda urgente de un reemplazante que pudiera alistar el buque para su rápido despliegue a la zona de ope-

Jorge Rafael Bóveda es abogado, graduado en la Universidad de Buenos Aires y autor de numerosos trabajos de historia naval argentina, entre los que se destacan sus trabajos vinculados al conflicto del Atlántico Sur.

(1) El otro era el ARA *San Luis* (S-32). Capitán de Fragata Fernando M. Azcueta.

(2) Dispositivo que le permite al submarino escuchar o buscar un blanco sin emitir.

(3) Entrevista con el Capitán de Navío (RE) Jorge Ernesto Papa del 13/03/2001 ex-Jefe de logística de la Fuerza de Submarinos durante el conflicto de 1982.

(4) Entrevista del autor con el Vicealmirante (RE) J.J. Lombardo del 6 de julio de 2000.

(5) Graduado en 1966 del Prospective Commanding Officers Course (Curso de Capacitación para futuros Comandantes de submarinos) en New London, Connecticut, EE.UU.





(6)
Entrevista antes mencionada con el Vicealmirante (RE) J.J. Lombardo.

(7)
El Capitán Salinas se desempeñó como edecán naval de los presidentes Roberto E. Viola, Leopoldo F. Galtieri y Reynaldo A. Bignone. Fue él quién atendió el famoso llamado que el Presidente Ronald Reagan le hizo al General Galtieri con el objeto de evitar el conflicto armado entre ambos países.

(8)
Salinas pertenece a la promoción 85 de la ENM, que egresó el 22 de diciembre de 1958. También es egresado de la Promoción N° 4 del Liceo Naval Almirante Guillermo Brown.

De izquierda a derecha: Secretario de Estado Norteamericano Alexander Haig, Presidente Leopoldo F. Galtieri, Edecán Naval del Presidente, Capitán de Fragata Roberto F. Salinas, el Canciller Nicanor Costa Mendez y el Gral. Vernon Walters. Esta foto fue tomada el 10 de abril de 1982 en la Casa Rosada durante el primer viaje de Al Haig. Tres días después la carrera del Capitán Salinas toma un giro inesperado cuando recibe la orden de presentarse en la Base Naval de Puerto Belgrano para asumir le mando del ARA *Salta*.

raciones ⁽⁶⁾. La elección recayó en el Capitán de Fragata Roberto F. Salinas, a la sazón edecán naval del Presidente de la República ⁽⁷⁾. Este oficial había egresado en el segundo lugar de su promoción ⁽⁸⁾ de la Escuela Naval Militar, era ex-Comandante del ARA *Salta* y le precedía una reputación de submarinista experimentado con una intachable foja de servicios.

El 13 de abril de 1982 el Capitán Salinas recibió una comunicación del Director General de Personal Naval (DGPN) ordenándole hacerse cargo del "comando accidental" del ARA *Salta* ⁽⁹⁾, para lo cual debía presentarse en el término de 24 horas en la BNPB. La noticia lo sobresaltó pues hacía poco más de dos años que no ejercía el comando de un submarino clase *Salta*, desconocía por completo el estado de adiestramiento de la nueva dotación y la situación operativa de la unidad. Para agravar aún más las cosas, la Fuerza



Arriba, en primer plano el Capitán de Fragata Salinas durante la ceremonia de entrega de comando del ARA *Salta* el 12 de febrero de 1980 en la Base Naval de Mar del Plata.

A la derecha. De pie sobre la cubierta del ARA *Salta* el Capitán Salinas dirige unas palabras a la dotación con motivo de su despedida como Comandante de la unidad. Ignora aún que su carrera naval quedará por siempre ligada al destino de ese buque.

de Submarinos argentina no sólo carecía de experiencia de combate, sino que desconocía también la capacidad antisubmarina desplegada por el enemigo, dado que Inglaterra no constituía una hipótesis de conflicto para la Argentina. Por esa misma razón no habría habido una doctrina de ataque preestablecida por la Armada para hacer frente a la flota inglesa. En ese contexto no cabía otra alternativa que improvisar sobre la marcha y esperar lo mejor.

Al día siguiente se presentó ante el COFUERSUB para asumir su nuevo comando, pero se le informó que no podría hacerlo hasta el 17 de abril, pues el buque acababa de salir de dique seco y estaba siendo sometido a una prueba de ruidos en aguas de El Rincón⁽¹⁰⁾ bajo el mando del segundo, Capitán de Corbeta Esteban J. Arata. Este oficial se había desempeñado como subdirector de la Escuela de Submarinos en Mar del Plata cuando Salinas ocupaba el cargo de director, por lo que ambos oficiales se conocían bien.

Al regresar el buque de una corta navegación, el Capitán Arata informó que el problema de los ruidos y vibraciones de origen desconocido aún subsistía. El COFUERSUB ordenó entonces someter al buque a una nueva revisión en dique seco, debiendo el personal del Taller de la BNPB desmontar el eje y la hélice de cinco palas de paso fijo de 3,20 metros de diámetro, el sello de popa, etcétera, para efectuarle una recorrida completa. Mientras se realizaban los trabajos de reparación se recibieron varias alarmas de ataque aéreo, pues se temían posibles bombardeos de los Vulcan⁽¹¹⁾, lo que obligó a inundar repetidamente el dique seco para poder remolcar al submarino a un lugar menos expuesto. Por fortuna, los temidos bombardeos nunca se materializaron.

Dos semanas después, sin que se hubieran determinado aún las causas de los ruidos del buque, Salinas zarpó con destino a la Base Naval de Mar del Plata para alistamiento de campaña de guerra. Mientras navegaba en superficie por el canal y encontrándose el buque a la altura de la boya N° 9⁽¹²⁾ recibió la orden de regresar a puerto pues se había informado que un avión explorador propio había detectado un submarino nuclear (presumiblemente enemigo) navegando en superficie a unas 80/100 millas náuticas de la boya faro (referencia náutica que señala el comienzo del canal de acceso a la BNPB).

(9)
Cumplió comando entre el 03/04/79 y el 12/02/80.

(10)
Franja de mar contigua a la ría de Bahía Blanca que se extiende aproximadamente entre las localidades de Monte Hermoso y el norte de Bahía San Blas (Caleta Brickman).

(11)
Los Vulcan realizaron las misiones de bombardeo más costosas e, irónicamente, las menos efectivas de todo el conflicto. Tres de ellas a la pista de Puerto Argentino desde la isla Ascensión el 1 y 4 de mayo y el 11 de junio de 1982. Sólo una de las 63 bombas de 1.000 libras lanzadas hizo blanco en la pista sin que ello perturbara las operaciones de los aviones argentinos, que continuaron operando hasta el final del conflicto.

(12)
Aproximadamente la mitad del canal principal Bahía Blanca.



De izquierda a derecha: El Capitán de Fragata Eulogio Moya Latroubesse, Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y el Capitán de Fragata Salinas [luce la clásica boina negra de los submarinistas], Comandante del ARA *Salta* fotografiados en 1979. En abril de 1982 ambos hombres se volverán a encontrar bajo circunstancias muy diferentes. El Capitán Moya, con el grado de Capitán de Navío, tendrá la responsabilidad de conducir a la Fuerza de Submarinos durante el conflicto.

Como consecuencia de este hecho, el COFUERSUB ordenó alistar el buque en la BNPB, solución que el Capitán Salinas ya había sugerido antes de zarpar por cuanto consideraba que el puerto de Mar del Plata era notoriamente indiscreto para tal maniobra, pudiendo la inteligencia enemiga conocer con exactitud el día y la hora en que el *Salta* se hiciera a la mar si la base era observada por agentes enemigos⁽¹³⁾, tal como parece haber ocurrido con el crucero ARA *General Belgrano* cuando zarpó de Ushuaia⁽¹⁴⁾.

A principios de mayo se recibieron alarmantes informes del ARA *San Luis* que daban cuenta de que los torpedos SST-4 no eran confiables, dado que había efectuado dos lanzamientos fallidos contra unidades de superficie enemigas y uno contra un presunto blanco submarino, sin poder determinarse el origen de las fallas. Estas eran pésimas noticias para el ARA *Salta* ya que además del problema de los ruidos sin resolver se vislumbraba que iría a combatir al enemigo sin perspectivas de éxito, como consecuencia del mal funcionamiento de los torpedos.

Para atacar el problema, el 12 de mayo de 1982 el COFUERSUB creó una comisión especial integrada por cuatro oficiales⁽¹⁵⁾ y presidida por el propio Salinas, para analizar y determinar las causas de los frustrados ataques del ARA *San Luis* y evaluar la confiabilidad del sistema de armas proponiendo las medidas adecuadas para poner el sistema en condiciones operativas. Dado los limitados medios técnicos disponibles y los términos perentorios impuestos a la comisión para efectuar su evaluación, se emitió un informe parcial a las 72 horas sin poder llegar a determinarse, fehacientemente, el origen de las fallas. No obstante, entre los antecedentes reunidos se pudo constatar que en diciembre de 1981 se había informado de la existencia de fallas de similar naturaleza a las del ARA *San Luis* en los lanzamientos de ejercicio realizados durante aquel año naval. La superioridad finalmente decidió esperar el arribo del ARA *San Luis* para poder contar con más elementos de juicio.

Con la llegada de dicha unidad a Puerto Belgrano, el 19 de mayo, luego de una patrulla

(13) Nick Barker en su libro *Beyond Endurance* manifiesta que el 26 de marzo de 1982 interceptó un mensaje del agregado naval británico en el que se señalaba que un funcionario de la embajada chilena había informado que los submarinos con base en Mar del Plata se habían hecho a la mar.

(14) El Capitán de Navío Héctor Bonzo, Comandante del buque, admite en su libro que esa posibilidad pudo haber sido una de las causas de que su barco fuera localizado y luego hundido por el HMS *Conqueror*.

(15) Presidente: CF Roberto F. Salinas, vocales: CC Ing. Juan Luis Costa, CC Daniel Geraci y TF Ricardo E. Franceschelli. Colaboró también el CC Ingeniero Ernesto Conrad.

de 39 días, en la cual debió permanecer 864 horas en inmersión ⁽¹⁶⁾ (equivalente a 36 días), se completó el análisis de la comisión, descartándose el uso de torpedos similares a los embarcados en ese buque. Salinas recibió la orden de embarcar un nuevo tipo de torpedos SST-4 armados en la empresa argentina EDESA. Éstos contaban con algunas mejoras respecto del modelo anterior de origen alemán pero aún no habían sido suficientemente probados.

El ARA *Salta* volvió a zarpar en patrulla de guerra el 21 de mayo de 1982 con órdenes de realizar pruebas de tiro, en tránsito a la zona de operaciones, con el fin de asegurar la efectividad de los nuevos torpedos y verificar el funcionamiento general del sistema de armas del buque. Adicionalmente se harían distintas pruebas y evaluaciones de los ruidos del buque. Ello ocurrió 48 horas después de que el ARA *San Luis* tomara puerto, dada la necesidad de mantener en forma continua un submarino en operaciones evitando con ello que el enemigo prescindiera de la amenaza submarina ⁽¹⁷⁾. Para la ocasión se destacó a un grupo de observadores terrestres que serían testigos del ejercicio sobre un blanco previamente establecido ubicado convenientemente cerca de la costa.

El 23 de mayo a las 14:00 h el ARA *Salta* llegó al área convenida sobre la costa norte del Golfo Nuevo. A la mañana del día siguiente todo estaba listo a bordo para iniciar las pruebas de tiro con torpedos con cabeza de combate. Se trataba del primer ejercicio de estas características efectuado por la Armada Argentina en toda su historia. El buque navega a profundidad de periscopio y a baja velocidad con el objeto de efectuar el disparo en óptimas condiciones. Ni bien el torpedo dejara el tubo, el Comandante había previsto llevar el submarino a plano de seguridad, evitando así que el torpedo pudiera buscar y destruir por error al buque propio mas allá de la profundidad en la que debía encontrar el blanco. A las 9,13 horas se da la orden de lanzar con el tubo N° 7. El torpedo corre dentro del tubo por 1 minuto 15 segundos y luego se detiene. Inmediatamente después del lanzamiento la voz del sonarista da el primer indicio de alarma: “¡No escucho ruido de hélices!”

Una rápida verificación permite constatar que el torpedo no había abandonado el tubo. El Comandante, consciente de que el éxito o el fracaso del arma submarina reposa casi por entero en el resultado de aquellas pruebas, decide por su propia iniciativa efectuar un segundo lanzamiento. A las 10:25 h, a una distancia de 13.000 yardas del blanco se ordena lanzar con el tubo N° 1. Luego de una corrida del torpedo dentro del tubo de 54 segundos se produce idéntico resultado. Un sentimiento de frustración e impotencia se esparce por todo el buque. El saldo del ejercicio es: dos torpedos con cabeza de combate activado trabados en los tubos lanzatorpedos, con todos los riesgos que ello implica. Pese a que se intentó la maniobra reglamentaria para desprenderse de ellos (inclinando el submarino 20% punta abajo) los torpedos permanecían en los tubos. El moderno *Salta* no dispone de ningún medio para expulsar los torpedos. No había a bordo un sistema de aire comprimido para ese propósito, ni podía descargarlos desde el interior del buque.

Luego de un día lleno de sobresaltos, el Comandante decide mantenerse en plano profundo dentro del Golfo Nuevo para que la tripulación que no cubre ninguna guardia pueda descansar y relajarse un poco, circunstancia que es aprovechada para servir la cena. Aproximadamente a las 20:28 h se siente una fuerte vibración, seguida de una voz de alarma desde la sección de proa del buque. El torpedo alojado en el tubo N°1 se pone imprevistamente en marcha. Toda la tripulación teme lo peor, pues esa es la más grave emergencia imaginable para cualquier submarinista ⁽¹⁸⁾. Salinas ordena llevar el buque a superficie en emergencia para minimizar el riesgo de explosión de la batería del torpedo y, como medida preventiva, abrir las portas externas de los tubos lanzatorpedos, pues teme que el torpedo abandone el tubo de un momento a otro. Lejos de ello aquél permanece en su lugar. El batido de las hélices se detiene recién a las 21:15 h. El Comandante informó lo ocurrido al COFUERSUB, quién le ordenó regresar a puerto, interrumpiendo así su despliegue hacia la zona de operaciones. El Comandante, con el objeto de minimizar los ya indiscretos ruidos del buque, decide mantener los tubos inundados y las portas externas de los tubos lanzatorpedos

(16)
Buques de la Armada Argentina 1970-1996 por el Contraalmirante (R) Horacio Rodríguez.

(17)
Hoy sabemos que durante la guerra, la Royal Navy nunca supo que en realidad se enfrentaba a un solo submarino argentino, hecho que motivó que consumiera exageradas cantidades de armas antisubmarinas.

(18)
Sherry Sontag y Christopher Drew en su libro Blind Man's Bluff sugieren que un accidente similar pudo haber causado el hundimiento del USS SCORPION (SSN-589), un submarino de ataque de propulsión nuclear de 3.500 toneladas que fue declarado presumiblemente perdido el 05/06/68. Los restos del naufragio fueron localizados en junio de 1969 en el Atlántico y se comprobó que el casco del buque se había partido en tres grandes secciones. Esta tragedia le costó la vida a 99 bravos marinos.

(19)

Esos hombres eran el TF Ricardo Emilio Franceschelli del Arsenal Naval de Mar del Plata y un agente civil de apellido DaRepresentação destinado en el Taller de Armas de Puerto Belgrano.



(20)

Entrevista al Capitán de Navío (RE) Ernesto Conrad el 14 /05/2001.

El Capitán Salinas repasa un informe de rutina bajo la atenta mirada del segundo, Cap. Meroni, durante 1979. La foto permite apreciar varios instrumentos del submarino y las espartanas condiciones de habitabilidad que caracteriza a estas unidades de 1285 toneladas (en inmersión).

cerradas. El tránsito de regreso a Puerto Belgrano implicaba en sí mismo un riesgo potencial para el buque, dado que los gases de la batería del torpedo podían generar una explosión interna con devastadoras consecuencias.

El ARA *Salta* toma puerto el 29 de mayo, designándose al Capitán de Corbeta Ingeniero Ernesto Conrad junto a otros dos hombres⁽¹⁹⁾ para desactivar y extraer del submarino los torpedos defectuosos. Mientras se realiza la peligrosa maniobra, nadie permanece a bordo, con excepción del grupo mencionado. Cumplida con éxito la tarea, los torpedos son sometidos a numerosas pruebas y el submarino a una rigurosa inspección, lográndose determinar que uno de los sistemas de seguridad del buque no había logrado desactivarse por completo evitado así la salida del torpedo⁽²⁰⁾. El Comandante informó que el nivel de ruidos y vibraciones seguía siendo considerable a tal punto que interfería el sonar pasivo en 100° de los 360° en diversos sectores.

El 12 de junio, Salinas recibió la orden de hacerse a la mar nuevamente para continuar con los ejercicios de tiro y la evaluación de ruidos en la zona de Golfo Nuevo. El 14 de junio (día de la rendición de Puerto Argentino) sorprende al ARA *Salta* navegando en la zona prefijada sin haber aún podido efectuar los lanzamientos programados.

(21)

Cable muy delgado que permite guiar al torpedo hacia el blanco desde el interior del submarino durante cierta distancia (+18 km) antes de que el mismo sea cortado en forma automática o manual.

Pese a la finalización de las hostilidades, la superioridad decide seguir adelante con las pruebas, que se realizan al día siguiente por la tarde. El ARA *Salta* se dispuso a realizar su tercer lanzamiento de un torpedo con cabeza de combate 23 días después del primer ejercicio en esas mismas aguas. El buque navega en las mismas condiciones que lo había hecho en los lanzamientos anteriores. El primer torpedo abandona el tubo N° 6, pero transcurrido 1 minuto y 41 segundos el operador del sonar pierde todo contacto con el mismo. El Comandante ordena entonces cortar el cable de filoguiado⁽²¹⁾ y llevar el buque a plano de seguridad debido a la clara indicación de irregularidades en la corrida del torpedo. Nunca más se supo nada de él. Una vez verificados todos los sistemas de control tiro, el Comandante ordena efectuar un segundo lanzamiento con el tubo N° 2. El torpedo salió del tubo y parecía comportarse adecuadamente hasta que se recibió la indicación de "cable cortado" a una distancia de 7.200 yardas del blanco. De inmediato se ordenó llevar el submarino a plano profundo. Apenas habían transcurrido dos minutos desde el corte del cable de filoguiado cuando se escuchó una atronadora explosión a través del casco. El torpedo se encontraba a 5.500 yardas de la costa (a mitad de camino entre el submarino y el blanco) muy cerca de la isóbata de 50 metros cuando estalló sin ninguna razón. Esta penosa experiencia terminó por convencer al alto mando naval de que los torpedos SST-4 y el sistema de armas en general no eran operativos.

Entre los días 17 y 18 de junio de 1982, el ARA *Salta* realizó las pruebas de ruidos ordenadas. Para poder determinar con cierta exactitud el nivel de ruidos del submarino se improvisó una estación de relevamiento mediante el aprovechamiento de los equipos de escucha subacua que se encontraban a bordo del buque oceanográfico *El Austral*⁽²²⁾ (CF Santillán) y la ayuda de una boya. El submarino navegó en una zona prefijada a velocidades y profundidades variables, para de ese modo medir su firma acústica y determinar si la misma era capaz de delatar la presencia del submarino.

(22)

Ex *Atlantis I* de la Woodhole Oceanographic Institution de los EE.UU.

Pero fue la mañana del 19 de junio la que Salinas retiene más fresca en su memoria, pues fue ese día cuando por unos instantes tuvo en la mira de su periscopio la imagen

de la “gran ballena blanca (23)”, apodo con que los británicos bautizaron afectuosamente al gigantesco trasatlántico *Canberra* (Capitán D.J. Scott Masson), de 44.807 toneladas, requisado a la firma P & O Shipping CO. Este barco había zarpado hacia el Atlántico Sur el 9 de abril desde puerto de Southampton previa conversión en transporte de tropas. Adicionalmente se lo había equipado con dos cubiertas de vuelo para operar con helicópteros y un sistema para permitir el traspaso de combustible en alta mar. Aunque el Comandante del ARA *Salta* lo ignoraba, en ese momento el *Canberra* navegaba atestado de prisioneros de guerra argentinos (4.167, incluyendo heridos) ansiosos de ser repatriados a sus hogares en tierra continental luego de las desgarradoras vivencias del combate en suelo malvinense. Tras cumplir esta tarea humanitaria en Puerto Madryn, el *Canberra* zarpó de regreso a Port William (Islas Malvinas) el 20 de junio para repatriar a las tropas inglesas al Reino Unido, donde arribó el 11 de julio de 1982.

Concluida la navegación, el Capitán Salinas fue desembarcado y reincorporado a su destino anterior (Casa Militar) donde asumió nuevamente sus funciones de edecán naval del Presidente, hasta la finalización del mandato del General Bignone.

Retrospectivamente parece innegable, tal como le ocurrió en los hechos al ARA *San Luis*, que aún en el caso que el ARA *Salta* hubiera arribado al área MALVINAS, su defectuoso sistema de armas lo habría privado de infligir daño alguno al enemigo. La falta de adiestramiento con torpedos con cabeza de combate en los años previos al conflicto, evitó detectar y corregir a tiempo las fallas acusadas en sistemas vitales del buque, todo lo cual impidió a la Fuerza de Submarinos concretar su primer ataque exitoso contra la flota de superficie británica. Este handicap contribuyó significativamente para que la Royal Navy pudiera disputar con éxito a la Armada Argentina el control del mar en la zona de operaciones, control que retuvo hasta el final del conflicto.

Otro elemento decisivo que contribuyó a la imposibilidad de prever planes de contingencia fue el no contar con preaviso alguno del inicio de la “Operación Azul” (hoy conocida como Rosario) hecho que incidió negativamente en el alistamiento de la Fuerza de Submarinos para la inminente campaña militar que se avecinaba. Si a ello le sumamos que el Comité Militar (24) impidió al Vicealmirante J.J. LOMBARDO utilizar la ventaja táctica que sólo el arma submarina era capaz de obtener para la flota Argentina, atacando al enemigo donde aquél menos lo esperaba, es fácil imaginar el porqué del resultado final del conflicto. Sólo a partir del 25 de abril los submarinos Argentinos fueron autorizados por el Comité Militar a actuar ofensivamente como consecuencia directa del ataque inglés a las Georgias del Sur (25).

No obstante, la circunstancia de que los submarinos diesel eléctricos criollos pudieran operar a discreción en aguas controladas por el enemigo, el cual disponía de una fuerza naval ostensiblemente superior, con plataformas antisubmarinas de última generación, constituye en sí mismo un mérito innegable de los submarinistas argentinos. Las expertas fuerzas antisubmarinas británicas (que realizan el 70% de las patrullas antisubmarinas de la Alianza Atlántica) (26) recibieron esta inesperada lección al mostrarse impotentes para contrarrestar esa amenaza, que como se sabe se redujo a un único submarino. Diez



El Capitán Salinas aferrado a una escalerilla en el cuarto de control del ARA *Salta*. Atrás puede verse el periscopio del submarino.

(23)
En abierta alusión al característico color blanco del casco utilizado en tiempos de paz y que no fue modificado durante el conflicto.

(24)
Máxima autoridad militar argentina, integrado por los miembros de la Junta Militar que gobernaba el país.

(25)
Entrevista antes mencionada al Vicealmirante (RE) Juan José Lombardo.

(26)
Ver *Fighting for Peace* de Caspar Weinberger, pág. 211.



El Capitán de Fragata Salinas en la Escuela de Submarinos.



El ARA Salta en 1988 durante su mantenimiento de media vida en el astillero Ministro Domecq García.

(27)
Ver entrevista al Capitán de Navío (RE) Fernando Azcueta en "Revista Noticias" del 26/03/92, pág. 16.

años después de concluido el conflicto el Comandante de ésta última unidad, todavía decepcionado por los pobres resultados obtenidos declaró a una revista: "Yo de la guerra me enteré por la radio" (27).



Suscríbase a nuestra newsletter

A fin de acercarnos más a nuestros socios se ha implementado un sistema de comunicación a través de correo electrónico con nuestras novedades más destacadas y acceso a información ampliada en nuestra página web.

Para mejorar este servicio es necesario:

- que nos realimenten con sus sugerencias,
- que mantengan actualizado sus direcciones de correo electrónico y
- que difundan esta novedad a aquellos socios que aún no están registrados en socios@centronaval.org.ar o al **4311-1011/16 int. 622 y 636.**



Navegue nuestras aguas
www.centronaval.org.ar



Todas las novedades académicas, sociales, culturales y deportivas. Contenidos del Boletín y lanzamientos del IPN. Horarios de Sedes y servicios y tarifas del Anexo Hotel.

BALACLAVA

Guillermo Pérez del Cerro

Poco antes de que finalizara la Segunda Guerra Mundial, el 11 de febrero de 1945, en la Ciudad de Yalta, en la Península de Crimea, a orillas del Mar Negro, las potencias aliadas acuerdan una suerte de reparto político de las naciones centroeuropeas que de alguna manera u otra habían estado o aún estaban involucradas en esa contienda.

Finalizada la guerra en Europa en mayo de 1945, el mundo se polariza en dos enormes conglomerados políticos, el Oeste bajo la tutela de los EE.UU. y el Este bajo la tutela de la URSS; a su vez, ambos grupos de naciones estrecharon filas militarmente en dos organizaciones, la OTAN (Organización del Atlántico Norte), fundada el 4 de abril de 1949 y el Pacto de Varsovia, creado el 17 de mayo de 1955, respectivamente.

El fuerte enfrentamiento entre las potencias directoras dio lugar a la Guerra Fría, que si bien para las naciones de los pactos antes mencionados no terminó en enfrentamientos directos en sus propios territorios, para las naciones periféricas, y especialmente las ubicadas al sur del ecuador, resultó más que caliente, con una larguísima lista de luchas que incluyen guerras como la de Corea, Indochina, Angola, etcétera; la crisis de los misiles de Cuba y la guerrilla que asoló nuestro continente, incluyendo nuestro país y que aún persiste en Colombia.

Por supuesto, una de las características de este período fue, en ambos bandos, armarse y prepararse para la guerra. Así asistimos en ese pasado cercano a los umbrales de

El Capitán de Fragata Guillermo Pérez del Cerro fue becado por la Armada para cursar la carrera de ingeniería en Telecomunicaciones en la UBA, recibiendo de ingeniero el 7 de octubre de 1960.

En la Armada Argentina ocupó diversos cargos tanto embarcado como en tierra: Buque taller ARA Ing. Gada, crucero ARA Gral. Belgrano, destructor ARA Rosales, 2º Div. de destructores, Dirección de Electrónica Naval, Talleres de Electrónica de Espora, Puerto Belgrano y Buenos Aires.

En 1975 solicitó su retiro de la Armada y actuó en el ámbito civil en diversas empresas, dirigiendo obras de envergadura y desarrollo de ingeniería aplicada a las Telecomunicaciones. Asesoró diversas empresas nacionales y extranjeras, volcando su actividad prioritariamente al rubro ferroviario y petrolero (yacimientos y off-shore). Entre otras tareas actualmente se desempeña como Asesor Permanente de Telecomunicaciones para Chevron Argentina.



una hecatombe nuclear, con planes en ambos contendientes que incluían, por ejemplo, el bombardeo atómico simultáneo a más de 300 ciudades de su contrincante directo, amén de miles de toneladas de bombas convencionales como el primer paso de una guerra no declarada.

El 9 de noviembre de 1989 cae el Muro de Berlín y se desploma el poder soviético, la URSS se disuelve dando lugar, con el correr del tiempo, a una serie de naciones independientes, y es así que una de ellas, Ucrania, se declara libre y soberana el 24 de agosto de 1991.

Como consecuencia de este desmembramiento político de la URSS, la autonomía plena de las naciones que optaron por valerse por sí mismas involucró en muchos casos el traspaso de material bélico, bases y unidades, incluso de misiles y ojivas nucleares.

La Flota del Mar Negro de la ex URSS representa un caso típico de este problema. No es el objeto de este artículo analizar cómo, ni cuándo, ni en qué forma se produjo su disolución respecto de su estado original, aquí nos interesa tomar conciencia, a manera de ejemplo, de la magnitud que alcanzaron los gastos y esfuerzos en un caso puntual de prevención logística de la División de Submarinos de la Flota del Mar Negro para enfrentar la llamada Guerra Fría.

Como es sabido, los EE.UU. mantenían en el Mar Mediterráneo una enorme capacidad naval de aproximadamente 500 naves, incluso con portaaviones de propulsión nuclear. Por su parte, la URSS tenía limitada su presencia en el área a las bases que pudiera ubicar en los Balcanes, todas ellas muy vulnerables respecto al poderío de la 6ª Flota de los EE.UU.

En caso de conflicto, la Base estaba en condiciones de albergar a miles de personas provenientes de la ciudad, más personal de la Armada y operarios hasta un periodo de un mes sin contacto con el exterior.

El mantenimiento operativo de cualquier fuerza de submarinos requiere un soporte de arsenales en tierra bien protegidos, incluso, en las condiciones en que se encontraba concebida la Guerra Fría, a prueba de bombas atómicas o bombardeos gigantescos. Para cumplir con esta premisa, el alto mando naval soviético encaró una Base Naval de Submarinos en un lugar privilegiado del Mar Negro, muy cerca de Sebastopol, en la Península de Crimea.

Dentro del más absoluto secreto y limitando un estado de reserva territorial a una importante zona de la península, que incluía a la ciudad y puerto de Sebastopol y especialmente a la Bahía de Balacava elegida para el proyecto, la URSS encaró las obras de construcción de una Base Naval subterránea con dos accesos, uno por el Mar Negro y el otro por la bahía, que de por sí es muy cerrada y rodeada por cerros rocosos que caen a pique sobre el mar.

(Ver fotografía panorámica).

El inicio del proyecto para la construcción de esta Base data del 3 de noviembre de 1952 y fue una decisión adoptada por el Consejo de Ministros de la URSS, al que se le asignó una suma del orden de los 322 millones de rublos.

A partir de esa fecha, la Bahía de Balacava se convirtió en el asiento principal de la Flota del Mar Negro y comenzó a desaparecer de la cartografía en las potencias del Este. El ingreso a la ciudad del mismo nombre se restringió al máximo y sólo tenían acceso las personas que poseían la documentación especial que les permitía sortear los puestos de las guardias distribuidos estratégicamente.

El Instituto Granit de Leningrado (actual San Petesburgo) le asignó al Complejo Subterráneo la Primera Categoría de Resistencia para un ataque nuclear, pues se lo concibió para soportar el impacto de una bomba de 100 kT. La superficie subterránea prevista es de 15 mil metros cuadrados y capaz de alojar, reparar y aprovisionar a varios submarinos y sus tripulaciones de manera simultánea.

En caso de conflicto, la Base estaba en condiciones de albergar a miles de personas provenientes de la ciudad, más personal de la Armada y operarios hasta un período de un mes sin contacto con el exterior.

La construcción del complejo se inició en 1953, conforme a la Orden del Estado Mayor N.º 1/13029 firmado en Moscú, y finalizó en 1961, es decir, su construcción demandó ocho años.

La Base contaba con un Departamento de Minas y Torpedos, que incluía la preparación, conservación y prueba de los mismos; un Departamento de Munición y Armas, para el mantenimiento, y abastecimiento de munición, incluidas las cabezas nucleares, y un Departamento de Abastecimiento de Combustible y Lubricantes, con capacidad para almacenar 9.500 Tn de combustibles y aceites.

Al comienzo, los trabajos se iniciaron con un grupo de operarios de la Flota del Mar Negro hasta que en febrero de 1956, Nikita Krushev le agregó trabajadores provenientes de Moscú, Kharkov y Abakan, que con anterioridad habían adquirido experiencia en construcciones subterráneas en el Cáucaso.

La construcción significó la remoción de no menos de 200.000 metros cúbicos de roca dura y todo el complejo se forró internamente con una pared y techo de concreto de 1,5 metros de espesor, todo esto bajo un cerro de 126 metros de alto.

Los talleres, depósitos de combustible y de armas y munición se vincularon con amplios corredores.

Existe, por supuesto, un canal de agua por donde se trasladaban los submarinos a lo largo de todo el complejo, que separa lo que es propiamente depósito de material sensible con los talleres en sí. En este canal también se construyó un dique seco con un único acceso para la entrada y salida de los submarinos, tiene un largo total de 608 metros, un largo operacional de 505 metros, un ancho de 10 a 24 metros y 8 metros de profundidad. El dique corre paralelo al canal.

Llama la atención que los corredores que vinculan los espacios de trabajo no sean rectos y sí posean una desviación angular de 30°, esto es como prevención ante el caso de una explosión de magnitud para disminuir los efectos de la onda expansiva.

Para movimiento de los materiales se usaba un sistema vial por el que circulaban cureñas movidas a mano, donde se ubicaba el material a trasladar. No se usaban vehículos en el interior para evitar descarga de gases y chispas. Las cureñas son de hierro, forradas en aluminio, con cuatro ruedas de bronce, pesan 998 kg, y son capaces de portar elementos por un total de 7 Tn cada una de ellas.

En el complejo trabajaba tanto personal militar como civil y los turnos de trabajo eran de una hora con descanso de cinco minutos. El personal del submarino se encargaba de la limpieza y pintado de la obra viva y los tanques de agua y combustible; el horario de trabajo comenzaba a las 08:00 y terminaba a las 16:00. Los operarios civiles, por las condiciones atípicas del trabajo, tenían acceso a beneficios sociales extra. El personal vestía con traje de algodón y usaba calzado con cobre en las suelas para evitar descargas estáticas.

La condición de construcción a prueba de un ataque nuclear impuso la necesidad del cierre hermético en caso de emergencia, esto se logró mediante dos compuertas, una al sur y otra



Complejo del Museo Naval Subterráneo de Balaklava.

La condición de construcción a prueba de un ataque nuclear impuso la necesidad del cierre hermético en caso de emergencia. Esto se logró mediante dos compuertas, una al norte, que comunica con el Mar Negro, y otra al sur, que enfrenta a la Bahía de Balaklava.



Acceso, desde el Mar Negro, a la Bahía de Balaclava.

A lo largo de algunos pasillos hay en las paredes de cemento unos nichos rectangulares chicos y uniformemente separados, que estaban preparados para almacenar cargas explosivas, para en caso de que por alguna razón, hubiera que abandonar la base y fuera necesaria su destrucción.

al norte del canal subterráneo que recorre la Base, la norte que comunica con el Mar Negro, es de placas de concreto cuyo peso es del orden de las 120 Tn; mientras que la sur, que enfrenta a la Bahía de Balaclava, es una estructura de acero dividida en dos secciones de 14 metros de alto, un ancho de 11 a 18 metros y con un peso de 150 Tn.

Adicionalmente a estas compuertas, también se observan en los pasadizos puertas blindadas de acero de dos tipos, unas antiexplosivas y otras herméticas al agua, a los gases y a las posibles radiaciones; las primeras, capaces de resistir una presión de 60 kg, son de un tamaño de 4 por 5,6 m y un peso de 20 Tn, las que permiten un cierre a una apertura de 3 por 2,8 metros. Están construidas con chapas de acero y rellenas con concreto y tienen un espesor de 60 cm. El canto está enchapado en aluminio para reducir el espacio entre las dos hojas a menos de 2 cm. Estas puertas se accionaban por control remoto con un sistema de comando eléctrico, aun cuando existía la posibilidad de maniobrarlas manualmente. El motor de cierre está autocontenido.

A lo largo de algunos pasillos hay en las paredes de cemento unos nichos rectangulares chicos y uniformemente separados, que estaban preparados para almacenar cargas explosivas, para en caso de que por alguna razón, hubiera que abandonar la base y fuera necesaria su destrucción.

Los torpedos y cabezas nucleares se estibaban en dos cuartos con aire acondicionado de 10 a 15 grados de temperatura y un nivel de humedad que no excediera el 50 al 60%, mientras las paredes se revistieron con una capa especial para lograr una adecuada aislación acústica.



Fondo de la bahía y ciudad-puerto de Balaclava.

En la entrada desde la bahía se conserva el pontón puente de ingreso que cumple con dos funciones, una, cruce peatonal del canal y dos, el acceso de submarinos. Su funcionamiento es similar a los pontones de un dique seco. En este punto es interesante destacar que las maniobras de ingreso de submarinos se efectuaba de noche para disminuir la posible detección desde los satélites de la NATO y por la misma razón, durante el día existía una cortina para camuflaje que disimulaba la abertura del túnel, dando continuidad visual al cerro hasta el agua misma.

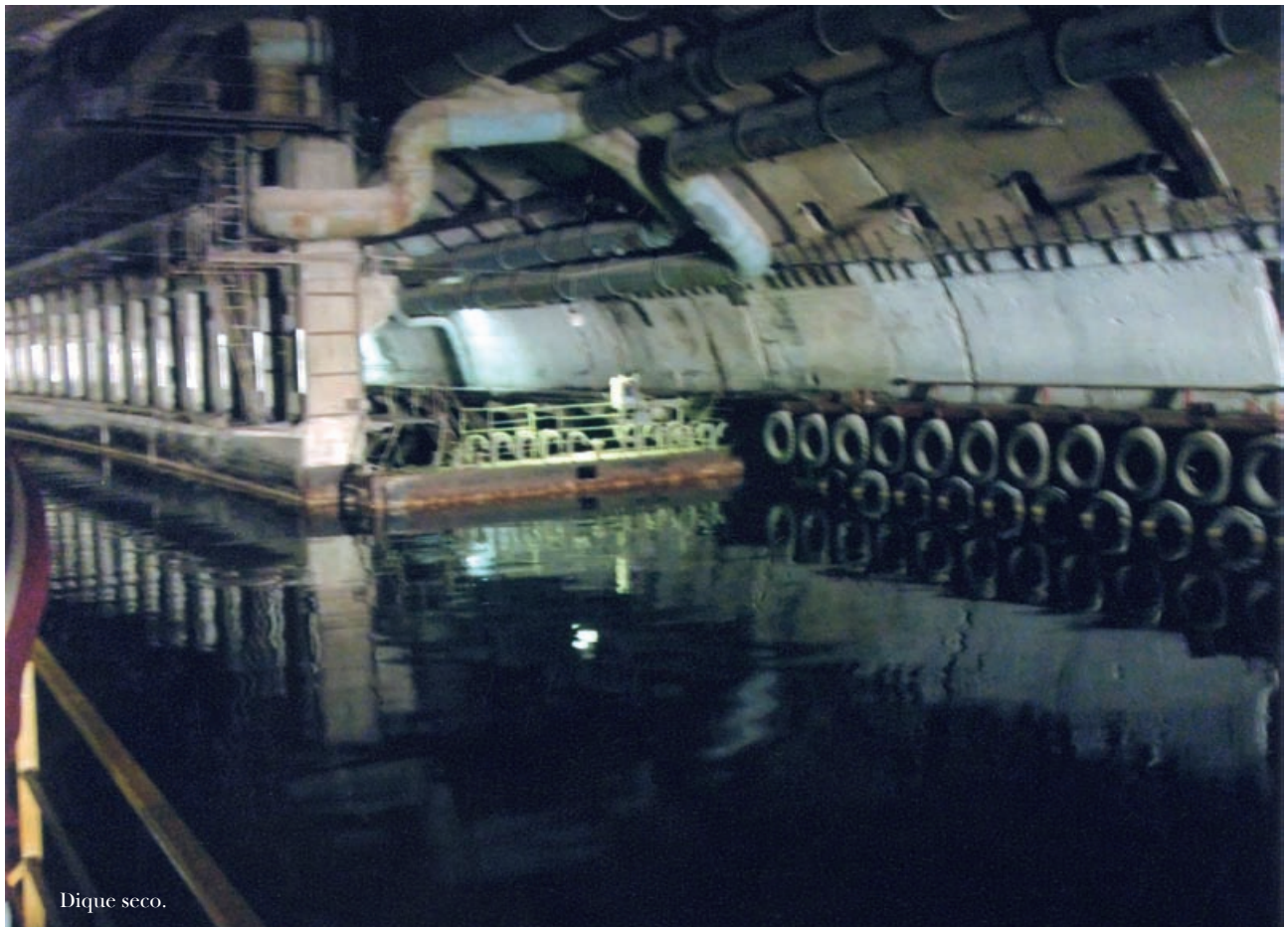
El conjunto subterráneo se concibió para servir de refugio a submarinos pequeños y medianos, con toda su tripulación.

A medida que los años transcurrieron, el diseño de los submarinos de la URSS fue modificándose, por lo que las esloras y mangas se incrementaron. A su vez, los de menor desplazamiento fueron dejando de construirse. Esto de por sí significó una limitación potencial seria para la vida útil del complejo, que se había concebido para submarinos que comenzaban a convertirse en obsoletos.

Independientemente de lo señalado en el párrafo anterior, recordemos que en 1989 cayó el Muro de Berlín y Ucrania, como ya lo anticipáramos, se declaró independiente en agosto de 1991, con lo que la Península de Crimea dejó de estar vinculada de manera directa al ex Estado soviético.

Como consecuencia de lo antedicho, entre 1991 y 1994, la Flota de Submarinos del Mar Negro dejó la Bahía de Balaclava y abandonó el complejo subterráneo para submarinos.

El conjunto subterráneo se concibió para servir de refugio a submarinos pequeños y medianos, con toda su tripulación.



Dique seco.

Después sobrevino un período de abandono hasta que la nueva nación se fuera organizando según nuevas reglas, entre ellas, renunciar al uso de las armas nucleares y organizar sus propias Fuerzas Armadas.

En la organización de su Flota, Ucrania recibió de la URSS un submarino de gran porte, inepto para el Arsenal Subterráneo de Balaclava.

Todos estos condicionamientos llevaron a descartar este Arsenal Subterráneo como elemento operativo y, afortunadamente, se tomó la inteligente idea de incorporarlo al Museo Complejo Naval de Balaclava, que comenzó a operar a partir del 1.º de junio de 2003.

La paz reemplazó a la guerra, la ciudad y puerto de Balaclava dejó de ser una Base Naval y volvió a verse y leerse su nombre en la cartografía, y aprovechando los especiales atributos de belleza con que el destino reservó su entorno, se fue poblando de turistas en busca de sol y un paisaje y clima envidiable. Centenares de *yachts* y lanchas de todo tipo hoy fondean alineados donde no hace mucho oscuras siluetas de submarinos se alistaban para una posible guerra que, afortunadamente nunca llegó.

FOTOGRAFÍAS

Del autor y del folleto "Balaclava Naval Museum Complex".

BIBLIOGRAFÍA

Balaclava Naval Museum Complex, guide-book.



Old Bowery Theatre, New York.

(ROBERT N. DENNIS COLLECTION OF STEREOSCOPIC VIEWS
 WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:OLD_BOWERY_THEATRE,_BOWERY,_N.Y.,_FROM_ROBERT_N._DENNIS_COLLECTION_OF_STEREOSCOPIC_VIEWS.PNG)

PIEDRA BUENA, SMYLEY Y EL TEATRO BOWERY EN NUEVA YORK

Claudio Antonini

Las actividades de Luis Piedra Buena en los Estados Unidos entre 1855 y 1856 son prácticamente desconocidas. Comenzamos esta investigación asumiendo que durante este período habría seguido muy de cerca a su jefe, mentor y amigo, el Capitán William Horton Smyley ⁽¹⁾, y que se podría encontrar algún detalle de la vida de Piedra Buena al analizar las actividades emprendidas por Smyley en esos años. Dados los datos contradictorios que se encuentran en fuentes secundarias, tomamos todos los detalles de la vida de Smyley —de por sí interesantes— directamente de fuentes primarias locales hasta ahora no referenciadas, sobre todo, de archivos gubernamentales y académicos, y periódicos de la época. Como resultado, encontramos una referencia muy probable de Piedra Buena (tal vez de su puño y letra) en los archivos de Nueva York.

La historia oficial

Varias referencias (la mayoría derivadas de los *Apuntes Bibliográficos*, de 1883, del Capi-

El Teniente de Navío (R) Claudio Antonini es egresado de la ESNM (Promoción 103). Cursó estudios en ingeniería electrónica (ITBA, Argentina) y nuclear (MIT, Estados Unidos). Es Doctor en Ingeniería. Participó en actividades en el SENID y CNEA. Una vez retirado, trabajó en Sudáfrica en diseño de sistemas de control, guiado, y navegación para misiles y drones. Actualmente se encuentra en los Estados Unidos, trabajando en ingeniería financiera.

⁽¹⁾ Utilizamos los nombres de ambos personajes según ellos firmaban.

Boletín del Centro Naval
 Número 833
 MAY / AGO 2012



tán Eyroa ^[1]) indican que Piedra Buena trabajó con Smyley en un teatro. Eyroa dijo en esa publicación, textualmente:

“A mediados del año 56 el Cónsul Smyley hace construir en Nueva York, un teatro, cuya maquinaria pone después bajo la dirección de su protegido.”

La realidad fue ligeramente diferente. No fue en 1856, sino en 1855, que Smyley compró título e interés de un teatro que ya había estado funcionando. Y a mediados de 1856, en lugar de construir un teatro, partió de Nueva York rumbo hacia las Malvinas en la goleta *Nancy*.

(2)

El nombre de Bowery deriva de "granja" -Bouwerij, en neerlandés- ya que por esa calle se iba a las granjas fuera de la ciudad.

(3)

Sus direcciones fueron publicadas en diversas fuentes como 44, 46, 46-50, o 46-48 Bowery Street.

(4)

Según otras referencias, 3.500 o 4.000.

(5)

Antes de 1855, fue quemado el 26 de mayo de 1828, 21/22 de septiembre de 1836, 18 de febrero de 1838 y 25 de abril de 1845. Reconstruido y abierto el 20 de agosto de 1828, 2 de enero de 1837, 6 de mayo de 1839 y 4 de agosto de 1845, respectivamente.

(6)

Exactamente en 40° 42' 56.65" N, 73° 59' 47.87" E.

(7)

Este otro teatro había abierto en 1798 y tenía 2.000 butacas. Sufrió un incendio 1848 y fue demolido dos años más tarde. ^[5, 14]

(8)

Particularmente en la zona del Bowery, si no había un sospechoso, la policía calificaba como suicidio o accidente un cuerpo flotando en el río, y como muerte natural si se encontraba en la calle sin heridas de bala o puñaladas. ^[9, p. 64]

(9)

Más modernamente, la palabra Bowery refleja las actividades que se practicaban en esa zona. El Bowery, como zona, es conocida como "[a rookery] where robbery and murder lurked in the narrow halls of filthy tenements... evil eminence... lurid night life... mean[ing] beer and booze" ^[27] y, como calle, "a street in New York City noted for its cheap hotels and bars, frequented by vagrants and drunks". ^[28].

El Bowery

Hemos sido afortunados en encontrar la escritura (*indenture*) del 21 de mayo de 1855 que documenta que Smyley compró la mitad de un octavo (es decir, un dieciseisavo) del título e interés del teatro *Bowery*, de Nueva York, a un antiguo amigo suyo, Isaac P. Waldron. El teatro se puede ver en las figuras, y la escritura está reproducida en el Apéndice. ^[2]

Construido por un grupo de inversores neoyorquinos encabezados por Henry Astor, el teatro fue diseñado por Ithiel Town y John Trimble con una fachada neoclásica que fue cambiando con los años cada vez que fue reconstruida. ^[3] Inaugurado el 23 de octubre de 1826, el establecimiento cambió su nombre varias veces (*Bull's Head Theatre*, *New York Theatre*, *Brougham's Bowery Theatre*, *Old Bowery Theatre*, *American Theatre*, *Thalia Theatre*) durante una larga vida de más de un siglo. ^[4] Sin embargo, siempre fue conocido como el Teatro *Bowery* o, simplemente, el *Bowery*. Tomó ese nombre ⁽²⁾ de la calle sobre la que estaba ubicada la entrada ⁽³⁾. Según se puede observar en la escritura, el teatro ocupaba desde Bowery St. (en el este) a Elizabeth St. (por el oeste), y dividía en dos a la manzana, que estaba también bordeada por Canal St. (por el norte) y Bayard St. (por el sur).

Este establecimiento, muy conocido dentro del ambiente teatral neoyorquino, contaba con unas 3.000 butacas ⁽⁴⁾, era el más grande del país y uno de los más grandes del mundo, y también el primero en Nueva York en tener iluminación a gas. Una cronista británica lo describió en 1832 "tan precioso como cualquier otro al que haya entrado, perfecto en tamaño y proporción, elegantemente decorado, y el escenario y la maquinaria igual a cualquiera en Londres". ^[4] En 1837 era uno de los nueve teatros existentes en esa ciudad y, en 1866, uno de los once. ^[5] Hasta la época en que llegaron Piedra Buena y Smyley a Nueva York, el fuego ya lo había consumido en cuatro oportunidades ⁽⁵⁾ y, en casi todos los casos, fue rápidamente reconstruido a los pocos meses. ^[6] Luego de haber hecho representaciones para la comunidad alemana (alrededor de 1879), yidish (1891), italiana y china (1929), se quemó por sexta y última vez el 5 de junio de 1929 y no fue reconstruido. ^[7, 8] Actualmente, la ubicación que ocupaba el teatro corresponde al barrio de Chinatown. ⁽⁶⁾

Durante los primeros años después de su fundación, el teatro presentó espectáculos de ballet, ópera y drama de gran calidad. Sin embargo, con el correr del tiempo bajó el precio de las entradas (en 1854 los palcos salían 25 centavos de dólar y 12,5 centavos la platea y galerías) ^[7, 3] y atrajo a una audiencia menos sofisticada que la que concurría a su competencia, el *Park Theatre*, que cobraba el doble. ⁽⁷⁾ Para mediados de siglo, el público se comenzó a trasladar hacia el centro de Manhattan, donde nuevos teatros habían comenzado a funcionar.

La programación del *Bowery* reflejaba el ambiente circundante. En la primera mitad del siglo, diecinueve grandes contingentes de inmigrantes habían fijado residencia en Nueva York, convirtiéndose así en la ciudad más grande del país, aunque el crecimiento desorganizado la mostraba más como una "ciudad minera de tamaño desmesurado". ^[9, p. 8] En particular, la zona cercana al teatro estaba rodeada por el puerto y barrios que comenzaron a ser más peligrosos ⁽⁸⁾ con el correr del tiempo, donde se materializaba la animosidad de los americanos nativos hacia quienes inmigraban, y se desarrollaban actividades ilícitas de todo tipo. ⁽⁹⁾ ^[10] El más



Vista interior del Teatro Bowery, publicada en la edición del 13 de septiembre de 1856 en *Frank Leslie's Illustrated Newspaper*.

([HTTP://UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/COMMONS/6/62/BOWERY-THEATRE-LESLIE-1856.JPEG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/62/Bowery-Theatre-Leslie-1856.jpeg) Y [HTTP://MEMORY.LOC.GOV/MASTER/PNP/CPH/3A00000/3A06000/3A06100/3A06192U.TIF](http://memory.loc.gov/master/pnp/cph/3A00000/3A06000/3A06100/3A06192U.TIF))

conocido de esos barrios y ubicado a sólo dos cuadras del Bowery fue el de *Five Points* ^[10] ^[11] que tomó al teatro como centro de entretenimiento. Evidenciando el cambio demográfico, el teatro empezó a ofrecer otro tipo de representaciones entre las que se contaban actos con animales ^[11], espectáculos cómicos y musicales con actores blancos con sus caras pintadas de negro (*blackface minstrel shows* o *minstrelsies*) y melodrama. ^[12] ^[10] Alrededor de 1834, el Bowery comenzó a ser conocido como “El Matadero” ^[8, 12] no solamente porque había mataderos rodeando al teatro ^[9, p. 8] y por los espectáculos ofrecidos, sino porque la audiencia no era pasiva: participaba activamente premiando o penalizando la labor en escena, frecuentemente arrojando monedas al escenario e interrumpiendo las actuaciones (por ejemplo, por los jóvenes que se avalanzaban a recogerlas). ^[10] En algunas oportunidades, el comportamiento de la audiencia era más interesante que el espectáculo presentado en el escenario. ^[5, 9, 13] Algunas de las actividades que se desarrollaban en los pisos superiores de las galerías –adonde no concurría la policía que regularmente patrullaba el teatro– las dejaremos libradas a la imaginación de los lectores. ^[14]

Los teatros, en la misma forma que los buques mercantes, eran oportunidades de inversión; pertenecían simultáneamente a varios dueños, quienes confiaban a un administrador general (o a un *master*, en el caso de un buque) el control de las actividades diarias. Estos administradores eran cambiados con frecuencia, a veces cada tres o seis meses. Una excepción fue el actor británico Thomas Hamblin (1800-1853) quien, a partir de agosto de 1830, se hizo cargo de la administración del Bowery y estuvo relacionado con la conducción hasta su fallecimiento, en 1853. La política teatral de Hamblin dio preferencia a los actores y dramaturgos americanos en lugar de los británicos –convirtiéndose en una influencia importante en el comienzo del desarrollo del drama americano– e introdujo también piezas orientadas especialmente a las clases trabajadoras. La opinión generalizada es que “Thomas Hamblin hizo más por la mejora (*elevation*) del drama (en los Estados Unidos) que cualquier otro hombre de su tiempo.” ^[3, p. 129] Muchos otros quisieron imitar su estilo y sus resultados en la actividad teatral que, bien manejado y con suerte, podía ser una mina de oro, pero ser administrador exigía combinar en una persona varias profesiones –administrador de negocios, diplomático, artista– al mismo tiempo que ser improvisador, paternalista y flexible. Tenían que satisfacer las exigencias de los dueños y del público, sin ofender la sensibilidad de los actores.

^[10]

Lugar de donde salieron, muchos años más tarde, los gansters Al Capone (1899-1947) y Charles “Lucky” Luciano (1897-1962). Los títulos y subtítulos de algunos libros acerca de este barrio lo dicen todo: Five Points: El barrio de Nueva York del siglo diecinueve que inventó el tap dance, robó elecciones, y llegó a ser el barrio bajo más notorio del mundo (Tyler Anbinder, 2002) y Los Gangs de Nueva York: Una historia informal del bajo mundo (Herbert Asbury, 2008).

^[11]

Se representaba una conocida obra en la cual un perro salva a la víctima e identifica al villano.

^[8, p. 72]

^[12]

*Ese comportamiento no era privativo del Bowery. El 7 de marzo de 1849, cuando estaba actuando el actor británico William Macready en *Macbeth* en el Astor Place Opera House, simpatizantes de su rival americano (que usualmente le arrojaban sólo “huevos y vegetales y cosas similares”) echaron una silla al escenario que cayó a cinco centímetros del actor, quien no se inmutó y siguió actuando. La orquesta ya se había retirado, después arrojaron adoquines a la Guardia Nacional, enviada para contenerlos. Luego de responderles con armas de fuego, veintidós simpatizantes y un policía murieron. ^[31]*

Smyley y Waldron en Nueva York

(13)

La nota dice que “la barca Samuel Martin (de Buenos Ayres), Smyley, de Montevideo, [acarreaba 300t de] guano (parte de la carga de la barca noruega Britannia, condenada en Buenos Ayres) para la firma Felipe Barreda & Hermano”, importadores exclusivos de guano peruano a los Estados Unidos. Los registros del puerto de Baltimore indican que la barca “San Martin” regresó a Montevideo el 10 de marzo de 1855.

(14)

Waldron, al relatar en la carta sus desventuras en las Malvinas, llama a Smyley “mi compañero de sufrimiento” (*my fellow sufferer*). [18]

(15)

La primera esposa –Evelina Jane Chafee– nació en Newport, Rhode Island, en 1811 y falleció en la misma ciudad en 1847. Evelina Jane Smyley, la primera hija de la segunda esposa, nació en 1852.

(16)

En las guías se puede observar: para William Smyley, “Seaman 46 Markt [St.]” (1855-6, p. 776) y “h[ouse?] 46 Markt [St.]” (1856-7, p. 776) y para Isaac P. Waldron, “Manager 394 Broome [St.]” (1855-6, p. 851) y “Manager 46 Bowery, h. Broome [St.]” (1856-7, p. 851) [29] e Isaac P. Waldron, “Treas. Bowery Theatre h. 176 Grand [St.]” (1848-9, p. 422) y “Treas. Bowery Theatre h. 190 Grand [St.]” (1849-50, p. 435). [30]

(17)

Griffiths debutó en Nueva York, en el Bowery, el 27 de agosto de 1851; actuó cuatro temporadas, y luego pasó a ser administrador del escenario en 1856. [3, p. 126]

(18)

El defensor de Griffiths, el ex-juez Phillips, se basa en el hecho de que Smyley encerró a Griffiths en lugar de haberlo echado del teatro para probar que Smyley había actuado equivocadamente. Sin embargo, algo más se puede desprender de esta acción. Smyley ya había encerrado a miembros de su tripulación en más de una ocasión, la única acción posible en un buque en alta mar. Cuando su cocinero y parte de la tripulación se amotinaron en 1849 en un viaje entre Río de Janeiro y las Malvinas, le dispararon a Smyley en un pie y lastimaron al primer oficial (*mate*) con un hacha y un harpón, Smyley encadenó al cocinero. El artículo indica que habrían de parar en Buenos Aires (presumiblemente para dejar al prisionero). [19] Esta es una pura especulación, pero presumimos que Smyley, al encerrar a Griffiths, actuó basándose en su experiencia previa mientras navegaba.

Una noticia del 13 de enero de 1855 del *American & Commercial Advertiser* de Baltimore, Maryland, señala que Smyley (probablemente con Piedra Buena) entró a ese puerto en la barca Samuel [sic] Martin (13). En ese período Isaac P. Waldron ya era administrador (*manager*) del Bowery. Nacido en New Hampshire (c. 1804) [15], Waldron conocía a Smyley desde hacía no menos de un cuarto de siglo. Ambos figuran en el listado de Luis Vernet habitando en la “Isla de la Soledad” de las Malvinas en 1829 [16], habían sido tripulantes de la goleta *Belville* cuando naufragó en Tierra del Fuego el 22 de febrero de 1830 [16, 17], y fueron compañeros de celda en las islas Malvinas en 1831. [18]

Después de esa oportunidad, Smyley debió haber seguido en contacto, y es muy posible que se haya encontrado en Nueva York con Waldron. (14) Varios datos circunstanciales apoyan esta presunción. Por ejemplo, existe una carta de marzo de 1849 dirigida al Senador William Henry Sewald, firmada por ambos pero escrita en Nueva York por Waldron. Es también sabido que Smyley estuvo en Nueva York a mediados de 1849, ya que fue avistado un mes más tarde, el 18 de agosto, a la altura de Cabo Frío (113 millas al este de Río de Janeiro) en viaje “desde Nueva York hacia las Malvinas”. [19] La segunda esposa de Smyley (Catharine Rebecca Clapp, de 17 años) era neoyorquina, y contrajeron matrimonio en tal ciudad el 27 de octubre de 1850. (15) Además, en las guías Trow de Nueva York de 1855/5 y 1856/7, Smyley aparece residiendo a unas pocas cuadras del domicilio de Waldron y del Bowery. (16)

En relación con el teatro, Waldron figura como tesorero del Bowery en las guías de Nueva York desde 1843/4 a 1853/4, y administrador (*manager*) desde 1854/5 hasta 1856/7 y, según indica la escritura que reproducimos, era uno de los copropietarios. [6]

No sabemos por qué causa Smyley decidió trabajar en el negocio teatral. Lo cierto es que, de acuerdo con la escritura que se muestra en el apéndice, Smyley le pagó a Waldron \$10,000 por la mitad de un octavo del título e interés en una propiedad allí descrita, “conocida como el *Bowery Theatre*”. A partir de ese momento (mayo de 1855), quizás, Smyley creyó que era su derecho manejar al teatro en la misma forma autoritaria e inquestionable en que administraba sus buques, actitud no compartida por los actores en general y por el resto personal del teatro.

Nubes en el horizonte

Poco tiempo después de firmada la escritura comenzaron los problemas. El 26 de octubre de 1855 Smyley relevó de sus responsabilidades como administrador del escenario (*stage manager*) al actor George H. Griffiths (17) y dio órdenes para que no lo dejaran entrar al teatro. Sin embargo, Griffiths no reconoció la autoridad de Smyley y accedió en varias oportunidades al establecimiento. Cuando Smyley supo que Griffiths estaba vistiéndose en su camarín para actuar en la noche del 29 de diciembre de 1855 en la obra *Lucrecia Borgia*, lo dejó encerrado con candado. Griffiths demandó a Smyley en la corte marítima y ganó el juicio. (18) Cuando la resolución fue publicada [20] se puede notar que Waldron declaró ser el administrador y propietario del teatro, contrario a lo expresado en la escritura donde solamente tenía derecho a una dieciseisava parte del teatro.

Por alguna causa, en febrero de 1856, Smyley “temió” que Waldron “vendiera el establecimiento sin su consentimiento” y puso una demanda que provocó el cierre del teatro –según veremos enseguida– por un mes. El 26 de ese mes, Smyley observó que Waldron retiraba del teatro varias cajas del vestuario usado en la obra *El Cazador Herne* y nuevamente encerró en el teatro a otra persona. La situación se presentó en la corte. [21]

Una escueta noticia aparecida el 24 de marzo de 1856 indicaba que el día anterior pudo haber sido cuando finalizó el período en que el Bowery estuvo cerrado por la demanda. Nótese, además, que se anunció un cambio en la administración.

BOWERY THEATRE - This immense establishment reopens its portals to-night under the management of Mr. ROBERT JONES. Three great pieces will be performed –“Brian Boroihme”, “The Factory Girl” and “The Dumb Girl of Genoa” – lots of “girls” to attract the audience. [22]

Sin embargo, otra fuente indica que el teatro estuvo cerrado por la demanda entre el 6 de marzo y el 7 de abril de 1856. [3, p. 131]

Unos días después, en otro juicio ante la corte marítima, Smyley y Waldron fueron demandados por Elizabeth C. Grimm en capacidad personal y en representación de un grupo de actores, quienes reclamaban varios pagos faltantes. La defensa arguyó que los actores no fueron pagados porque no trabajaron, ya que el teatro estaba cerrado debido a la demanda que uno de los acusados había puesto contra el otro (probablemente Smyley contra Waldron). El juez Thompson asignó el pago completo a la demandante. [23]



Reproducción de 6.3 x 7.8 cm del teatro Bowery de Nueva York en un paquete de cigarrillos.

(PUBLICADA POR BETWEEN THE ACTS LITTLE CIGARS; THEATRES OLD AND NEW SERIES. DISPONIBLE EN [HTTP://WWW.ANDREAS-PRAEFERCKE.DE/CARTHALIA/USA/USA_NYC_BOWERY.HTM](http://www.andreas-praefercke.de/carthalia/usa/usa_nyc_bowery.htm). ACCEDIDA EN 14/11/2010. IMAGEN EN EL DOMINIO PÚBLICO).

Baja el telón

Es probable que Waldron haya sufrido problemas económicos ya que el 12 de mayo de 1856 se hizo una función en su beneficio personal [19] y, unos meses después, vendió su octavo [20] de interés y título en el teatro a Henry Waldron (de Brooklyn) por \$2,000, un quinto de la cantidad recibida el año anterior por Smyley. [24]

En relación con el teatro, el 7 de julio de 1856 pasó a ser administrado –en general– por el actor dramático irlandés John Brougham (1814-1880) [25], con George Griffiths como administrador de negocios.

Smyley, por su parte, ya estaba en viaje hacia las islas Malvinas. Zarpó del puerto de Nueva York en la goleta *Nancy* el 2 de julio y se puede observar en la figura que el nombre del primer oficial (*mate*) en los artículos de embarque aparece como *Lewis Good Stone*. La goleta *Nancy* recaló en Montevideo, y arribó a las islas el 19 de octubre con tres pasajeros (que debieron haber sido la familia de Smyley, seguramente su segunda esposa, hija e hijo [26]).

NAMES.	STATIONS.	BIRTH-PLACE.	AGE.	HEIGHT. FEET. INCHES.	WAGES PER MONTH.
Lewis Good Stone	Mate	New York	24	5 7	\$36
	2 ^d Mate				

[19]

“For the benefit, May 12th, of Manager Waldron, ‘The Rivals’, ‘Kate Kearney’ and ‘Robert Macaire’ were played. The prices of admission were advanced.” [3, p. 134]

[20]

No se pudo encontrar otra escritura por la cual Smyley le haya vendido su dieciseisavo a Waldron. Por ello, no sabemos cómo Waldron recuperó la parte que le vendió a Smyley en 1855.

Conclusión

La época en que Piedra Buena estuvo en Estados Unidos fue socialmente muy activa y en particular, el área del sur de Nueva York, donde ellos se encontraban, era una zona de continuo tumulto. De haber sido satisfactoria la administración teatral de Smyley, no sabemos si él y Piedra Buena

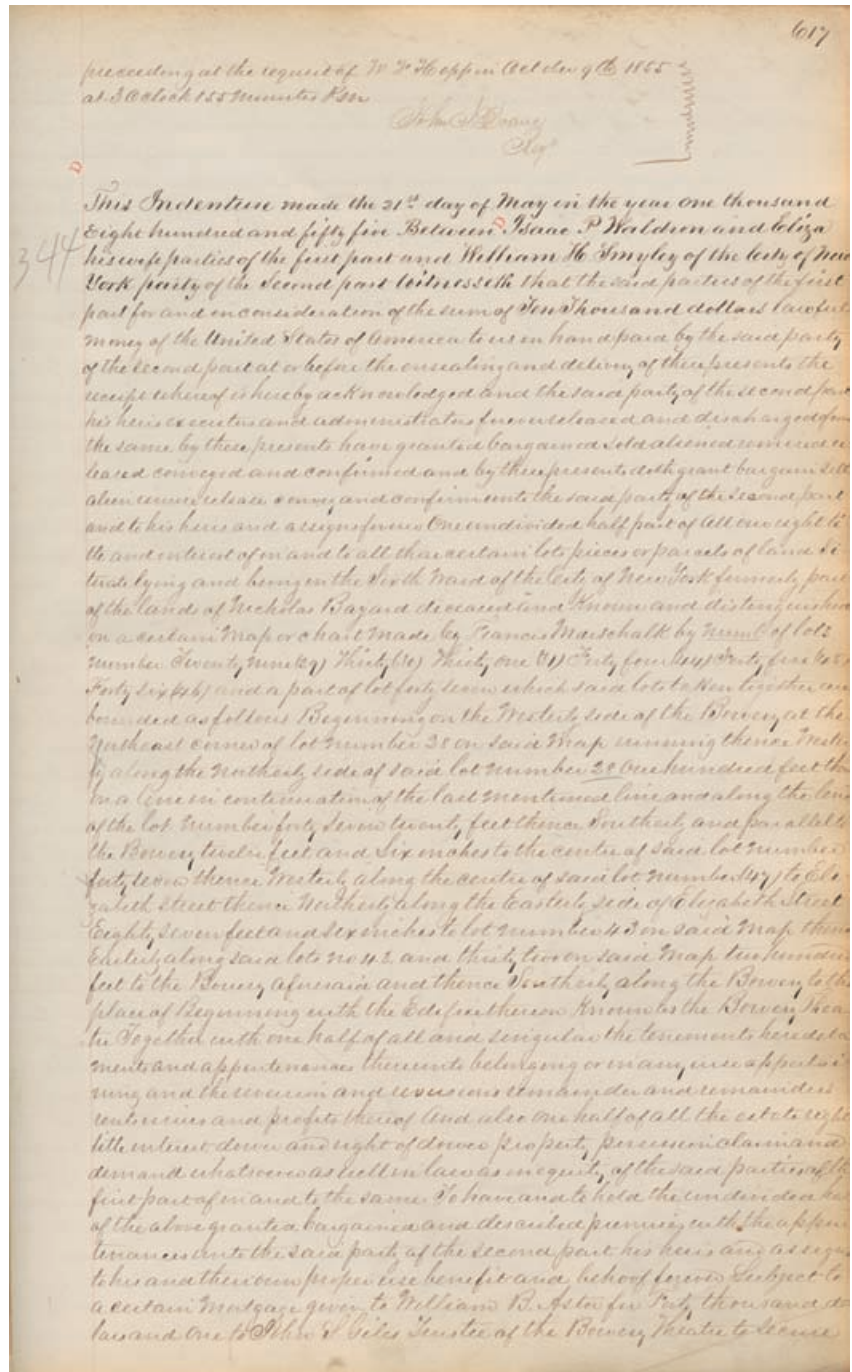
Detalle de los artículos de embarque (*shipping articles*) de la goleta *Nancy*. El nombre del primer oficial (*mate*) se asentó Lewis Good Stone. Otros datos agregados: nacido en New York (sic), de 24 años de edad y una altura de 5 pies 7 pulgadas (1.70m). Piedra Buena tenía 22 años en julio de 1856.

habrían sido influenciados por tres acontecimientos futuros que podían implicar un riesgo personal o comercial. Primero: el continuo deterioro de la zona alrededor del teatro, lugar de enfrentamientos de grupos tales como los *Forty Thieves*, *Dead Rabbits*, *(Irish) Roche* (o *Roach*) *Guard(s)*, *Bowery Boys*, *Mulberry Street Boys*, *Shirt Tails* y *Chichesters*. Segundo: las peleas entre la policía municipal y la metropolitana (la primera respondiendo a Fernando Wood -intendente en dos períodos entre 1855 y 1860- y la otra creada por el estado de Nueva York) Y, finalmen-

APÉNDICE. TRANSCRIPCIÓN TEXTUAL DE LA ESCRITURA [2]

Primera página

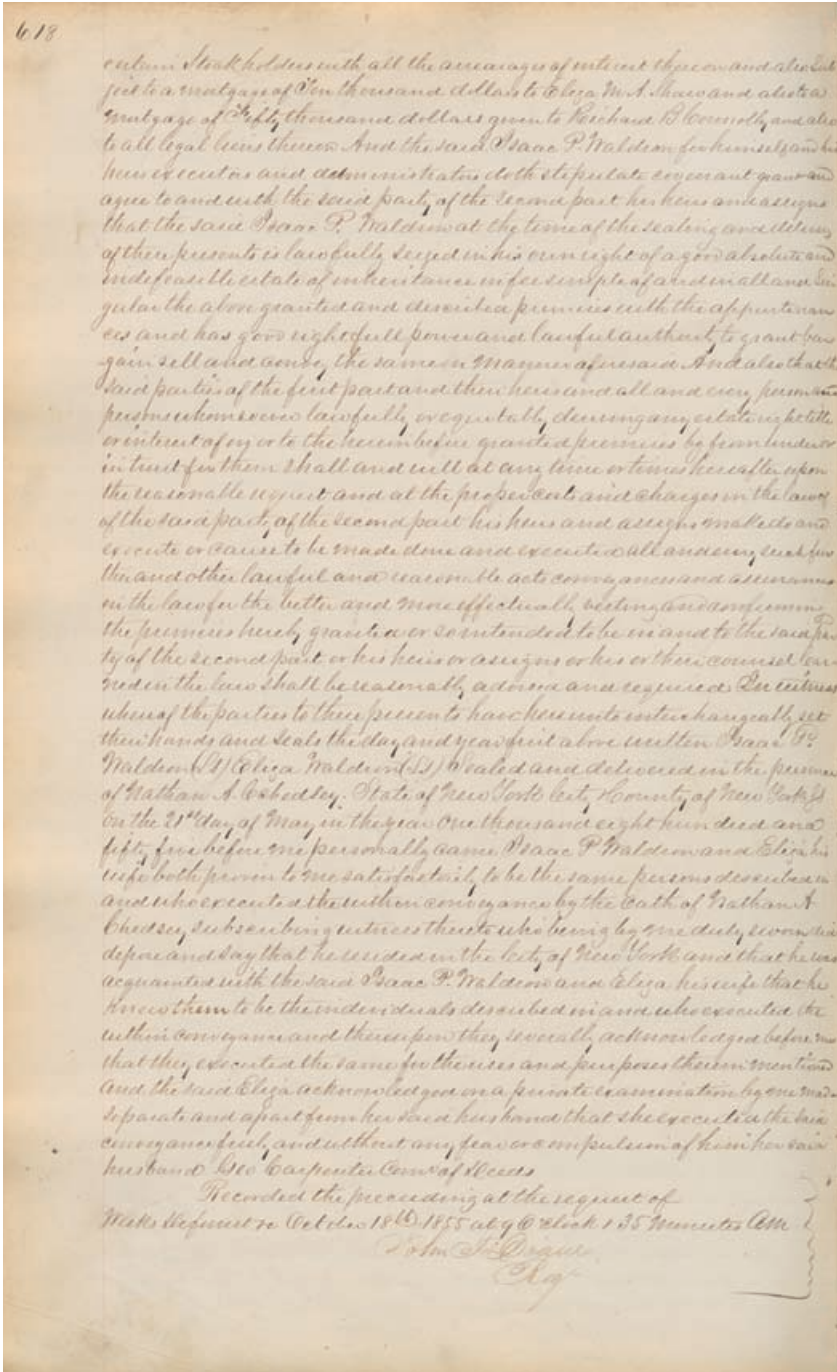
"This indenture made the 21st day of May in the year one thousandEight hundred and fifty five Between Isaac P Waldron and Eliza his wife parties of the first part and William H. Smyley of the City of New York party of the second part witnesseth that the said parties of the first part for and in consideration of the sum of Ten Thousand dollars lawful money of the United States of America to us in hand paid by the said party of the second part at or before the ensembling and delivery of these presents the receipt whereof is hereby acknowledged and the said party of the second part his heirs executors and administrators forever released and discharged from the same by these presents have granted bargained sold aliened remised released conveyed and confirmed and by these presents doth grant bargain sell alien remise release convey and confirm unto the said party of the second part and to his heirs and assigns forever One undivided half part of All one eight title and interest of in and to all these certain lots pieces or parcels of land Situate lying and being in the Sixth Ward of the City of New York formerly part of the lands of Nicholas Bayard deceased and Known and distinguished on a certain Map or chart made by Francis Marschalk by [Num?] of lots number Twenty nine (29) Thirty (30) Thirty one (31) Forty four (44) Forty five (45) Forty six (46) and a part of lot forty seven which said lots taken together are bounded as follows. Beginning on the Westerly side of the Bowery at the Northeast corner of lot number 28 on said map running thence Westerly along the Northerly side of said lot number 28 one hundred feet there in a line in continuation of the last mentioned line and along the line of the lot Number forty Seven twenty feet thence Southerly and parallel to the Bowery twelve feet and Six inches to the centre of said lot number forty seven thence Westerly along the centre of said lot number (47) to Elizabeth street thence Northerly along the Easterly side of Elizabeth Street Eighty seven feet and six inches to lot number 43 in said map thence Easterly along said lots no 43. and thirty two on said Map two hundred feet to the Bowery aforesaid and thence Southerly along the Bowery to the place of Beginning with the Edifice thereon known as the Bowery Theatre Together with one half of all and singular the tenements hereditaments and appurtenances thereunto belonging or many use appertaining and the reversion and reversions remainder and remainders rents issues and profits thereof And also one half of all the estate right title interest dower and right of dower property possession claim and demand whatsoever as well in law as in equity of the said parties of the first part of in and to the same To have and to hold the undivided hal [...] of the above granted bargained and described premises with the appurtenances with the said party of the second part his heirs and assigns to his and their own proper use benefit and behoof forever Subject to a certain Mortgage given to William B. Astor for Forty thousand do [...] lars and one to John S. Giles Trustee of the Bowery Theatre to secure



te, la Guerra Civil (1861-1865), donde el teatro fue ocupado brevemente por el ejército. (21)

Si bien la experiencia teatral fue un fracaso financiero, probablemente su desenlace obligó a Smyley y a Piedra Buena a retomar sus actividades en el Atlántico Sur. Quizás, consideraron que se sentían más seguros pisando una cubierta que un escenario. Pero esa apreciación todavía no la encontramos avalada por ningún documento.

(21) "In July, 1861, the theatre was in a very dilapidated state, for during its occupancy by the military it received rough treatment, and in consequence of its insecure state evil-disposed persons made free with the property, destroying and stealing where they could." [3, p. 137]



Segunda y última página

certain Stockholders with all the arrearages of interest thereon and also Subject to a mortgage of Ten thousand dollars to Eliza M A Shaw and also to a Mortgage of Fifty thousand dollars given to Richard B. Connolly and also to all legal liens thereon And the said Isaac P. Waldron for himself and his heirs executors and administrators doth stipulate covenant grant and agree to and with the said party of the second part his heirs and assigns that the said Isaac P. Waldron at the time of the sealing and delivery of these presents in lawfully seized in his own right of a good absolute and indefeasible estate of inheritance in fee simple of and in all and singular the above granted and described premises with the appurtenances and has good right full power and lawful authority to grant bargain sell and convey the same in manner aforesaid And also that the said parties of the first part and their heirs and all and every person and persons whomsoever lawfully or equitably deriving any estate right title or interest of in or to the herein before granted premises by from under or in trust for them shall and will at any time or times hereafter upon the reasonable request and at the proper costs and charges in the law of the said party of the second part his heirs and assigns make do and execute or cause to be made done and executed all and every such further and other lawful and reasonable acts conveyances and assurances in the law for the better and more effectually vesting and confirming the premises hereby granted or so intended to be in and to the said party of the second part or his heirs and assigns or his or their counsel learned in the law shall be reasonably advised and required In witness whereof the parties to these presents have here unto interchangeably set their hands and seals the day and year [..] above written Isaac P. Waldron ([...]) Eliza Waldron ([...]) Sealed and delivered in the presence of Nathan A. Chedsey, State of New York City County of New York & on the 21st day of May in the year one thousand eight hundred and fifty five before me personally came Isaac P. Waldron and Eliza his wife both proven to me satisfactorily to be the same persons described in and who executed the within conveyance by the oath of Nathan A. Chedsey subscribing witness thereto who being by me duly sworn did depose and say that he resided in the City of New York and that he was acquainted with the said Isaac P. Waldron and Eliza his wife that he knew them to be the individuals described in and who executed the within conveyance and thereupon they severally acknowledged before me that they executed the same for the uses and purposes therein mentioned and the said Eliza acknowledged a private examination by me made separate and apart from her said husband that she executed the said conveyance freely and without any fear or compulsion of him her said husband Leo Carpenter Conv of Deeds.

Recorded the preceeding at the request of [...] [...] October 18th 1855 at 9 O'clock & 35 minutes Am

John J Doane
[Reg?]

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Eyroa, Cándido E. Capt. "Apuntes biográficos sobre el Teniente Coronel de la Armada Argentina D. Luis Piedra Buena", Boletín del Centro Naval, 1883, pp. 520-522, <http://www.centronaval.org.ar/boletin/bcn/BCN001-008/BCN001-008.pdf>. Consultado 01/10/2010.
- [2] Escritura (indenture) de Isaac P. Waldron y Eliza Waldron a William Horton Smyley, Liber 690, pp. 617-618, escrita el 21/5/1855, registrada el 18/10/1855. Nueva York, Departamento de Finanzas, Oficina de Registros.
- [3] Brown, Thomas Allston; Dodd; Mead and Co. A History of the New York Stage from the First Performance in 1732 to 1901, Vol. 1, pp. 100-172. 1902. Presenta una historia detallada del teatro Bowery.
- [4] Trollope, Fanny. Domestic Manners of the Americans, Forgotten Books (25/9/2010), originalmente publicado en 1832, pp. 270-271.
- [5] Phelps Stokes, I. N. The Iconography of Manhattan Island, 1498-1909: Compiled from Original Sources and Illustrated by Photo-Intaglio Reproductions of Important Maps, Plans, Views, and Documents in Public and Private, Martino Fine Books, The Lawbook Exchange, Vol. VI, p. 622. 1998.
- [6] Doggett's New-York City Directories, 1847-48 (p. 423), 1848-49 (p. 422), 1849-50 (p. 435), y 1851-52 (p. 552).
- [7] Archivos históricos del Museo de la Ciudad de Nueva York, caja "Bowery Theatre", consultada en abril del 2010.
- [8] The Cambridge Guide to American Theatre, Cambridge University Press, 2da ed., 22/10/2007, Wilmet & Tice, p. 123.
- [9] Lardner, James y Reppetto, Thomas. NYPD: A City and Its Police, Macmillan, 2001.
- [10] Mahar, William J. Behind the Burnt Cork Mask: Early Blackface Minstrelsy and Antebellum American Popular Culture (Music in American Life), pp. 277-278.
- [11] "Fay's Bowery Theatre", en <http://www.ibdb.com/venue.php?id=1073>. Esta entrada identifica a este teatro con el Bowery Theatre en el que estuvo Smyley, pero creemos que está equivocada, porque el Fay's Bowery Theatre estaba ubicado unas cuadras más al norte. El 3 de abril de 1929, una noticia en la página 36 del New York Times, escrita por J. Brooks Atkinson, describe la obra "Under the Gaslight", representada en el "Fay's Bowery Theatre, 201 Bowery". Ver nota 3 al pie de la página.
- [12] Kuritz, Paul. The Making of Theatre History, Prentice Hall College Div., enero de 1988, p. 295.
- [13] "Our Public Amusements", New York Daily Times, 8/10/1855, p. 4. "(T)he pit is filled with a wild rabble of boys and sailors, and men in red shirts, and a very promiscuous crowd of doubtful-looking people in the boxes and galleries... They are playing 'Macbeth' to this rude audience, as the most attractive morsel for their uncultivated tastes..."
- [14] "Demolished Broadway Theatres: P to S", en <http://www.musicals101.com/bwaypast5.htm#Park>. Consultado el 24/11/2010. En el caso del teatro Park, "The poor (and prostitutes) sat in the top gallery".
- [15] Séptimo Censo de los Estados Unidos, 1850.
- [16] Gambini, Hugo. Crónica documental de las Malvinas, Biblioteca de Redacción, Vol. 1, p. 214. 1983. Waldron y Smyley figuran como "Ysaac Waldron" y "Guillermo Smyley".
- [17] "Loss of Sealing Schooner Belleville", Baltimore Patriot, 11/12/1830.
- [18] Carta de Isaac P. Waldron y William H. Smyley a William H. Seward, entonces Senador por Nueva York, del 2 de marzo de 1849. E-mail de Mary M. Huth, Assistant Director, Rare Books & Special Collections, University of Rochester Library, 26 de marzo de 2010.
- [19] "Mutiny at Sea", North American and United States Gazette, Philadelphia, Pennsylvania, 11/10/1849, Vol. 16, 749, col. B. El artículo dice que "Smilie" era capitán del "John L. Davis". Debería decir: "Smyley" y "John L. Davison". Otra referencia en "Mutiny", Boston Courier, 11/10/1849. Este artículo dice que "Smiley" era capitán del "John L. Davis", aunque debería decir: "John L. Davison".
- [20] "False Imprisonment -Trouble among Theatricals- A Stage Manager Locked Up", Marine Court, ante el Hon. Justice McCarthy, New York Times, 03/5/1856, p. 4.
- [21] "Herne, The Hunter -An After Piece", New York Daily Times, 27/2/1856, p. 8.
- [22] "Amusements", New York Daily Times, 24/3/1856, p. 1.
- [23] "The Bowery Theatre Trouble -A Lady in the Case; Marine Court, Before Judge Thompson", New York Daily Times, 29/3/1856.
- [24] Escritura (indenture) de Isaac P. Waldron a Henry Waldron, Liber 717, p. 314, escrita en 27/9/1856, registrada en 3/10/1856. Nueva York, Departamento de Finanzas, Oficina de Registros.
- [25] Dictionary of National Biography, Leslie Stephen y Sidney Lee (Ed.), Smith, Elder & Co., 1886, Vol. 6, p. 458.
- [26] Comunicación personal de Tansy Newman, Deputy Government Archivist, Falkland Islands Archives, 11/5/2010.
- [27] "The Bowery, The Bowery': Then And Now", H.I. Brock, New York Times, 27/1/1929, p. SM9.
- [28] Collins Discovery Encyclopedia, 1ra ed., Harper Collins Publishers, 2005.
- [29] "Trow's New-York City Directories", 1855/6, y 1856/7, en ambos casos p. 776 y p. 851.
- [30] Doggett's New York City Directories, 1848/9 y 1849/50.
- [31] Cliff, Nigel. The Shakespeare Riots, Random House, 2007.

Se agradece el material y sugerencias provistas por Patrick Connelly, Sharon Cummins, Tansy Newman, David Tatham (editor, The Dictionary of Falkland Biography), y la autorización de la Oficina de Registros del Departamento de Finanzas de Nueva York para publicar copia de la escritura Smyley-Waldron.

Amor y poesía por y entre los hielos

Capitán de Navío Vicente Manuel Federici

Llegué a la Antártida por primera vez a fines de 1958. Había pedido voluntariamente invernar en la Isla Decepción, pero en honor a la verdad, no podría explicar por qué lo hice ni qué estaba buscando...

Quizá estaba huyendo de Puerto Belgrano y de mis primeros destinos navales... o escapando de mí mismo, en el crítico momento de desorientación de un joven Guardiamarina que no sabe qué hacer de su vida.

Al año siguiente, en 1959, me deslumbró una convocatoria publicada en un diario londinense para una expedición a la Antártida, que había sido hecha en el año 1900, cuya traducción libre sería la siguiente:

“Se buscan hombres para trabajo azaroso. Ganancias mínimas: frío intenso, largos meses de absoluta oscuridad. Peligro constante. Retorno a salvo dudoso. Honores y reconocimiento sólo en caso de éxito.” Firmado: Ernest Shackleton.

Me pareció un desafío digno de ser aceptado. La femina Antártida ya me había atrapado con sus brazos gélidos y yo... todavía no lo advertía.

Cuando comencé a navegarla, rápidamente aprendí que los aventureros, los pioneros y los exploradores ya eran historia y que el quehacer de todas las especialidades y profesiones en aquel lugar geográfico pleno de particularidades extraordinarias, es de un alto compromiso técnico-profesional.

Bueno es acotar que el capitán del barco no debe ser un aventurero. La Antártida exige una altísima capacidad náutica y el capitán es un administrador profesional de riesgos.



Rompiehlos detenido en latitud 77° 40' S, Mar de Weddell. Hielo de espesor superior a 5 metros. Mes de enero, sol de medianoche. Clima agradable.

Felizmente, los marinos fuimos, somos y seguiremos siendo una pieza imprescindible para la casi totalidad de las acciones humanas que se realizan al sur del paralelo 60° Sur.

Recurriendo a mi bitácora personal, en la cual he llevado un registro de cada campaña, rescato una reflexión que anoté en la de 1988-1989:

“La gran mayoría de los siniestros marítimos no se deben a la voluntad de Dios, simplemente son fallas humanas.”

Por supuesto, la Antártida suma al variado ejercicio de la profesión de marino, sus facetas de hostilidad ambiental. En la campaña 1997-1998, a bordo del rompiehlos ARA Almirante Irizar, soportamos en aguas del Mar de Bellingshausen, un temporal de proa con vientos de 60 nudos, sin otra alternativa que capear. Así quedó expresado en mi libro de bitácora:

“El barco es un ser vivo que sufre simbiosis de castigados fierros y carne doliente, y las aguas antárticas son el campo de batalla de todos los elementos naturales... y alguno sobrenatural.”

1980 fue un año rico en emociones y satisfacciones profesionales, producto del ejercicio del comando del Irizar.

En la campaña invernal, en la larga noche casi total, navegando por mares totalmente congelados, escribí en mi bitácora una larga prosa que aún suelo utilizar en el Curso de Navegación Antártica y que dice así:

“Antártida es femenina, caprichosa, enigmática, insondable... imprevisible.

Es una honorable señora, a quien hay que guardar respeto. Es una digna dama de alcurnia, que exige ser tratada sin soberbia, sin grosería, sin petulancia, sin pertinacia.

La relación con ella debe ser inteligente y sutil. Paciencia infinita cuando ella está mal. Cuando está bien, trabajo sin pausas pero sin descuidarla nunca.

Conocerla en todos sus aspectos, adquirir real experiencia, adiestrarnos antes del encuentro y pericia... exquisita pericia

para realizar maniobras y movimientos como acariciándola con afecto y delicadeza.

Ella siempre indicará el momento oportuno, que esperaremos atentos y vigilantes. El ojo marino es el único sensor que apreciará la señal.

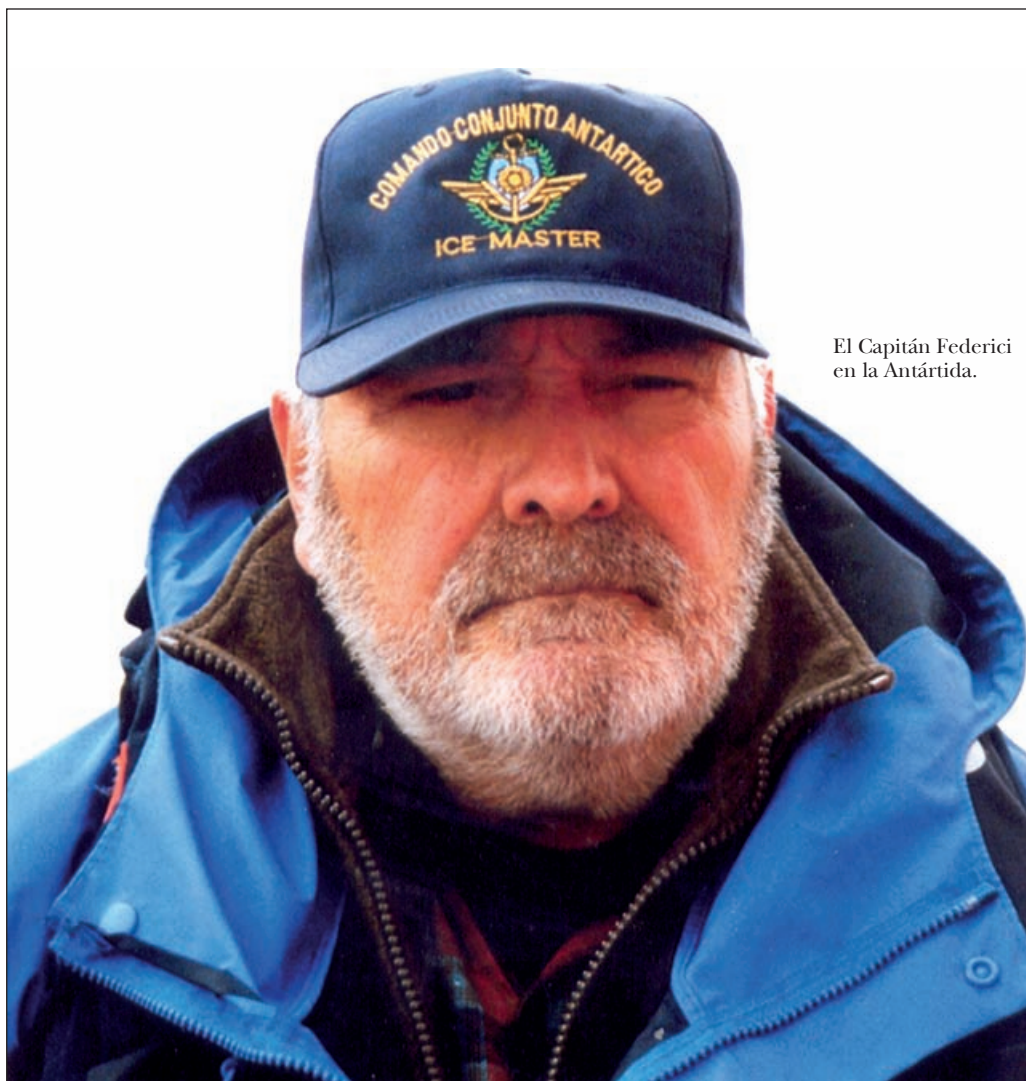
Entonces, con toda intensidad y firmeza, hay que aplicar toda nuestra habilidad y potencia para cumplir el deseado objetivo...

Sin embargo, un exceso de confianza o una torpeza nuestra pueden provocar su reacción violenta y destructiva.”

La vida en los rompehielos tiene tantas particularidades, que a quien no las ha vivido le resulta difícil imaginarlas e inclusive, comprenderlas; una adecuada descripción superaría los alcances de esta publicación. Vale la pena citar, a manera de ejemplo, las distintas reacciones que puede

Este artículo fue redactado por el Capitán Federici como colaboración para una publicación privada de su promoción de la Escuela Naval en los cincuenta años de su egreso.

El día 24 de julio del corriente año, delincuentes comunes lo asesinaron salvajemente en su domicilio de Ituzaingó. Privaron a la Argentina de uno de sus hombres preclaros.



El Capitán Federici en la Antártida.

provocar en el personal, el rompehielos atrapado por el hielo... A medida que pasan los días, comienza a asomar una preocupación, que se hace evidente, ante la eventualidad de no poder liberarse hasta el verano siguiente, posibilidad que cada uno somatiza de distinta manera, configurando una situación que los más veteranos deben advertir y conducir. A veces, una operación de evacuación parcial puede obrar como saludable válvula de escape.

Los viejos antárticos de todas las nacionalidades tienen una certeza: *“La Antártida es como las adiciones profundas, puede controlarse la pulsión para volver a ella, pero no tiene cura.”*

Prueba irrefutable es que, habiéndola navegado repetidas veces en mis años de actividad, desde 1986 y luego de retirado no he dejado de volver a ella todos los veranos.

Particularmente, ha sido reconfortante para mí, haber

sido convocado como experto, en la Operación “Cruz del Sur”, de asistencia al M/V *Magdalena Oldendorff*.

Este año, a los cincuenta de mi profesión, cumplidos setenta y dos años de vida, viudo, con cuatro hijos ya mayores y siete nietos, en estos tiempos de evocación a los que nos convoca esta publicación, rememoro altas y caídas, momentos de felicidad personal y familiar, crisis y dolor, anécdotas y accidentes... todo lo que le sucede a un ser humano en una vida intensa que transcurre a gran velocidad.

Quedan buenos recuerdos, satisfacciones profesionales, agradecimientos a la vida y a la Armada.

Es hora de pasar al descanso.

Pero estoy preparando mi equipaje para mi próximo regreso a la Antártida.

Breve currículum de su actuación profesional

Servicios prestados en la Armada

Sus destinos navales fueron: crucero ARA *La Argentina*; remolcador ARA *Charrúa*; crucero ARA *Almirante Brown*; Servicio de Hidrografía Naval; fragata ARA *Sarmiento*; buque oceanográfico ARA *Capitán Cánepa*, buque oceanográfico ARA *Zapiola*; Escuela de Marinería; Escuela de Aplicación para Oficiales; rompehielos ARA *General San Martín*; Escuela de Mecánica de la Armada; patrullero ARA *Murature*; destructor ARA *Almirante Brown*; Escuela de Guerra Naval; Jefatura de Inteligencia; rompehielos ARA *Almirante Irizar*; Comisión de Reestructuración de la Armada; Misión Naval en Bolivia y Fuerza Naval Antártica. Solicitó su pase a retiro en 1986.

Cargos más importantes

2.do Comandante del patrullero ARA *Murature*.
2.do Comandante del rompehielos ARA *General San Martín*.
Comandante del cazaminas ARA *Chaco*
Comandante del rompehielos ARA *Almirante Irizar*.
Comandante del Área y de la Fuerza Naval Antártica.
Comandante Conjunto Antártico.
Jefe de la Misión Naval de Instrucción en Bolivia.
Agregado Naval en Bolivia.

Distinciones y condecoraciones

Año 1960 - Distintivo Antártico argentino.
Año 1978 - Condecoración al mérito naval - República de Venezuela.
Año 1983 - Distintivo Benefactor de la Escuela Naval - Bolivia.
Año 1984 - Condecoración Cóndor de los Andes, grado de Comendador - República de Bolivia.
Año 1989 - Distinción Caballero del desierto blanco, de la Asociación Pingüinera antártica argentina.
Año 2002 - Condecoración Operaciones internacionales. En ocasión de la asistencia al *Magdalena Oldendorff*.
Año 2003 - Distinción del Congreso de la Nación, Expedicionario al desierto blanco.
Año 2004 - Distinción del Congreso de la Nación por la Trayectoria antártica, en ocasión del centenario de las *Orcadas*.

La vida profesional lo fue encaminando a la Antártida, y en ese ambiente su desempeño fue el siguiente:

Año 1959 - 2.do Comandante del Destacamento Naval Decepción.
Año 1966 - Rompehielos ARA *General San Martín*.
Año 1969 - Asesor de navegación en viajes de turismo a la Antártida.
Año 1971 - Jefe de la Base antártica Orcadas.
Año 1973/74 - 2.do Comandante del rompehielos ARA *General San Martín*.
Año 1980/81 - Comandante del rompehielos ARA *Almirante Irizar* - Campañas invierno y verano.
Año 1985/86 - Comandante del Área Naval Antártica.
Comandante de la Fuerza Naval Antártica.
Comandante Conjunto Antártico.

Inmediatamente a su retiro fue contratado como Asesor por la Dirección Nacional del Antártico donde se desempeñó desde 1986 al 2000. En ese lapso participó en todas las campañas antárticas de verano.

Desde 1993 hasta el presente fue Asesor náutico para la zona antártica del Servicio de Hidrografía Naval.

Desde 1990 hasta ahora era coordinador académico y profesor de materias especializadas del curso de Navegación antártica (Navantar). Han asistido a este curso de carácter internacional y bilingüe, que ya ha cumplido 16 años, 575 marinos profesionales mercantes y de guerra, no sólo argentinos sino también de Bolivia, Chile, Brasil, Uruguay, Perú, Ecuador, México, Guatemala, Estados Unidos, España, Italia, Bélgica, Reino Unido, Noruega, Alemania, Sudáfrica, Australia, India y Corea.

Entre el 1.º de julio y el 18 de agosto del año 2002, navegó como Asesor contratado, a bordo del rompehielos ARA *Almirante Irizar* en la operación *Cruz del Sur*, para asistencia al buque alemán *Magdalena Oldendorff*, atrapado en los hielos antárticos en latitud 70º Sur.

Exclusivamente en aguas antárticas, navegó más de 450.000 millas.

Estado civil y familia: viudo desde 1995, tiene cuatro hijos y siete nietos.

Resumen de noticias de NuestroMar

Del 1º de mayo al 25 de agosto de 2012

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



Impulsa ONU iniciativa para protección de océanos

La iniciativa, llamada "Oceans Compact", busca reunir a todas las organizaciones relacionadas con Naciones Unidas para mejorar la coordinación y efectividad

de su trabajo acerca de los océanos. 13/08/12



Quequén: las 821.219 toneladas exportadas en julio establecieron otro récord

Dos marcas sin antecedentes se establecieron en materia de exporta-

ciones en Puerto Quequén: en julio pasado se embarcaron 821.219 toneladas y en los primeros siete meses del año fueron despachadas 4.444.603 toneladas. En ambos casos, las cifras lideran las respectivas estadísticas en la estación marítima local. 06/08/12

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL



Impacta situación económica a navieras

Como consecuencia de una menor actividad económica, el aumento de los costos de explotación de los buques y el aumento de los precios del petróleo, el

mercado Transatlántico se ha vuelto insostenible, por lo que la línea naviera HMM (Hyundai Merchant Marine) anunció un incremento de tarifas. 05/08/12

Una vez más los canales de salida están en el candilero

(FNM) Argentina pierde buena parte de su alta competitividad en la agricultura, debido a las pobres políticas de puertos y dragados.

Por Jan Kok. 18/06/12

Buenos Aires: la ciudad y su puerto

El puerto de Buenos Aires se ha transformado notablemente en los últimos 20 años, pasó de ser un puerto con un movimiento moderado en los años 80 a uno con más de 1,2 millones de TEUS (unidades equivalentes a contenedores de 20 pies) por año. 16/08/12

INDUSTRIA NAVAL

Brasil comienza el desarrollo del submarino nuclear en julio

(FNM) A partir de 9 de julio de este año comienza a ejecutarse el proyecto de ingeniería básica del primer submarino nuclear, cuando regrese a Brasil el primer grupo de ingenieros de este país que se preparó en Francia. 03/07/12



Se graduó el primer Ingeniero Naval en el ITBA

(FNM) El Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) anunció la graduación del primer Ingeniero

Naval de esta carrera, reabierta en 2005 en la que cursan otros treinta alumnos. 23/08/12

PUERTOS

Mar del Plata: reelaboran pliego para licitar los trabajos de dragado del puerto

Se resolvió avanzar con la contratación de las tareas de limpieza del puerto. Se trabaja en la elaboración del pliego para licitar los trabajos que resuelvan los problemas operativos de la estación marítima. 03/08/12

PESCA y ACUICULTURA

Los intereses marítimos y la pesca

(FNM) En el marco de la celebración del Día de los Intereses Argentinos en el Mar, parece oportuno reflexionar sobre la situación actual de la pesca, actividad a la que el preclaro Segundo Storni no vaciló en definir, en su recordada obra escrita en 1916, como "una de las grandes industrias nacionales del porvenir". 20/07/12



Caen las exportaciones de merluza

En el primer semestre de este año se exportaron 44.945 toneladas de merluza común (*Merluccius hubbsi*), un 18% menos que en

el mismo período de 2011, según estadísticas difundidas por la Subsecretaría de Pesca de la Nación. 24/08/12

POLÍTICA y ECONOMÍA



Un submarino ruso pasó casi un mes en las costas de EE.UU.

Un submarino atómico ruso pasó casi un mes sin ser detectado en las costas de EE.UU. Funcionarios

estadounidenses sin identificar así se lo indicaron a diferentes medios de comunicación. Mientras que fuentes rusas consideran que no se puede excluir que el escándalo hubiera sido provocado por los militares estadounidenses que se han declarado en contra de los recortes en el gasto en defensa de los EE.UU. 17/08/12

Argentina presentó argumentos sobre la Plataforma Continental ante la ONU

El gobierno nacional realizó una segunda presentación ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC), con sede en las Naciones Unidas (ONU), donde ratificó sus argumentos en torno a la soberanía de las Islas Malvinas. 13/08/12

ENERGIA Y MINERALES

Malvinas ¿Rumbo al paradigma Nautilus Inc.? Avatar en el fondo del Mar

(FNM) La reciente presentación realizada ayer por nuestro país ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de las Naciones Unidas responde no sólo a la abstracta protección de uno de los intereses permanentes de nuestro país, sino y fundamentalmente a la concreta y tangible protección del universo de posibilidades que se abren en torno a la minería submarina y explotación de recursos metalíferos en las próximas décadas en nuestra plataforma continental. Por Juan Recce. 15/08/12

El poder que podría abastecer a ciudades enteras

Un informe publicado por el CSIRO (Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation), una organización australiana, ha encontrado que la energía oceánica generada por las olas, las corrientes y las mareas podrían abastecer a una ciudad del tamaño de Melbourne en 2050. 21/08/12

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACION

Intereses Marítimos Argentinos: el estado actual de las Ciencias del Mar en el país.

(FNM) Más allá de los progresos en la producción científica en distintas áreas de las ciencias marinas, aún distamos mucho de tener una política articulada hacia las ciencias del mar. Por Javier Valladares. 18/07/12

Los fenómenos extremos pueden cambiar ecosistemas marinos de forma súbita

El cambio climático no sólo es capaz de transformar los ecosistemas marinos a largo plazo, por el efecto acumulativo del calentamiento del planeta, sino que también puede hacerlo de forma súbita, en el curso de unas semanas, a través de fenómenos meteorológicos puntuales de carácter extremo. 08/08/12

Primeros resultados de la aplicación del software para seguimiento de la flota potera

Inidep y Conae trabajaron en base a imágenes satelitales para monitorear los buques de pesca de calamares. De esta manera, se obtiene información que permite conocer la cantidad de barcos que componen la flota extranjera en aguas internacionales. 02/08/12

DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Panorama de Defensa y Seguridad de los Intereses Argentinos en el Mar

(FNM) El constante deterioro del material de las fuerzas de defensa y seguridad, y la falta de equipamiento y de recursos para la actividad, contrastan con el constante aumento de los intereses a proteger en nuestros vastos espacios oceánicos. 30/07/12

ANTÁRTIDA

Científicos revelan nueva historia del calentamiento en la Península Antártica

De acuerdo al último estudio publicado en la revista Nature, a cargo del equipo de investigadores de la British Antarctic Survey, BAS, las temperaturas en la Península Antártica habrían comenzado a aumentar de forma natural hace 600 años, mucho tiempo antes de los cambios climáticos provocados por el hombre, lo cual ayuda a comprender los recientes derretimientos de plataformas de hielo en el Continente Blanco. 23/08/12

23° Edición del Curso de Navegación Antártica

El próximo lunes 27, dará comienzo la 23° edición del curso de Navegación Antártica (NAVANTAR) en la Escuela de Ciencias del Mar, dependiente del Instituto Universitario Naval de la Armada Argentina, ubicada en Av. Antártida Argentina 2001, de esta Capital. Asimismo en la misma jornada se realizará una ceremonia en la que se impondrá a este curso el nombre de "Capitán de Navío Guillermo Vicente Manuel Federici". 24/08/12

MAR CALMO Noticias para leer sin estrés

Por primera vez, se casaron dos mujeres enroladas en la Armada

La ceremonia civil se llevó a cabo en la localidad bonaerense de Punta Alta. Las dos cabos de 23 años son las primeras en concretar un matrimonio entre personas del mismo sexo en esa fuerza militar. 19/08/12



Profesor Alberto Dallo: su fallecimiento

(FNM) El pasado miércoles 7 de agosto falleció quien fuera profesor de natación de la Escuela Naval Militar. 10/08/12

NuestroMar

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

Artículo publicado en su página web

Panorama de Defensa y Seguridad de los intereses argentinos en el mar

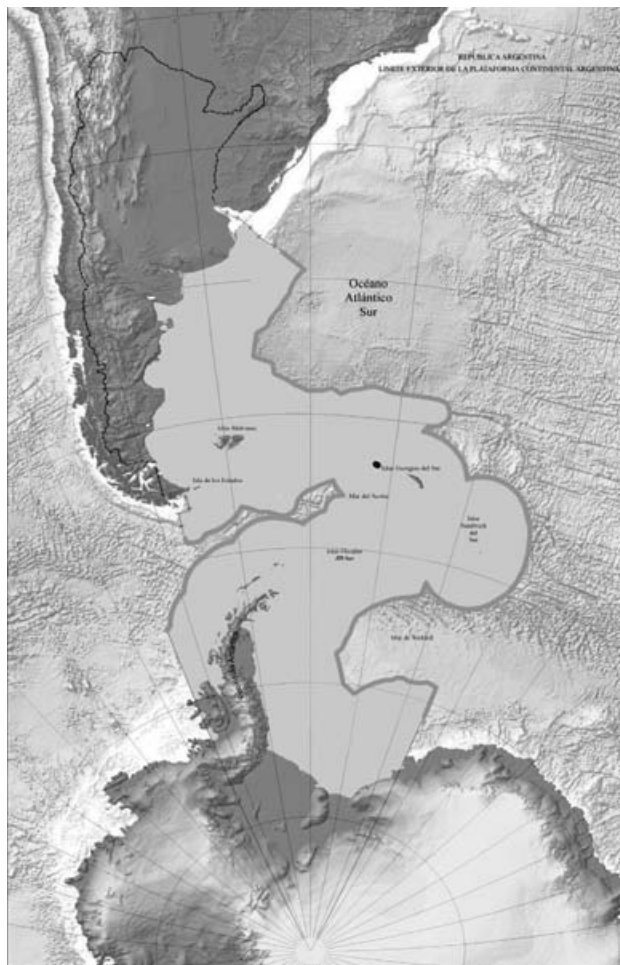
(FNM) El constante deterioro del material de las fuerzas de defensa y seguridad, y la falta de equipamiento y de recursos para la actividad, contrastan con el constante aumento de los intereses a proteger en nuestros vastos espacios oceánicos.

Cuando comprobamos que la República Federativa de Brasil se empeña en la construcción de un submarino de propulsión nuclear para la defensa de la “Amazonia Azul” –tal como llaman a sus espacios marítimos– no podemos más que sentir admiración por la visión estratégica que inspira a la dirigencia política de nuestros vecinos. No solamente están desarrollando ese medio naval de alta tecnología, y mantienen unas fuerzas navales de primer orden, sino que, además, han logrado captar y difundir adecuadamente el valor de ese mar en su población y advertir la necesidad de proveer a su defensa en forma proporcional a ese valor.

Esa no es la situación argentina

Pese a contar nuestro país con una plataforma continental de dimensiones colosales, que fácilmente duplican la extensión de la Argentina Continental, y a padecer un viejo conflicto con Gran Bretaña, país que ocupa más de la mitad de esas extensiones marítimas que legítimamente nos corresponden, la Argentina no ha desarrollado una conciencia común que nos haga sentir la necesidad de poseer una adecuada defensa de nuestro mar.

Nuestro país, que reclama ante la comunidad internacional unos 5 millones de kilómetros cuadrados de plataforma continental, ha asumido conforme a ello la responsabilidad de coordinar la protección de las vidas de los navegantes en los ríos interiores y en una extensión de mar que llega a los 10° de longitud Oeste, casi 1.000 millas marinas desde nuestras costas, donde debe ejercitar su responsabilidad de búsqueda y rescate. En esas áreas también es responsable internacionalmente de emitir los avisos a los navegantes como país coordinador en la denominada NAVAREA VI. La prolongación natural de esta enorme área de responsabilidad y la última frontera de la Patria es la



Antártida Argentina, lugar donde la presencia es vital para el futuro y cuyo sostenimiento logístico se realiza primordialmente por vía marítima.

La pesca comercial en la Zona Económica Exclusiva llega a casi un millón de toneladas anuales, sin contabilizar con lo que se llevan de ella quienes pescan alrededor de las Malvinas. El potencial de gas y petróleo suscita el interés internacional y promete rendir sus frutos ni bien se consoliden los proyectos de inversión de la exploración y explotación *offshore*. Un aumento del precio del barril del crudo puede disparar este proceso en forma inmediata.

El 85% del comercio exterior argentino se desarrolla por vía marítima. Nuestra relación comercial con el mundo se lleva a cabo por el mar. Todo ello, en un contexto global de creciente interés por los espacios marítimos, sobre cuyos aprovechamientos y recursos se posan cada vez más la atención y pretensiones de países y grupos económicos de todo el mundo.

Planteados así, muy brevemente, nos encontramos frente a un cúmulo enorme de intereses, algunos de ellos enfrentados hoy a amenazas reales y presentes, en absoluta desproporción con los medios que el país destina actualmente a su defensa y protección.

En efecto, el deterioro de nuestras fuerzas armadas y de seguridad que actúan en los espacios marítimos no pasa desapercibido ya para ningún analista de la defensa en el mundo y se profundiza con el correr de los días, sin una perspectiva creíble de mejora en el corto ni en el mediano plazo.

Las fuerzas de superficie de la Armada sobreviven sin ver renovaciones ni actualizaciones en su material desde la finalización del último Plan de Reequipamiento Naval originado en el gobierno de Juan Domingo Perón en los años 70.

Los destructores Meko 360 de la Clase ARA *Almirante Brown* que llegaron al país después de la Guerra de Malvinas, alcanzan la mayoría de edad para un buque (los 30 años), sin que se les haya realizado ninguna reparación de media vida o una actualización o modernización de sus sensores, armamento o sistemas de control.

Las corbetas Meko 140 de la Clase ARA *Espora* que se fabricaron en el Astillero Río Santiago han corrido la misma suerte que sus hermanas mayores. Sólo la destreza y entusiasmo de las tripulaciones, apoyadas por la capacidad integral de los talleres navales, permiten que sigan navegando.

Las corbetas francesas A-69 Clase ARA *Guerrico*, compradas de ocasión para enfrentar una grave falencia en épocas de conflicto, allá por 1977, sufren un deterioro aún mayor, sin haber pasado jamás por una actualización de sus sistemas y ya próximas al fin de su vida útil.

El proyecto de los Patrulleros de Alta Mar (PAM), o Patrulleros Oceánicos Multipropósito (POM) como se los conoce más recientemente, que llevan una larga década de anuncios y postergaciones, no ha llegado todavía a ver la luz. A decir verdad, no ha llegado siquiera a ponerse la quilla de uno de ellos en algún astillero nacional donde supuestamente serían construidos. Su siempre demorada realización ha sido objeto de varias notas en este sitio. Mientras tanto, los países de la región –al igual que la potencia que ocupa nuestras islas–, ya han construido o adquirido los suyos, que navegan y operan en sus aguas de interés.

El programa de construcción de submarinos TR 1700, para el que se construyera el Astillero Almirante Domecq García (hoy parte del Complejo Naval Almirante Storni), fue suspendido en los años 90 y, pese a los anuncios, nunca rehabilitado como fábrica de submarinos. La liquidación de sus maquinarias y equipos con fines privatizadores destruyeron para siempre una costosa capacidad que alguna vez se estuvo a punto de adquirir. Yace en su predio a medio concretar el primer submarino TR 1700 de construcción nacional, como un ícono de esa decadencia.

En las gradas del complejo de reparaciones navales, ahora unido administrativamente a la empresa Tandanor, se puede apreciar desde hace tiempo a un submarino de la clase U-209 y se encuentra en un largo proceso de reparación otro de la clase TR 1700.

Con la baja del ARA *San Antonio*, que protagonizó la gloriosa jornada del 2 de abril de 1982, la Armada perdió su último buque anfibio, es decir, uno capaz de poner en tierra, desde el mar, vehículos, personal y carga, sin necesidad de contar con un puerto de atraque, directamente sobre una playa no preparada. Varios anuncios de la compra de un buque anfibio que la Armada Francesa daba de baja, quedaron simplemente en eso: anuncios nunca concretados.

Los buques de Transportes Navales, que otrora ayudaran a mantener abastecido nuestro litoral y daban una capacidad logística especialmente preparada para los difíciles puertos patagónicos continúan prestando servicios sin haberse encarado su reemplazo por vejez.

La pérdida del transporte polar ARA *Bahía Paraíso* en enero de 1989, debida a un accidente náutico en la Antártida, nunca fue compensada. Este buque construido en astilleros nacionales, prestaba un invaluable servicio de sostén logístico del ambicioso –e histórico– programa antártico argentino. Su reemplazo no llegó nunca.

La reparación del rompehielos ARA *Almirante Irizar* continúa con una incierta lentitud que asombra. Averiado por un incendio en sus máquinas al regreso de la Campaña Antártica de Verano, en abril de 2007, todavía continúa en el Complejo Naval Industrial Almirante Storni, con varios anuncios de próxima rehabilitación, pero sin fecha cierta de finalización.

El desaparecido portaaviones ARA *25 De Mayo*, nave insignia de nuestra Flota de Mar por dos décadas, que diera a la Argentina junto con su Grupo Aeronaval Embarcado una capacidad única en los mares del sur, agonizó por años en los muelles a la espera de una prometida remotorización y una ansiada actualización de sus siste-

mas nunca efectuadas, terminando sus días en las playas indias de Alang, como vieja chatarra desguazada.

La Aviación Naval, otrora pionera de los cielos argentinos sobre el mar y la Antártida, de heroica y altamente profesional actuación en la Guerra de las Malvinas, languidece por la ausencia de portaaviones, por la falta de presupuesto operativo y la inexistencia de renovación de su material.

Para ser justos con este desalentador –aunque realista– panorama de la defensa en el mar, debemos contar entre los hechos positivos a la adquisición del buque logístico ARA *Patagonia* en 1999, en reemplazo del ARA *Punta Médanos*, y la reparación y actualización de la fragata ARA *Libertad*, finalizada en 2007. También, la adquisición de los aviones de patrulla marítima P-3B Orión y la reposición de tres de los cuatro helicópteros H-3 Sea King perdidos en los accidentes de los buques antárticos. También se han adquirido lanchas y buques auxiliares menores de utilidad indiscutible, pero de poco peso a la hora de medir el poder naval de la Nación.

Pese a estas adquisiciones, no podemos dejar de advertir que las pérdidas han sido muy superiores a las ganancias en el balance general. Tanto en lo material como en lo personal. Los años de continuo y sostenido deterioro de la capacidad de defensa argentina en el mar ya muestran sus inequívocos efectos. Entre otros, una preocupante pérdida de relevancia en el marco regional, a cuya defensa mancomunada se dice querer contribuir en forma activa.

Los medios de la Prefectura Naval que colaboran en la custodia de los Intereses Marítimos, en particular aquellos con capacidad suficiente para llegara hasta los límites de nuestro amplio margen continental, tampoco pasan por un buen momento.

Los guardacostas de la Clase Mantilla pasan ya los 30 años de servicio sin que hayan recibido reparaciones de media vida ni la actualización de su equipamiento. El panorama en las lanchas costeras no es mucho mejor y la capacidad de aviación y de helicópteros de la Prefectura Naval son mínimos. Numeroso personal del Servicio de Guardacostas ha sido retirado del mar, las costas y las vías navegables, para ser empleado en la custodia de la seguridad ciudadana en la Ciudad de Buenos Aires.

La política de defensa en el mar

Ya nadie duda de la subordinación de las Fuerzas Armadas al poder civil, exitoso eje central de las políticas de defensa argentinas desde 1984 en adelante, bajo todos los colores partidarios. Ni se duda ya del decidido esfuerzo que han realizado sus integrantes para insertarse en el contexto democrático argentino, dejando definitivamente atrás la constante histórica de los golpes cívico-militares que caracterizaron a la política argentina durante décadas.

Pero, a nuestro entender, la política de defensa de una nación no puede basarse exclusivamente en este loable y deseado objetivo. El principio establecido en el Preámbulo de nuestra Constitución de “proveer la defensa común” implica un compromiso en la prevención (disuasión) y, llegado el caso, de acción defensiva concreta, que no puede dejar de lado el desarrollo, alistamiento, sostenimiento y mantenimiento de unas Fuerzas Armadas eficaces y proporcionadas a los intereses a proteger.

No atender a ello, en el caso de las fuerzas navales, implica lisa y llanamente hacer abandono del espacio geoestratégico marítimo nacional. Y no tengamos duda alguna que ese espacio vacío y abandonado por la Argentina será ocupado, son muchos los intereses en juego.

En sus históricas conferencias sobre los Intereses Argentinos en el Mar, Segundo R. Storni, analizaba en profundidad la necesidad de contar con una flota adecuada, basada en un programa naval de largo plazo. Entre otros conceptos referidos a la defensa nos recordaba las palabras de Aristóteles hace 2.400 años, cuando expresaba: “En cuanto a la potencia marítima, se ve suficientemente que lo mejor es poseerla hasta cierto punto. No solamente se debe ser capaz de defenderse a sí mismo; es necesario también poder alguna vez socorrer a sus vecinos y alguna vez también inspirarles respeto por tierra y por mar”. (*)

Argentina tiene muchas asignaturas pendientes. En este espacio particular de los intereses marítimos, que recordamos el 16 de julio pasado a raíz de la conmemoración del natalicio del Vicealmirante D. Segundo R. Storni, todavía estamos en deuda como sociedad.

(*) Storni, Segundo. Intereses argentinos en el mar. IPN. 1967. Pág. 113.

Misiones de paz y guerra naval asimétrica

Capitán de Navío (R) José Manuel Gutiérrez de La Cámara Señán

En estos tiempos son muy frecuentes las Misiones de Mantenimiento de la Paz, denominadas así aquellas en las que intervienen fuerzas de las Naciones Unidas, aunque sean anteriores a la existencia de este organismo, como ocurrió cuando en 1927 la ciudad china de Shangai, gobernada por un consejo formado por 14 potencias con derechos extraterritoriales, con su propia policía municipal y un pequeño ejército, este último fue reforzado con 40.000 hombres de diferentes países, entre los que se encontraba España. También, en 1966, militares españoles prestaron ayuda sanitaria durante la guerra de Vietnam en el hospital civil de Gon-Gong, al sur de Saigón, pero fue a partir de 1989 cuando la nación española se sumó a los países que durante cuatro décadas ya venían dando cumplimiento a los mandatos de las Naciones Unidas, unas veces como observadores y otras, como fuerzas de mantenimiento de la paz.

Este tipo de operaciones se llevan a cabo con tropas que desempeñan sus funciones bajo el mando operativo de la ONU, y cuando no es aconsejable la participación directa de las Naciones Unidas, el Consejo de Seguridad autoriza a organizaciones como la OTAN o a coaliciones de países a efectuar determinadas misiones relacionadas con el mantenimiento o imposición de la paz. Según el concepto tradicional, los miembros de estas operaciones no pueden hacer uso de las armas más que en defensa propia, sin embargo, los acontecimientos de los últimos años han dado lugar a un debate sobre la forma en que se puede aumentar la eficacia de las fuerzas manteniendo su imparcialidad, ya que en algunos casos fueron blanco de ataques y sufrieron bajas, por lo que se han fortalecido las normas y medios de autodefensa y protección de la población civil que se encuentre en su entorno inmediato.

Las tropas se despliegan en contingentes nacionales bajo las órdenes del Comandante de la Misión, en lo que se re-

fiere a aspectos operativos y, por su conducto, dependen del Representante del Secretario General de la ONU.

Con la globalización se han generalizado este tipo de misiones, ahora bien, el soldado que las desempeña va armado y siempre está expuesto a correr un riesgo, por eso, con frecuencia se disfraza la realidad con anuncios de reclutamiento que ofrecen al joven un paraíso donde cultivar amistades, aprender un oficio y colaborar eficazmente para que el complejo mundo en el que vivimos alcance el utópico panorama de paz con el que todos soñamos. A veces se parecen al anuncio de una ONG, cuando la realidad que presentan es bien distinta de la que va a encontrar el soldado.

Una Misión de Paz es la de ayuda humanitaria que el buque de la Armada *Castilla* ha desempeñado en Haití, por cierto, con algunas bajas en su cumplimiento. Y sería bueno recordar que fueron necesarios 10.000 soldados norteamericanos para poner orden en la zona y permitir que la distribución de alimentos y otros efectos se pudiera hacer con las debidas garantías de equidad y justicia.

También es una Misión de Paz, o más precisamente de Mantenimiento de la Paz, la interposición entre dos bandos, como se está efectuando en el Líbano para evitar el enfrentamiento. Es obvio el riesgo al que están sometidas las fuerzas de interposición. En un escenario africano, la película *Hotel Rwanda*, basada en un caso real, muestra cómo un coronel a cargo de las escasas fuerzas de las Naciones Unidas tuvo que llegar a hacer fuego en defensa de un *convoy* de civiles *tutsis* asediados por las descontroladas tropas *hutus*.

Nuestras fuerzas destacadas en Afganistán se encuentran en un escenario de guerra. Según los datos que se pueden obtener de los medios de comunicación en el momento en que escribo este artículo, las bajas en

nuestras tropas ascienden a 141 (92 muertos y 59 heridos). En este escenario de guerra hay dos operaciones en marcha. Una de ellas es la operación de combate Libertad Duradera, que iniciaron las tropas estadounidenses el 7 de octubre de 2001 en respuesta a los atentados del 11 de septiembre de ese año, operación que cuenta con el apoyo de la ONU y de la comunidad internacional. La otra es la de la ISAF (International Security Assistance Force), establecida por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que se está llevando a cabo por una fuerza multinacional de la OTAN con la misión de asegurar Kabul y su zona, para ayudar al gobierno afgano a ejercer su autoridad en el territorio y crear las condiciones necesarias para la reconstrucción y estabilización tras la guerra. Evidentemente, las dos operaciones en marcha son diferentes. La primera es una operación de combate que, lógicamente, cuenta en su haber con un número de bajas muy superior. La segunda es una operación de reconstrucción en un escenario de guerra, que en absoluto está exenta de bajas, y que incluso puede llegar a convertirse en una operación de guerra de similares características a la anterior, ya que es preciso garantizar la seguridad del PRT (Equipo Provincial de Reconstrucción) asignado y para ello puede ser necesario utilizar la fuerza.

Yo nací en 1943, en plena Segunda Guerra Mundial, y por mi afición al estudio de este importante conflicto, descubrí que el mismo día de mi nacimiento estaba teniendo lugar el Combate de Cabo Norte, en el que el acorazado alemán *Scharnhorst* fue hundido en el Ártico, en las proximidades de este cabo, por la *Home Fleet*. Las colecciones de cromos de nuestra generación, nuestros juguetes y las películas que veíamos se referían a la Segunda Guerra Mundial. La mía es la generación de *La Batalla del Río de la Plata*, *Hundido al Bismark*, *Duelo en el Atlántico*, etc. Cuando ingresé en la Escuela Naval Militar vivíamos en plena Guerra Fría entre las dos superpotencias y por aquel entonces lo menos que se nos ocurría era pensar en Misiones de Paz.

El reciente cine bélico nos ha traído recuerdos de esa época con dos películas sobre la lucha por la Isla de Iwo Jima, al final de la Segunda Guerra Mundial, una de ellas, *Banderas de nuestros padres*, desde el punto de vista americano y otra, desde el punto de vista japonés, *Cartas desde Iwo Jima*, que puede entretener mucho más como película de guerra. En ella se narra cómo, en febrero de 1945, combaten los soldados que defienden esta pequeña isla, muy próxima a Japón, en un desesperado intento por detener la invasión de los norteamericanos. La estrategia adoptada por el general Kuribayashi, comandante en jefe japonés, fue un modelo de eficacia. Este gran general ordenó construir kilómetros de túneles para unir las numerosas cuevas con que contaba la isla y defender-

la a toda costa, mostrando a los americanos su actitud de luchar por cada agujero y cada centímetro de terreno, sacrificio que costaría muchas vidas a los dos bandos, pero que extrapolando, mostraba al enemigo la actitud del ejército japonés en futuras operaciones y lograr de este modo una paz ventajosa. Esta memorable acción fue y sigue siendo en la actualidad estudiada en las escuelas de Estado Mayor de todo el mundo.

Precisamente fue durante el período de la Guerra Fría cuando se iniciaron las operaciones de mantenimiento de la paz que antes hemos aludido, como medio para resolver conflictos entre los Estados mediante el despliegue de personal militar de otros, desprovisto de armas o con armas ligeras, con el objetivo de poner fin a conflictos que amenazaban a la estabilidad regional y la paz y seguridad internacionales. Normalmente se despliegan cuando se ha implantado el alto el fuego y las partes en conflicto han dado su consentimiento.

Con el fin de la Guerra Fría, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, estableció Misiones de Mantenimiento de la Paz mayores y más complejas, con frecuencia para hacer cumplir los acuerdos de paz entre los protagonistas en conflicto y, en general, las operaciones resultaron fructíferas.

El mundo ha cambiado mucho en los últimos años, y de manera muy especial han cambiado los riesgos para la seguridad occidental. Después de la Segunda Guerra Mundial se estableció un equilibrio de poderes entre las sociedades occidentales y las de régimen comunista, especialmente durante la Guerra Fría. Aunque el terrorífico equilibrio de poderes no llegó a la confrontación directa, la Guerra Fría se desarrolló a modo de juego geoestratégico, con frecuencia en escenarios localizados en el Tercer Mundo, que no se extendían más allá de los ámbitos regionales, desde el temor de las superpotencias a un aumento de la tensión mundial que pudiera llevar a una extensión generalizada.

Al finalizar la Guerra Fría, los contenidos conflictos regionales se extendieron de manera alarmante. Las tecnologías cada vez más asequibles y baratas permiten a líderes lo suficientemente fanáticos golpear con dureza a países de mucha mayor entidad. Este tipo de conflictos asimétricos desestabilizan a sociedades desarrolladas ya que se salen de su ámbito original y llevan la amenaza al centro de las sociedades occidentales. El riesgo es real e importante, como se ha visto el 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, fecha en la que los propios Estados Unidos vieron amenazada su seguridad a pesar de su poderío.

Cada vez es más importante la lucha contra el terrorismo

y cada vez está más relacionado con temas de defensa. Tal vez la confrontación de tipo frontal deje de ser la norma más frecuente. La guerra contra Osama Bin Laden no se va a solucionar por medio de encuentros simétricos de fuerzas. Dice el general Anthony Zinni, ex jefe del CENTCOM (United States Central Command): “...tendremos que hacer cosas, como operaciones humanitarias, administrar los resultados de las mismas, acciones de salvaguardia de la paz, acciones de pacificación. De alguna manera tendremos que responder a algún tipo de desastre medioambiental. También es posible que nos veamos forzados a interponer un batallón estadounidense entre dos adversarios, con una posible cadena de mando extraña y cambiante... La verdad es que los conflictos militares han cambiado y nos hemos resistido a reconocerlo. Derrotar a las fuerzas de otros estados-nación en batallas convencionales no es la tarea del siglo XXI. Misiones extrañas para derrotar amenazas transnacionales o reconstruir naciones están al orden del día, pero no nos hemos adaptado a ello. Todos lo sabemos, pero no queremos reconocerlo”.

Evidentemente, estos riesgos no son ninguna utopía y cualquier sociedad puede encontrarse involucrada en un futuro en conflictos que no pueda evitar, y desde luego, la sociedad española no es una excepción, como lamentablemente hemos podido comprobar, por lo que es necesario tener preparadas a nuestras Fuerzas Armadas ante la posibilidad de una agresión.

Hace poco mis hijos me regalaron una novela muy interesante, *El Afgano*, y aunque se trate de ficción, su lectura hace pensar que el ámbito marítimo no escapa a la amenaza a que nos estamos refiriendo, y aunque todavía no ha sido explotado exhaustivamente, es probable que en el futuro puedan escalar este tipo de acciones en las líneas de comunicaciones marítimas, en nuestras costas y en nuestros barcos. La operación descrita en la aludida novela entra dentro de la Guerra Asimétrica, a la que hay que responder con una estrategia general para combatirla, pero a la vez, con una decisión de vencer en cada ocasión que se presente, para que en todo momento quede clara la voluntad de vencer, un *animus pugnandi* en el cual no hay que considerar sólo la disposición de los que están implicados en cada acción, sino la voluntad política de apoyar a los que tienen la misión de ejecutarla. Aunque evidentemente no se trata de una operación de Guerra Asimétrica, hago aquí un paréntesis para referirme a la piratería en aguas de Somalia, que ha obligado a los países occidentales a organizar una operación, denominada *Atalanta* para afrontarla. Creo que en este caso, los piratas no son más que los brazos ejecutores de una trama de mucho mayor alcance, que suministra información sustanciosa sobre movimientos de buques, salidas de puertos, derrotas, etc., con buques nodrizas que permiten

extender la zona de actuación a enormes distancias de la costa a lo largo de 2.000 kilómetros de litoral.

No cabe duda de que se trata de una operación compleja en la cual, además de los piratas, hay gente mucho más poderosa sin escrúpulos que es la que lucra y obtiene los mayores beneficios. Pero en todo caso, cuando unas simples peticiones de rescate han sido suficientes para que se haya producido este despliegue, hay que preguntarse qué medidas habría que tomar contra una amenaza de mucha mayor entidad, como la que proporcionaría un artefacto nuclear en manos de unos fanáticos exacerbados.

La posibilidad de obtener grandes resultados con medios limitados no es nada nuevo y enseguida me vienen a la cabeza acciones de la Segunda Guerra Mundial, como la brillante operación llevada a cabo por unos valientes marinos italianos capitaneados por el Teniente de Navío Liugi Durand de la Penne, que consiguieron penetrar en la base británica de Alejandría con dos torpedos humanos y colocar sus mortíferas cargas bajo los cascos de los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth*, que permanecieron inoperativos durante un largo periodo de guerra, lo que trajo consigo un largo dominio del Mediterráneo por la Marina italiana, que fue la causa de importantes avances de las fuerzas del Eje en el norte de África al no contar los aliados con el apoyo naval necesario.

Esto ocurrió hace bastante más de medio siglo, y desde entonces ha aumentado muchísimo la capacidad de las armas, las posibilidades de conseguirlas disponiendo del capital necesario y los fanatismos capaces de llegar a la autoinmolación, lo que está generando en el presente y hace prever para el futuro, conflictos diferentes de los que hemos conocido en el siglo XX y puede que muchas misiones se deban llevar a cabo en el ámbito marítimo, y para enfrentarse a ellos es preciso reforzar la Fuerza de Acción Marítima, como bastión avanzado, de modo que sea capaz de afrontar las muy diversas amenazas que nos pueden llegar del mar, a la vez que constituya una fuerza disuasoria por sí misma.

Hemos vivido atentados contra nuestros barcos de guerra que, aunque no hicieron todo el daño pretendido, pudieron ser catastróficos. Se hace imprescindible contar con unas defensas submarinas adecuadas de los puertos, tengamos muy presente que los medios utilizados hace más de medio siglo por el Teniente de Navío de la Penne están totalmente superados y hoy habría que aplicar medios muy sofisticados para la defensa de puertos, tanto de nuestras bases navales como de otros puertos civiles. Sirva también de ejemplo en este sentido, el ataque a Burdeos por parte de un comando británico que con unas ligeras canoas de lona dejadas una noche por un submarino en la desembocadura del Gironda, remontaron el río

y ocasionaron el hundimiento de muchos barcos mercantes, como así también el ataque al puerto de Saint Nazaire, en el que también un comando inglés voló el dique que permitía las reparaciones de los cruceros de combate *Scharnhorst* y *Gneissenu*, que desde entonces no volvieron a actuar en corso en las aguas del Atlántico.

Vemos cómo las posibilidades del terrorismo internacional pueden ser devastadoras en el ámbito marítimo y la lucha preventiva contra este tipo de amenazas corresponde a las unidades de la Armada, y muy concretamente a nuestra Fuerza de Acción Marítima, cuya Misión, si siempre ha sido fundamental, lo es cada vez más, dado el incremento en progresión geométrica de las amenazas.

En un artículo anterior sobre Seguridad Marítima me referí a la magnífica Flota que tenemos en la actualidad y, sin embargo, no se puede decir lo mismo de nuestra Fuerza de Acción Marítima, ya que muchos de nuestros guardacostas están en el último tercio de su vida y serían los primeros en enfrentarse a cualquier amenaza terroris-

ta de origen externo. Aunque posteriormente asumieran el relevo otras unidades de la Flota, es muy importante la primera reacción, para la cual hay que estar preparados tanto en barcos como en hombres.

En estos casos tiene que estar muy clara la cadena de mando y por eso creo que es de mucha aplicación insistir en lo que señalaba en el aludido artículo, sobre todo en lo referente a quien debe asumir el mando para evitar toda duplicidad de competencias.

Por último, refiriéndome a la calidad del personal, quiero poner de manifiesto en estos momentos en que está a punto de estrenarse un nuevo sistema de formación, la importancia que tiene la formación en valores morales, que si siempre han sido necesarios, lo son más cuanto mayor sea la frecuencia de situaciones de riesgo, las cuales exigen unos mandos muy bien preparados, tanto desde el punto de vista técnico como moral, ya que tanto ellos como sus subordinados, de los que van a ser directamente responsables, pueden enfrentarse a situaciones de gran peligro.

Escriba en el Boletín

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.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar en nuestra página web

www.centronaval.org.ar/boletin/bcn-escriba.html



BUQUE HOSPITAL ARA BAHÍA PARAÍSO

Pascual Pellicari, Juan A. López y Miguel A. D. Parola

Generalidades

Buque hospital es una Unidad Sanitaria de Apoyo de una escuadra que actúa en lugares alejados de los hospitales de la zona del interior. Es un hospital flotante para prestar asistencia médica integral.

Si el herido requiere un largo tratamiento, será evacuado lo antes posible del buque hospital. La mejor vía de evacuación en ese caso es la aérea, según lo ha demostrado la experiencia de las últimas guerras.

En esta guerra, dado que la travesía desde la zona de operaciones al puerto más cercano del continente demandaba tan sólo 24 horas, se efectuaba por vía marítima con excelente resultado.

El buque operaba como un hospital en el continente efectuando todo tipo de tratamientos, no habiéndose observado deficiencia alguna.

Si bien no era un buque logístico sanitario, su capacidad le permitió abastecer con elementos de dotación fija, consumo y sangre a Puerto Argentino, Puerto Fox, Puerto Howard, Bahía Elefante y HMS *Uganda*.

El buque hospital, ante los requerimientos sanitarios del Teatro de Operaciones Atlántico Sur (TOAS), fue en una primera instancia, el transporte polar ARA *Bahía Paraíso* y, posteriormente, a principios del mes de junio se agregaron el rompehielos ARA *Almirante Irizar* y el buque hidrográfico ARA *Puerto Deseado*.

Misión

Recuperación, tratamiento y evacuación de bajas, de los heridos del TOAS.

Condiciones generales que reunía el buque hospital ARA *Bahía Paraíso*

1. Desplazamiento: 10.000 tn aprox.
2. Capacidad de camas: 300 aprox.
3. Velocidad: 20 nudos.
4. Espacios para recepción de heridos.
5. En los desplazamientos sanitarios no se interfería con la rutina del buque.
6. Interconexiones directas desde las salas de recepción y clasificación de heridos con las demás dependencias de Sanidad.
7. Pañoles de fácil acceso para materiales e instrumental.
8. Helipuerto y hangar para dos helicópteros.
9. Pasadizos amplios.
10. Aire acondicionado.
11. Calefacción
12. Ventilación.
13. Adecuada comunicación interna de los locales.
14. Locales médicos: a) 4 quirófanos; b) 2

Pascual Pellicari, Capitán de Fragata Médico. Egresó de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires en 1964.

Se desempeñó como médico cirujano de la guardia del Hospital Fiorito y como interno del Hospital Lucio Meléndez. Luego de su ingreso a la Armada actuó como jefe del Departamento de Sanidad del ARA Capitán Cánepa y del ARA Bouchard y como jefe del Departamento de Sanidad en Combate del buque hospital ARA Bahía Paraíso.

Fue profesor adjunto de la Cátedra de Cirugía de Postgrado de la Universidad de La Plata.

Convocado por la superioridad para colaborar con las víctimas del terremoto de Lima de 1970, recibió la condecoración "Al mérito naval".

Estuvo becado por la OMS durante el año 1978 en el Hospital de la Concepción de Madrid.

Fue comisionado en 1982 a los EE.UU. para dictar conferencias sobre "Sanidad en Malvinas", y en 1988 lo hizo en la República Federal Alemana.

Actualmente se desempeña como Subdirector del Hospital Naval de Río Santiago.

Miguel Ángel Parola, Capitán de Fragata Médico. Traumatólogo. Egresado de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires en 1962. Médico Asistente de Traumatología en el Hospital Municipal "José Penna", Buenos Aires.

Ex jefe de Trabajos Prácticos de Traumatología en la "Unidad Hospitalaria Penna", Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires. Ex jefe de Traumatología de los Hospitales

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

Navales de Puerto Belgrano y Río Santiago y del buque hospital ARA Bahía Paraíso. Profesor de Medicina Subácuca en la Escuela de Buceo y Habitabilidad en Submarinos en la Escuela de Submarinos, ambas en Mar del Plata. Miembro de la Asociación Argentina de Traumatología y Ortopedia.

Juan Antonio López, Capitán de Fragata Odontólogo. Nació en la Capital Federal el 13 de junio de 1943, egresado de la Facultad de Odontología de la Universidad de Buenos Aires en 1966, obteniendo el grado académico de Doctor en Odontología en dicha Universidad en 1980. Ingresó a la Armada Argentina como Teniente de Fragata Odontólogo en 1967.

Realizó el curso de especialista en Cirugía y Traumatología Bucal-Maxilofacial durante los años 1971/72 y recibió el premio "Alejandro Cabanne-Año 1982" por el trabajo "Tratamiento de las heridas de la cara", Facultad de Odontología-Universidad Nacional de Buenos Aires. En el año 1978 aprobó el 1.er Curso de capacitación en Infantería de Marina para odontólogos, y participó en numerosos cursos, jornadas y congresos, especializándose en temas de Cirugía y Sanidad en Combate. Es miembro activo e integrante de la Comisión Directiva de sociedades científicas vinculadas con su profesión.

Publicó artículos sobre temas específicos en revistas nacionales. Durante el Conflicto del Atlántico Sur fue jefe de la Central de Sanidad en Combate y cirujano dentomaxilofacial del buque hospital ARA Bahía Paraíso. Fue jefe del Departamento Enseñanza e Investigación y Jefe de la División Cirugía Dentomaxilofacial del Hospital Naval Río Santiago.

centros de recepción y clasificación de heridos, uno en cubierta principal y otro en el hangar; c) Laboratorios de Análisis Clínicos y Hemoterapia; d) 2 salas de rayos; e) Sala de yesos; f) Salas de internación general (2 de 125 camas c/u); g) Camarotes de internación para 4 personas; h) Puesto de desintoxicación química; i) Terapia intensiva con capacidad de 10 camas; j) Pañoles de Sanidad en Combate (elementos varios); k) Depó-

sito de cadáveres; l) Detall de sanidad; m) Central de sanidad en combate; n) Consultorio odontológico; o) Sala de quemados para 20 internados.

15. Servicio de lavadero.
16. Cocina con capacidad potencial de adecuación.
17. Sistema antirrolido.
18. Servicio de agua potable ilimitado.
19. Instalaciones sanitarias suficientes.

Quiénes fueron derivados al buque hospital

- 1) Los heridos de los hospitales de sangre de a bordo de las unidades de flota.
- 2) Los enfermos de la escuadra, principalmente infecciosos y psiquiátricos.
- 3) Heridos del frente de combate insular evacuados del hospital militar conjunto Malvinas (HMCM) y Compañías de Sanidad de las Unidades en Tierra.

El buque hospital actuó bajo los aspectos siguientes:

- a) Como hospital de zona intermedio entre la zona de operaciones y las Bases Navales Ushuaia y Puerto Belgrano.
- b) Como hospital de evacuación entre los hospitales de sangre y los hospitales de zona intermedia.
- c) Apoyo de tareas de rescate de naufragos.
- d) Evacuación de prisioneros de guerra.
- e) Abastecimiento sanitario (dotación fija y consumo).
- f) Abastecimiento logístico (víveres, agua, combustibles).

Conversión a buque hospital. Generalidades

Entre el día 13 y el 20 de abril de 1982, por orden del Comando de Operaciones Navales, se realizaron las tareas de conversión a buque hospital en la Base Naval Puerto Belgrano, período en el que se encararon las siguientes tareas:

- a) Adecuar las instalaciones del buque y efectuar las modificaciones necesarias para que funcione un buque hospital con 175 camas en un principio.
- b) Recibir al personal Superior y Subalterno de sanidad de pase para cubrir las necesidades que imponía la nueva función. Armar el Departamento Sanidad en Combate y distribuir al personal en los cargos y subcargos.
- c) Recibir del Pañol de Sanidad en Combate del Hospital Naval Puerto Belgrano el instrumental y los medicamentos necesarios para cada uno de los servicios.
- d) Adaptar la organización básica del buque para cumplir con la nueva misión encomendada, lo que incluyó la implementación del Rol de Sanidad en Combate.
- e) Recibir helicópteros Puma y Alouette.

Organización

Los Oficiales y el personal de Sanidad se agruparon en un departamento dentro de la organización del buque, al que se denominó "Sanidad en Combate", cuyo Jefe dependía como los demás Jefes de Departamento del buque, del Segundo Comandante y Comandante, respectivamente.

El Departamento Sanidad en Combate se organizó en siete cargos, a saber:

Cargo Cirugía	Cargo Traumatología	Cargo Bioquímica y Farmacia	Cargo Cirugía máxilofacial	Cargo CESACO (Central de Sanidad en Combate)	Cargo Sala General	Cargo Pañol general
Quirófano 1 Quirófano 2 Quirófano 3 Anestesia Terapia Intensiva	Radiología Sala de Yesos	Laboratorio Hemoterapia Farmacia	Quirófano 4	División H-1 Depósito de cadáveres	Área Cirugía Área Traumatología Área Quemados	Dotación Fija Consumo

Operativamente se organizó el Rol de Sanidad en Combate con la intervención de las estaciones de Comando, Cubierta, Sanidad y Control de Averías. La estación Propulsión continuó con las guardias normales de navegación.

Dentro del Rol se asignaban los siguientes puestos al personal de Sanidad:

Las cuatro lanchas de rescate y evacuación de heridos contaban con un Cabo Primero o Segundo Enfermero y 3 conscriptos como camilleros. En cubierta principal se designó un Teniente de Navío Odontólogo (TNOD) como Jefe de camilleros, con un Suboficial Segundo Enfermero (SSEN) como encargado.

A cada lancha se designó un equipo de 6 camilleros en cubierta principal.

Recepción y clasificación de heridos en cubierta principal

1 TNME 3 CPEN

Recepción y clasificación de heridos en cubierta de vuelo

1 TFME 1 SSEN 8 MIEN

Cirugía

Quirófano 1	Quirófano 2	Quirófano 3	Quirófano 4	Sala de recuperación	Sala general	Laboratorio	Sala de yesos	Rayos	C. Sanidad en combate
1 CCME 3 TNME 1 CPEN 2 CSEN	1 CCME 2 TNME 1 TFME 1 TCME 2 CSEN	2 TFME 1 CPEN 1 CSEN	1 CCOD 1 TNOD 1 TFOD 2 CSEN	1 TNME 1 TFME 2 CPEN 1 CIEN	2 TFME 1 SSEN 3 CPEN 2 CIEN 6 MIEN	2 TNBQ 1 SIEN 1 CPEN 3 CIEN	1 SSEN 1 CPEN	1 SIEN	1 CCOD 1 TFOD 1 CPEN 1 CSEN

Encargado general: SSEN Encargado de limpieza: CSEN

Personal

Entre el 14 y el 19 de abril se completó el Personal Superior y Subalterno de acuerdo a la siguiente planilla de armamento:

a) Personal Superior

Total ME: 17
Total OD: 4
Total BQ: 2
Total CA: 1

Cuerpo	Esc.	Especialidad	CF	CC	TN	TF	TC	Caso 1
CP	ME	Clínica quirúrgica		2	2	2		
CP	ME	Traumatología		1	1		2	
CP	ME	Cardiología				1		
CP	ME	Terapia			1			
CP	ME	Anestesia			2			1
CP	ME	Clínica médica				2		
CP	ME	Oftalmología				1		
CP	OD	Cirugía máxilofacial		1				
CP	OD	Endodoncia			1			
CP	OD	Odontología general			1			
CP	BQ				2			
CP	CA		1					

b) Personal Subalterno

Total: 59

c) Personal Civil Voluntario

Médicos:

Traumatólogo 1

Técnico Clase II

Laboratorio 1

Se presentaron inconvenientes para cumplir funciones de instrumentador de quirófanos y esterilización

del instrumental, como Personal Militar Subalterno, dado que ninguno de ellos poseía experiencia en dicha labor, lo que provocó una disminución de la capacidad operativa en quirófanos en un 70%, inconveniente que fue mejorando a 30% a medida que fueron adquiriendo experiencia.

El Personal Subalterno embarcado, y en especial los aspirantes, se marearon durante los días de navegación; uno de ellos debió ser desembarcado por "Mal de Mar".

Hasta el 14 de junio no se contó con Personal Superior capacitado en Terapia Intensiva, fecha en que se incorporó un TNME y un Capitán Médico del Ejército.

No se contó con un especialista en Neurocirugía, ya que si bien se embarcó el 8 de junio en Punta Quilla un Capitán de Navío de Ejército, éste fue desembarcado en Puerto Argentino el 10, conjuntamente con un Capitán Médico (EA) Nefrólogo y un Capitán (EA) Cirujano Cardiovascular.

Sería conveniente embarcar personal femenino capacitado en instrumentación y esterilización, como también de enfermería, puesto que son quienes tienen mayor experiencia y capacitación en esa área.

De lo contrario, sería necesario capacitar a Personal Militar Subalterno en esos aspectos.

Modificaciones efectuadas en las instalaciones

El día viernes 16 de abril, a medida que se concretaba la presentación de los integrantes del Departamento de Sanidad en Combate, se comienza la acelerada preparación y adaptación del buque para su futura misión, conjuntamente con la recepción de los materiales y medicamentos requeridos.

El personal trabajó sin pausa durante 17 horas diarias hasta completar el alistamiento, durante el mismo se destacó el desempeño del personal militar femenino compuesto por dos CPEN, dos CIEN y 20 CSEN, al cual deben agregarse cuatro instrumentadoras civiles del Hospital Naval Puerto Belgrano. Este personal fue desembarcado un día antes de la zarpada con un hondo sentimiento de frustración.

Se efectuaron readaptaciones de los locales para su función específica, realizándose los siguientes trabajos:

A) Se destinó la sala de enfermería adyacente al quirófano, que consta de 10 camas, como sala de recuperación y terapia intensiva, agregándose 6 taquillas para medicamentos de emergencia, 10 abrazaderas para tubos de oxígeno, 20 soportes para sueros fijos al techo y un sistema de anclaje para un equipo de rayos. Se agregaron hemoaspiradores un electrocardiógrafo y respiradores.

Esc.	Especialidad	SI	SS	CP	CI	CS	MI
EN	Radiología	1	1	1			
EN	Hemoterapia	1		1			
EN	Aeronáutica		1	1			
EN	Traumatología			3	1		
EN	Quirófano		1	2	4	6	
EN	Anestesia		1	1	1		
EN	Furriel		1	1	2		
EN	Terapia intensiva		1	2	1	2	
EN	Personal técnico		1	2	2	1	
EN	Sin orientación						15

- B) Se instalaron en la sala de internación de infecciosas dos mesas de operaciones para quirófano, retirando previamente los tabiques y camas existentes, trincándose las mismas al piso por medio de bulones y soldaduras. Se instalaron abrazaderas para tubos de oxígeno y para un aspirador permanente. Se colocaron seis soportes para suero en el techo de ese local, fijándose dos mesas auxiliares para los elementos de anestesia y dos lámparas sialíticas de pie.
- C) El local del consultorio odontológico con su equipo y sillón relax se transformaron en quirófano de cirugía oftálmica, máxilofacial y cuello. Se colocaron soportes para dos tubos de oxígeno, hemoaspirador y mesa auxiliar de anestesia.
- D) Se destinó la sala de curaciones como CESACO, retirando el mobiliario y adaptando el local para cumplir con esa función, se diseñaron tableros de situación.
- E) Se destinó el pañol del hangar como Centro N° 1 de Recepción y Clasificación de Heridos, instalándose tres de las camas que se retiraron de la sala de infecciosas y taquillas con elementos de primeros auxilios. Se agregaron hemoaspiradores, tubos de oxígeno y sistema de agua fría y caliente. Se colocaron cortinas.
- F) Se utilizó el local de comedor de tropa como Centro N° 2 de Recepción y Clasificación de Heridos, con capacidad para 20 personas, utilizándose las taquillas existentes para los medicamentos de urgencia. Se fijaron al techo soportes para suero y en las columnas, para seis tubos de oxígeno.
- G) Se destinaron los entrepuentes de bodegas 1 y 2 como salas de internación general, colocándose 20 taquillas para medicamentos, además de las existentes. Se fijaron 100 soportes para sueros y 22 abrazaderas para tubos de oxígeno.
- H) Se instalaron seis tablas de madera rebatible similares a un sistema tipo tobogán para facilitar el deslizamiento de las camillas entre las siguientes cubiertas: 1. Del hangar al pasillo de enfermería banda de babor, 2. Del pasillo de enfermería al pasillo de comedor de tropa banda de babor, 3. Del cuadrado de cantina al entrepuente de bodega 2, 4. Del hangar proa a cubierta de transferencia banda de estribor, 5. De la cubierta transferencia a la cubierta principal banda de estribor.
- I) Se utilizó el local de peluquería como laboratorio, retirándose el sillón y agregando una mesada y fijándose con soportes todos los elementos necesarios para cumplir sus funciones.
- J) En el local contiguo al quirófano N° 1 se instaló la sala de esterilización que contaba con dos estufas a seco y un autoclave.
- K) En la cámara frigorífica de carga general se acondicionó un sector para depósito de cadáveres.
- L) Se distribuyeron camillas en los distintos sectores sanitarios para transporte de los heridos.
- M) Al quirófano del buque se le incrementó el equipamiento con un aspirador de Finochietto, electrobisturí, mesa auxiliar de anestesia.
- N) Se instaló la sala de yesos en el local que fuera la farmacia.
- O) Al buque se le pintaron una cruz roja en el casillaje de proa, dos en cubierta principal en la tapa de bodega, dos en los guardacalores del casillaje de popa, babor y estribor, una en el frente del casillaje de popa, y dos sobre la línea de flotación en ambas bandas, toda la obra muerta se pintó de blanco.

Los helicópteros se pintaron de blanco con cruces rojas en las seis caras del fuselaje.

Central de Sanidad en Combate (CESACO)

Centraliza la información del ingreso de heridos, su patología, la derivación de los mismos a las distintas secciones de Sanidad así como también la organización y distribución del personal y tareas a desempeñar por los equipos asistenciales.

Programa el adiestramiento del personal, supervisando la instrucción, puestos y funciones para dar cumplimiento al Plan de Sanidad en Combate. Controla la existencia y el acondicionamiento del material asignado, su ritmo de consumo y el reabastecimiento oportuno.

Eleva los requerimientos de personal necesarios a fin de completar la planilla de armamento. Verifica que toda la documentación de Sanidad en Combate se lleve en forma ordenada y completa.

Toda esa información de situación es elevada permanentemente al Comando de la Unidad.

Es oportuno aclarar que dentro de la Armada, para la organización de Sanidad en Combate, se trabaja con el concepto Oficial de Sanidad, el cual engloba a los integrantes de los tres escalafones del Cuerpo Sanidad, Medicina, Odontología y Bioquímica.

Es por ello que muchas veces se asignan a Odontólogos y Bioquímicos, tareas que escapan a sus campos profesionales, invadiendo regiones específicamente propias del escalafón medicina.

Para el cumplimiento de éstas, fueron especialmente instruidos al cursar la Escuela de Medicina Naval, y es así que vemos, por ejemplo, efectuar estos procedimientos médicos a Odontólogos y Bioquímicos, lo cual en el ámbito civil no es común. Esta responsabilidad también se amplía a tareas administrativas, que como en el caso de la CESACO, se confió a un odontólogo una misión que en sí presenta todas las complejidades inherentes a la administración hospitalaria, las cuales están sujetas a las circunstancias operacionales de la guerra.

Comunicaciones

Las comunicaciones operativas se efectuaron en claro utilizándose las siguientes frecuencias para transmisión:

4.125 khz	8.031,5 khz	8.257 khz	12.392 khz	14.355 khz
-----------	-------------	-----------	------------	------------

En escucha permanente:

En H.F. 500-2182-8364 khz	En V.H.F. 156,8 y 121,5 mhz	En U.H.F. 243,0 mhz
---------------------------	-----------------------------	---------------------

Equipamiento

Se instalaron tres equipos de rayos en las siguientes áreas:

- a) Recepción y clasificación de heridos centro.
- b) Sala de recuperación y terapia intensiva.
- c) Sala general.

Se deberá prever para futuros buques hospitales el equipamiento de una cámara hiperbárica, otro autoclave y estufa de esterilización.

Adiestramiento

1. Individual

Antes de zarpar se dieron clases prácticas, conocimiento de buque, primeros auxilios y transbordo de heridos.

Se adiestró el personal en las tareas de esterilización e instrumentación con la ayuda del personal especializado del Hospital Naval Puerto Belgrano.

Durante la navegación se dieron las siguientes clases de Sanidad en Combate:

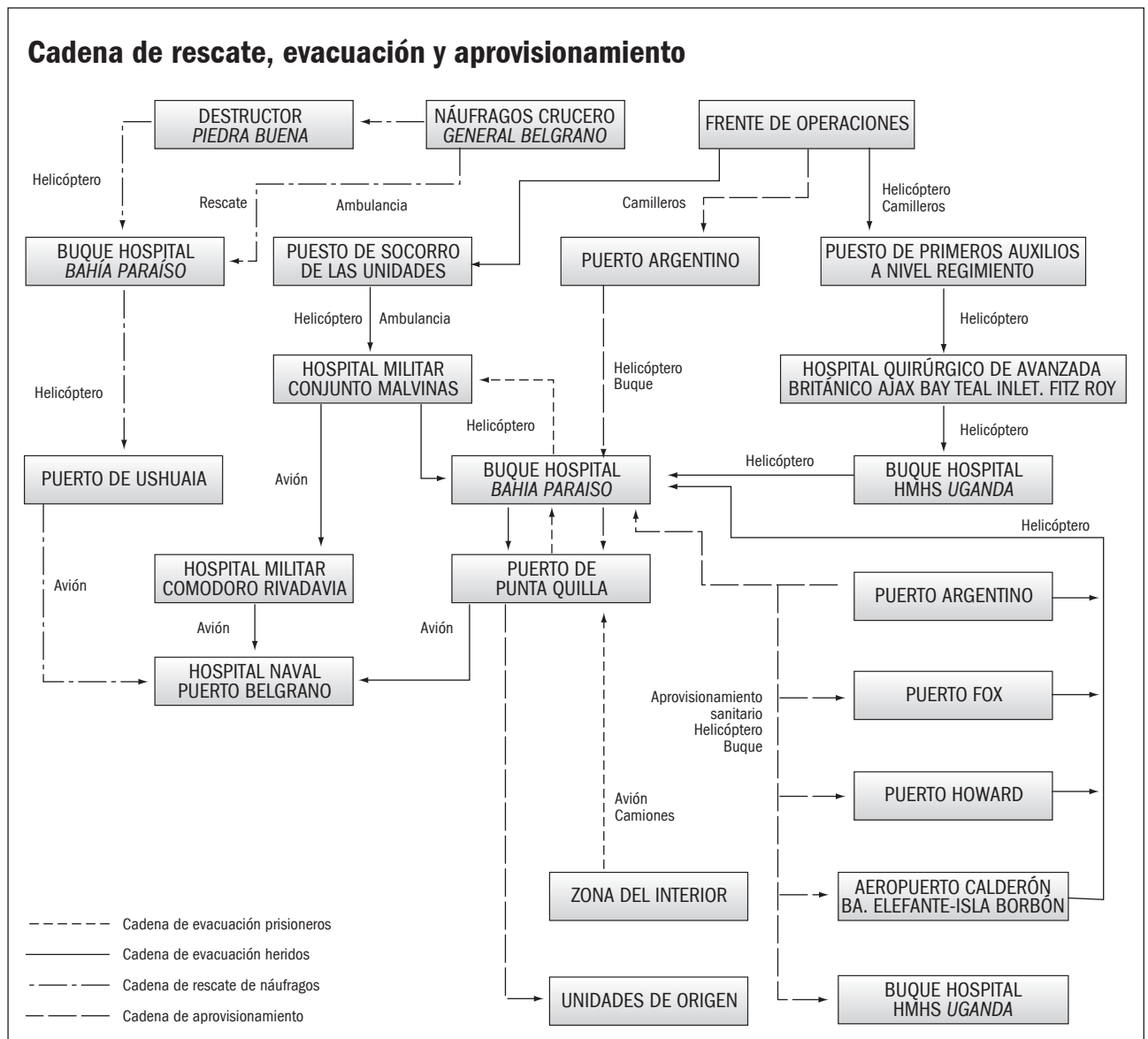
2. En conjunto

En navegación se distribuyeron a todo el personal los roles de Sanidad en Combate.

En los primeros zafarranchos se hizo ajuste de roles y luego se efectuó adiestramiento práctico sobre la recepción de heridos en cubierta de vuelo y cubierta principal.

Tema	Nivel
Religión	Cabos Primeros a Marineros
Quemados	Subof. a Cabos Primeros
Toma de muestra para análisis de laboratorio	Cabos Segundos y Marineros
Resucitación cardíaca y respiratoria	Subof. a Marineros
Perforados de tórax	Subof. a Marineros
Perforados de abdomen	Subof. a Marineros
Lesionados Q.B.N.	Subof. a Marineros
Fract. expuestas	Subof. a Marineros
Fract. no expuestas	Subof. a Marineros
Traumat. de cráneo	Subof. a Marineros
Traumat. máxilofaciales	Subof. a Marineros

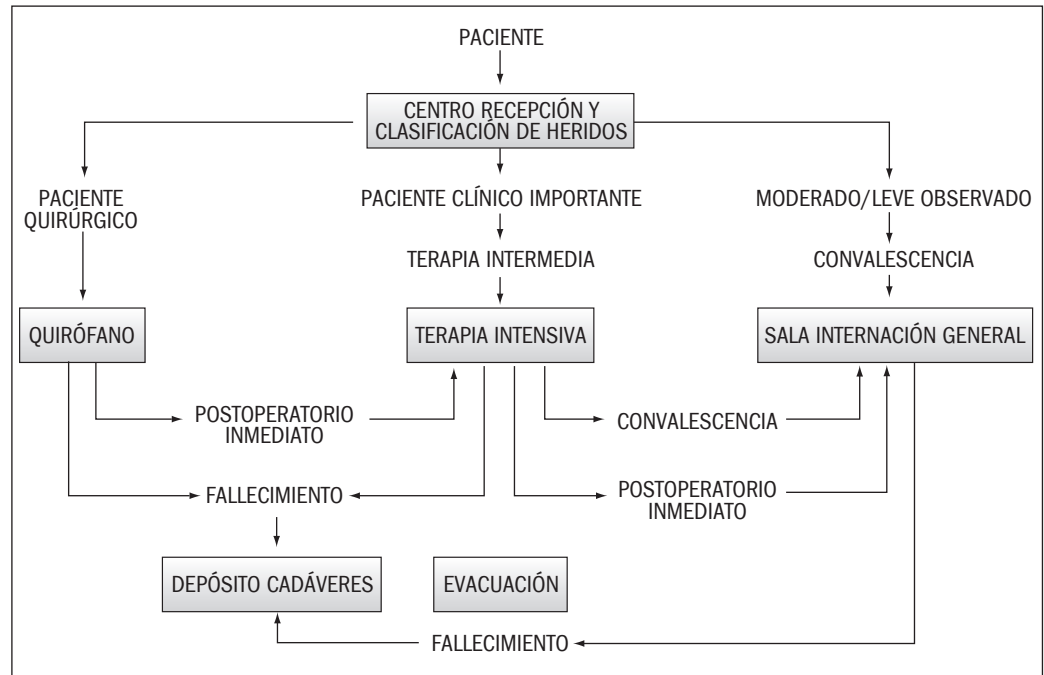
En todos los zafarranchos se tomó el tiempo y se efectuaron modificaciones a fin de mejorar el funcionamiento de los distintos puestos y ganar rapidez con las maniobras.



Es conveniente insistir en el adiestramiento en conjunto antes de operar como buque hospital, por ser indispensable para su funcionamiento ganándose tiempo, seguridad y eficacia.

Funcionamiento

El cuadro sinóptico que a continuación se grafica, indica el funcionamiento del área de Sanidad:



Ingreso del paciente

Recepción en cubierta de helicópteros o cubierta principal por dos camilleros.

Traslado al hangar o comedor de tropa para clasificación.

Clasificación

A cargo de un médico cirujano, un médico traumatólogo y dos médicos clínicos, los cuales procedían a clasificar al herido.

Si el paciente era quirúrgico se le colocaba una letra (Q) color roja en la frente con lápiz dermatográfico, si era paciente clínico se le colocaba la letra C con azul, si debía ser derivado a terapia intensiva se le colocaba las letras (T.I.) con color azul.

Contaba con la ayuda de un Suboficial o Cabo Principal, el cual cumplía funciones administrativas llenando las planillas correspondientes, asentando las prescripciones y órdenes médicas y archivando las historias clínicas confeccionadas por los médicos al ingreso, colocándolas en sobres con los nombres y matrícula del herido; asimismo, un Cabo Principal y dos Cabos Segundos enfermeros efectuaban los tratamientos en la sala de clasificación.

Tratamientos principales de pacientes en el centro de clasificación

- Examen de laboratorio (extracción de sangre).
- Inmovilización provisoria.
- Colocación plan sueros.

- d) Cortado de ropa, aseo, vestido con ropa de internación.
- e) Preparación prequirúrgica.
- f) Tratamiento médico establecido.
- g) Examen radiológico.

Una vez determinado el camino a seguir, tres enfermeros los llevaban, si correspondía, al área quirúrgica hasta la puerta de ingreso, luego lo trasladaban dos enfermeros con ropas “limpias” al quirófano o terapia intensiva.

El posoperatorio, al igual que el tratamiento de aquellos casos que siendo clínicos aconsejaban un tratamiento intensivo, lo indicaban dos médicos clínicos y lo cumplían cuatro enfermeros.

En la sala general examinaban a los pacientes tres médicos clínicos, que ayudados por cuatro enfermeros, indicaban los tratamientos correspondientes de acuerdo a la evolución de los pacientes. Las curaciones estaban a cargo de cirujanos o traumatólogos según correspondiera.

Cumplimiento de la convención de Ginebra

El buque se adecuó a todas las disposiciones del Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las Fuerzas Armadas en el mar, del 12 de agosto de 1949, haciéndose las comunicaciones pertinentes al Comité de la Cruz Roja Internacional.

Personal de la Cruz Roja embarcado

El día 10 de junio, en oportunidad en que el buque se encontraba en el área de espera de buques hospitalares, se trasladaron desde el buque hospital *Uganda* a este buque, los señores Phillip Eberlin y Martín Fuhrer, ambos de nacionalidad suiza y miembros del Comité Internacional de la Cruz Roja. El señor Phillip Eberlin, experto en señalización junto con Martin Fuhrer, veedor, inspeccionaron el buque verificando el cumplimiento de las disposiciones que estipula la Convención de Ginebra, sin formular objeciones.

Ese mismo día el buque arribó a Puerto Argentino, en donde desembarcaron los dos miembros para efectuar una visita de inspección regresando al otro día al mediodía. Luego se zarpó con destino a Bahía Elefante, donde el señor Martin Fuhrer desembarcó para inspeccionar el lugar, sin observar anomalías. El día 12 de junio desembarcaron por helicóptero rumbo al buque hospital *Hydra* (británico).

El trato fue correcto y cordial, obrando en todo momento con total neutralidad y cumpliendo con las directivas que se le impartían desde la Central de Ginebra. Se preocuparon especialmente por difundir e informar sobre las funciones y tareas humanitarias de la Cruz Roja. El día 22 de junio, en Puerto Argentino, embarcaron el Doctor Bernardo Perren (médico) y Hugo Beschstol (veedor), ambos de nacionalidad suiza. Permanecieron a bordo hasta tomar Puerto Belgrano.

Durante el viaje se preocuparon por el personal argentino que era trasladado al continente.

Transfusiones sanguíneas

Se asignó una de las cámaras frigoríficas con elementos adecuados al mantenimiento y conservación de la sangre y los sustitutos (8° a 12°). A fin de prevenir la hemólisis o la inutilización de la misma por los ruidos, cabeceos y vibraciones de sala de máquinas, para ello se utilizó el siguiente procedimiento:

- a) Se colocaron los *sachets* de sangre en forma horizontal sobre planchas de gomaespuma.
- b) Se utilizó el banco de sangre en forma permanente hasta un tiempo de treinta días, no registrándose ninguna anomalía postransfusional.
- c) Resultado del método: Excelente.

Provisión de medicamentos e instrumental

Se embarcaron los siguientes medicamentos básicos:

Del material embarcado, el mayor consumo residió en antibióticos, analgésicos, sueros y antidiarreicos.

No hubo inconvenientes con la provisión efectuada.

Analépticos	Aminoácidos	Vendas
Hipertensores	Plasma desecado	Piezas de grasa
Antiespasmódicos	Antivertiginosos	Vendas enyesadas
Analgésicos	Antibióticos	Yeso
Sueros	Antisépticos	Anestésicos
Plasma Nate	Antiinflamatorios	Antigripales
Albúmina	Antitusígenos	Antidiarreicos

Instrumental

Se embarcó el siguiente instrumental:

Cirugía mayor y menor para equipar cuatro quirófanos.

Anestesia: se completó con 110 tubos de oxígeno de 6.000 litros c/u.

Traumatología: se completó con férulas autoinflables y 15 férulas de Brown, 10 de Brown-Böheler y 20 de Thomas.

Quemados: se instaló una bañera de acero inoxidable en la sala general y se embarcó cantidad suficiente de sulfato de cobre y Furacin líquido.

Laboratorio: microscopio completo, fotocolorímetro de Crudo Caamaño, centrífuga de mesa con cabezal para 12 tubos, microcentrífuga con ábaco de lectura y demás instrumental.

Para que el alistamiento sea rápido y completo, el pañol de Sanidad en Combate de la Dirección de Sanidad Naval deberá prever dos *containers* en forma permanente, que deberán contener: uno, los elementos de Dotación fija y el otro, Consumo y medicamentos. En ellos se deberá ubicar el stock de instrumental y medicamentos para proveer a buques y unidades desplazadas en la zona de operaciones.

Además, *containers* de menor tamaño con instrumental, medicamentos y elementos de curaciones de uso más frecuente.

El frío y las muertes

Durante las operaciones de rescate del naufragio del crucero ARA *General Belgrano*, se pudo evaluar y efectuar una apreciación de las distintas etapas de la supervivencia en el mar, como así también la evidencia del conocimiento en forma eficiente del adiestramiento del personal en circunstancias de elevado riesgo de morbilidad y mortalidad.

En lo referente a la utilización de los medios y forma de supervivencia en la balsa, se observó que la supervivencia se incrementó en un 100% cuando mayor era el número de naufragos, de forma tal que en toda balsa que transportaba menos de 10 naufragos no hubo ningún sobreviviente.

Obviamente, la incidencia depende del tiempo de permanencia en la balsa. En nuestros casos, el naufragado estaba protegido por la balsa del peligro de asfixia por inmersión, interpretándose que la causa de la muerte fue por asistolia por hipotermia prolongada.

Conmemoración del aniversario de Sanidad Naval

El día 21 de abril, fecha en que se conmemoró el "Aniversario de la Sanidad Naval", se efectuó una formación general en la cubierta de vuelo, con la presencia de representantes del Hospital Naval Puerto Belgrano y la Escuela de Sanidad Naval, en el transcurso de la cual el señor Director del Hospital Naval Puerto Belgrano, Capitán de Navío Médico Adolfo Julio Maillie pronunció la siguiente alocución:

“El día de la Sanidad Naval coincide curiosamente, en esta oportunidad, con las vísperas de la zarpada del primer buque de la Armada habilitado como buque hospital dadas las circunstancias del trascendental proceso que nuestro país está viviendo.

“Por esto, qué mejor que recordar este día, que en esta cubierta de una unidad de la Armada Nacional, que encarna, por la naturaleza de su misión, la esencia misma de la Sanidad Naval, que estará así presente en una tarea que le es propia, prestando su apoyo a todos los componentes de la Armada, empeñados hoy en la defensa de la soberanía y del honor nacional. Este apoyo es fundamental ya que implica la protección y la recuperación de aquellos a los que, en el cumplimiento de su deber, puedan sufrir los efectos de la violencia del combate.

“Debo señalar que ya la Sanidad Naval, ha demostrado desde los primeros hechos, el temple y la integridad de sus integrantes, la presencia de Oficiales y personal subalterno entre los primeros efectivos desembarcados, y su acción acertada y serena durante y después de las acciones, ha permitido recuperar vidas valiosas. El comportamiento heroico del Cabo Segundo Enfermero Urbina, es un claro ejemplo que nos debe enorgullecer y estimular en la tarea.

“Deseo destacar muy especialmente la presencia del personal militar femenino a bordo de esta nave, donde han contribuido estos días en forma tan importante al alistamiento de locales y material destinados al hospital, quiero hacerles presente que se han ganado la admiración y el respeto de todos por la eficiencia, entusiasmo y corrección demostrada.

“Por disposición de la superioridad y por ser la política adoptada en este momento de no embarcar aún personal femenino, no integrarán en esta etapa, la dotación del buque hospital, esto no significa, en absoluto, que haya dudas sobre la capacidad y utilidad de sus servicios, por lo que quiero dejar bien en claro el reconocimiento de la plana mayor, personal subalterno y tropa de las relevantes condiciones demostradas y de que nadie duda que su actuación sería brillante en cualquier situación.

“En esta cubierta, que si los hechos que puedan producirse así lo quieren, va a recibir la sangre y el dolor de aquellos que caigan en defensa de los sagrados intereses de la Patria, estarán los integrantes de la Sanidad de la Armada, preparados para la noble misión de curar, y en ella, estoy seguro, que no omitirán ningún sacrificio.

“Integrados totalmente con los camaradas de otros cuerpos que tienen la responsabilidad del comando y el funcionamiento de esta unidad, toda la dotación formará un todo para que el ARA *Bahía Paraíso*, buque ya fogueado en estos sucesos, cumpla plenamente la misión que la Armada le ha confiado en esta hora trascendental de su destino...”.

Actividades desarrolladas

El buque zarpó el martes 27 de abril a 15.33 h desde el muelle “A” de la BNPB en medio de una fuerte lluvia destacándose al área de operaciones.

Rescate de sobrevivientes del crucero ARA General Belgrano

Esta tarea se realizó desde el 4 de mayo a las 08:30 h, hasta el 7 de mayo a las 23:30 h.

Día 4 de mayo

10:10 h. Se recuperó la primera balsa con 17 sobrevivientes.
 10:50 h. Se recuperó la segunda balsa con 11 sobrevivientes.
 11:15 h. Se recuperó la tercera balsa con 23 sobrevivientes.
 11:50 h. Se recuperó la cuarta balsa con 18 sobrevivientes.

12:00 h. Se trasladan en helicóptero al buque, tres heridos con quemaduras graves y un cadáver del destructor ARA *Piedrabuena*.
 12:50 h. Se rescata la quinta balsa con cuatro sobrevivientes.
 14:10 h. Se rescata la sexta balsa con tres cadáveres.

Día 5 de mayo

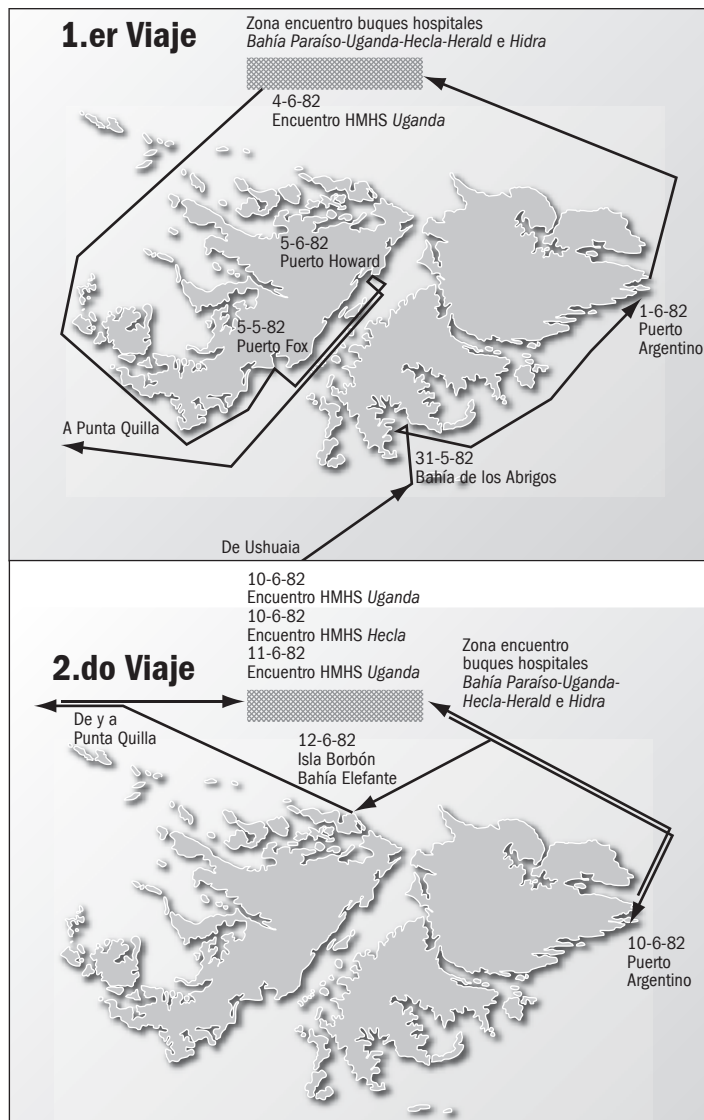
10:58 h. Se trasladaron 2 cadáveres rescatados por el buque de la Armada Chilena *Piloto Pardo*. De los tres heridos por quemaduras trasladados del ARA *Piedrabuena*, fallece el que tenía 90% de la superficie corporal quemada.

Día 9 de mayo

01:00 h. El buque atraca en el muelle de combustible de Ushuaia. Por la mañana evacuan a los sobrevivientes con destino a la Base Naval Puerto Belgrano.

Día 10 de mayo

06:00 h. Se retiran del buque los 18 féretros con destino a la zona de Puerto Belgrano, por vía aérea.

Tareas realizadas en la zona de operaciones Malvinas**Día 29 de mayo**

16:15 h. Se zarpó de Ushuaia rumbo a la Isla de los Estados.

Día 31 de mayo

10:50 h. Se avistaron dos helicópteros Sea Linx ingleses.

12:45 h. Analizó helicóptero inglés con comisión inspectora. Inspeccionaron bodegas, central de comunicaciones y zona de hospital.

13:35 h. Decoló helicóptero, autorizó al buque a continuar derrota.

15:40 h. Se fondeó en Bahía de los Abrigos (Isla Soledad).

Día 01 de junio

02:00 h. Se zarpó hacia Puerto Argentino.

06:30 h. Se produjo encuentro con el remolcador *Forrest*, se comenzó a navegar siguiendo aguas.

09:99 h. Se fondeó frente al Apostadero Naval Malvinas (en Bahía Cangallo).

11:40 h. Se zarpó para tomar fondeadero interior.

12:30 h. Se tomó fondeadero interior. Se desembarcaron víveres (300 toneladas), equipo y combustible (25.000 litros) a los buques *Forrest* y *Yehuín*. Se embarcaron 26 heridos y dos médicos con el Puma.

Día 02 de junio

08:50 h. Malvinas.

Día 03 de junio

Se efectúa búsqueda de naufragos con el buque e intermitentemente con el helicóptero Puma debido a la intensa niebla.

Día 04 de junio

02:50 h. Se abandonó la búsqueda, el buque se dirige al encuentro del buque hospital *Uganda* para traspaso de heridos propios.

08:00 h. Se ocupó estación a través del *Uganda*, y se comenzó a trasladar heridos con el helicóptero Puma.

13:00 h. Finalizó traspaso de heridos. Se embarcaron un total de 47.

13:20 h. El buque se dirige a Bahía Fox por el Este de Malvinas por indicación del *Uganda*.

Día 05 de junio

04:15 h. Se fondeó en Bahía Fox

- 09:00 h. Comenzó a operar helicóptero Puma embarcándose 19 heridos y 52 civiles. Se desembarcaron medicamentos, instrumental y víveres.
- 11:45 h. Se zarpó hacia Bahía Howard por Estrecho San Carlos.
- 14:30 h. Se fondeó en Bahía Howard. Se embarcaron 13 heridos, se desembarcaron víveres, instrumental y medicamentos.
- 18:30 h. Se cubrió maniobra para zarpar, suspendiéndose al observarse en radar el desplazamiento de buques, se comprobó que se trataba de buques de guerra británicos que se desplazaban por el Estrecho San Carlos de Norte a Sur. Uno de ellos se acercó hasta nueve cables con fines de reconocimiento.
- 22:30 h. Se zarpó hacia Punta Quilla. Se salió por el Sur del Estrecho San Carlos.

Día 06 de junio

- 22:30 h. Comenzó evacuación de heridos con dos helicópteros Sea King provenientes de Santa Cruz, de la empresa Helicópteros Marinos, a 30 millas de la boca de la ría.

Día 07 de junio

- 03:45 h. Finalizó la evacuación de las personas en seis vuelos de helicópteros.
- 13:15 h. Se amarró en Punta Quilla. Se embarcaron abastecimientos.

Día 08 de junio

- 12:50 h. Se zarpó de Punta Quilla hacia Malvinas.
- 14:30 h. Se destacó helicóptero Puma hacia aeropuerto de Santa Cruz a buscar sacos con correspondencia.
- 16:20 h. Regresó helicóptero.

Día 10 de junio

- 01:00 h. Se arribó al área de espera de buques hospitales británicos, produciéndose encuentros con el *Uganda* y *Hecha*.
- 09:30 h. El helicóptero trasladó desde el *Uganda* dos representantes de la Cruz Roja Internacional.

- 09:35 h. Se zarpó hacia Puerto Argentino.
- 14:50 h. Se ocupó estación a popa de remolcador *Forrest*.
- 16:30 h. Se fondeó en fondeadero interior.
- 18:45 h. Se amarraron el *Forrest* y el *Yehuín*. Se comenzó con el desembarco de víveres (240 toneladas) y 26.000 litros de combustible.

Día 11 de junio

- 12:00 h. Se embarcaron 26 heridos en 11 vuelos de helicóptero UH y 10 heridos en el *Yehuín*.
- 15:30 h. Se zarpó hacia el encuentro del *Uganda*.
- 21:30 h. Analizó helicóptero del *Uganda* con tres heridos.
- 22:00 h. Se dirige a Bahía Elefante.

Día 12 de junio

- 09:25 h. Se destacó helicóptero Puma hacia Bahía Elefante. Se efectuaron cinco vuelos. Se trajeron dos heridos, se desembarcaron medicamentos y los miembros de la Cruz Roja que inspeccionaron el lugar.
- 15:15 h. Se trasladó por medio aéreo a los miembros de la Cruz Roja al buque hospital inglés *Hydra*.
- 15:45 h. Buque se destaca a Punta Quilla.

Día 13 de junio

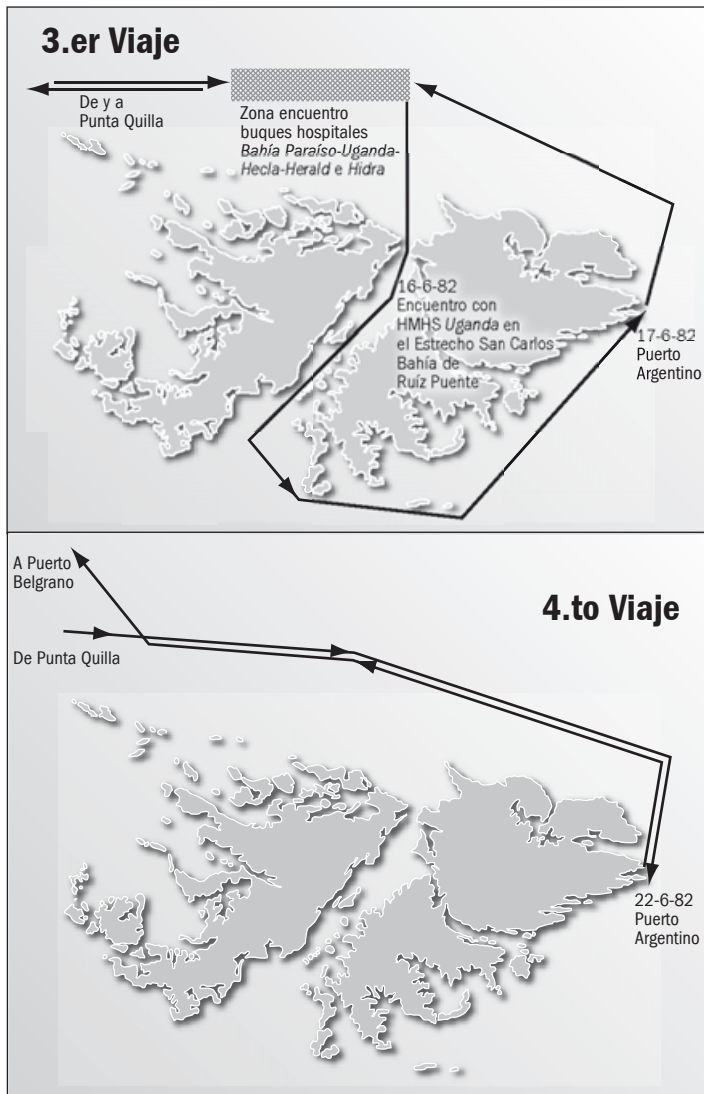
- 18:00 h. Se fondeó en Rada exterior de Santa Cruz en espera de marea favorable.

Día 14 de junio

- 02:20 h. Se zarpó hacia Punta Quilla.
- 04:15 h. Se amarró a Punta Quilla. Se embarcaron abastecimientos y se desembarcaron los heridos.
- 16:40 h. Se zarpó hacia Malvinas.

Día 16 de junio

- 05:15 h. Se produjo encuentro previsto con *Uganda* para traspaso de heridos.
- 06:00 h. Se ocupó estación a su popa para tomar Estrecho San Carlos, hacia el fondeadero en Bahía Ruiz Puente.
- 11:45 h. Se fondeó en Bahía Ruiz Puente.
- 12:15 h. Se comenzó a operar con helicóptero. Se embarcaron 44 heridos.



- 16:00 h. Se zarpó hacia Puerto Argentino.
 16:30 h. Analizó helicóptero proveniente del *Uganda* con otro herido.

Día 17 de junio

- 00:40 h. Se fondeó en Puerto Groussac.
 05:45 h. Se atracó al costado un bote de goma con personal de la Armada Británica (HMS *Plymouth*) para inspección.
 07:30 h. Se retiró dicho personal.

Apoyo sanitario a unidades en tierra

El apoyo sanitario brindado a las unidades desplegadas en tierra fue de singular importancia en lo que respecta a la provisión de instrumental y medicamentos necesarios para prestar los servicios sanitarios adecuados. Por razones difíciles de prever (incendio de la enfermería Bahía Elefante) o por dificultades en el abastecimiento, no se contaba en Fox, Howard e Isla Borbón y en menor grado en Puerto Argentino, con un completo stock de medicamentos e instrumental, razón por la cual se los debió aprovisionar.

Día 18 de junio

- 12:20 h. Comenzó el embarque de evacuación con helicóptero Puma y buque *Forrest*.
 17:00 h. Finalizó el embarque de 969 hombres.
 20:50 h. Se recibieron 250 hombres del *Forrest*.
 23:00 h. Se recibieron 203 hombres del *Forrest*.

Día 19 de junio

- 00:50 h. Se recibieron 160 hombres del *Forrest*.
 02:50 h. Se zarpó hacia Punta Quilla.

Día 20 de junio

- 10:20 h. Se amarró en Punta Quilla, se desembarcaron los heridos y evacuados.
 22:30 h. Se zarpó hacia Malvinas.

Día 22 de junio

- 03:20 h. Se fondeó en fondeadero interior de Puerto Argentino.
 14:30 h. Atracó el *Forrest* con 255 evacuados.
 14:40 h. Analizó helicóptero Wessex con dos prisioneros.
 16:30 h. Zarpó lancha de rescate, realizó cuatro viajes al muelle trayendo civiles para ser evacuados.
 18:30 h. Se zarpó hacia Puerto Belgrano.

Día 24 de junio

- 16:30 h. Se destacaron hacia Espora helicópteros Puma y Al-3.
 22:00 h. Se amarró a Puerto Belgrano. Se desembarcó hospital y personal sanitario.

Día 25 de junio

- 18:00 h. Se zarpó hacia Buenos Aires.

Día 27 de junio

- 12:00 h. Se amarró en Buenos Aires.

Es de vital importancia contar con un amplio stock de medicamentos e instrumental disponibles para abastecer las unidades desplazadas en la zona de operaciones.

Evacuación de los heridos al continente

La unidad operó en el Puerto de Ushuaia (muelle de combustible) y en el de Punta Quilla, en Santa Cruz. En el primer puerto se evacuaron los sobrevivientes y los fallecidos del crucero ARA *General Belgrano*. En el caso de fallecidos, se presentaron inconvenientes en la tarea que le cupo a personal del buque, de preparar los cadáveres y colocarlos dentro de los ataúdes. Por estar los cadáveres congelados, se debieron descongelar durante 27 horas, trabajo que afectó considerablemente al personal que intervino, por no estar habituado a ese trabajo y por haber conocido a los fallecidos.

En el Puerto de Punta Quilla el buque operó en cuatro oportunidades. Ese puerto presenta un inconveniente, para entrar se debe esperar la pleamar, y en el muelle había una amplitud de marea de diez metros aproximadamente. En la primera oportunidad que operó el buque se evacuaron heridos ambulatorios y en camilla que no pudieron trasladarse por su gravedad, en helicópteros Sea King de la compañía Helicópteros Marinos, con el buque navegando hacia Santa Cruz. Los heridos graves fueron evacuados al tomar puerto, utilizando para el desembarco un *container* de carga dentro del cual se colocaron las camillas, y por medio de la grúa del buque se transportaba desde la sala de internados (entrepuerto de bodega) hasta el muelle, en donde se retiraban las camillas y se depositaban en las ambulancias que los trasladaban al aeropuerto.

En las tres oportunidades restantes en que el buque debía evacuar heridos en este mismo puerto, lo realizó amarrado y utilizando el sistema de *containers*.

El procedimiento más correcto para la evacuación, excepto caso de extrema urgencia, es con el buque amarrado.

La evacuación por helicópteros hace que el paciente sea trasladado de la sala de internados hasta el hangar de éste al helicóptero, quedando expuestos a la intemperie durante la espera, además de las excesivas movilizaciones.

Las tareas de preparación de los cadáveres y su colocación dentro de los ataúdes es conveniente que se hagan en tierra, para no afectar el factor psicológico de la dotación.

Relación con los buques hospitales de la Armada Británica

El primer contacto con buques hospitales de la Armada Británica se produjo con el buque hospital *Uganda* y el buque hospital *Herald*. Se procedió a la evacuación de heridos y requerimientos de la Armada Británica, hubo intercambio de Delegaciones, y tres médicos visitaron el buque hospital *Uganda*, por su parte, el Director del Hospital, cinco médicos, el capellán y la jefa de enfermeras concurren a esta unidad existiendo amplia camaradería.

Posteriormente, el 16 de junio se efectuó un nuevo encuentro con el buque hospital *Uganda*, en el Canal de San Carlos. Luego de finalizada la evacuación de los heridos, dos médicos y un odontólogo de la plana mayor fueron invitados a visitar el buque hospital *Uganda*, recorriendo las instalaciones para interiorizarse del estado sanitario de los pacientes.

Es de destacar la utilización de buques de menor porte para el traslado de los heridos desde la zona de conflicto hasta el buque hospital *Uganda* o para su evacuación al continente (*Hecla, Herald, Hydra*).

Comunicados del Estado Mayor Conjunto que hacen referencia al buque hospital

Comunicado N° 117:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de la fecha, primero de junio de 1982, a las 12:45 h, hizo su arribo a la Bahía de Puerto Argentino el buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, pintado, tal como establece la convención de Ginebra, de blanco, con cruces rojas identificatorias de su condición.

“Realizó la entrada acompañado por un remolcador y tiene previsto amarrar en muelle a las 13:00 h.

“El *Bahía Paraíso* embarcará los heridos que se encuentran en Puerto Argentino y con posterioridad se reunirá en un lugar que establecerán los respectivos comandantes, con el buque hospital inglés *Uganda* de donde trasbordarán los heridos propios que éste tiene a su bordo. Finalizada la operación, el buque argentino se dirigirá a un puerto de nuestro litoral marítimo”.

Comunicado N° 134:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que el buque hospital argentino ARA *Bahía Paraíso*, se reunió con el buque hospital inglés *Uganda* evacuando 47 heridos, luego retiró también personal herido de Bahía Fox y Howard, en la isla Gran Malvina, y zarpó a las 22:00 h del día 5 de junio de 1982, rumbo a un puerto de nuestro litoral marítimo, donde procederá a desembarcar al personal mencionado, el que será trasladado a unidades hospitalarias”.

Comunicado N° 135:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que hasta las 12:00 h del día de la fecha, 6 de junio de 1982, las actividades bélicas que se desarrollaron en la zona de Malvinas consistieron en operaciones de reconocimiento ofensivo con bombardeos nocturnos por parte de la Fuerza Aérea Argentina, evacuación de heridos con el buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, fuego de perturbación con artillería de campaña y refuerzo del dispositivo de defensa.

El enemigo mantiene su actitud estática general, aunque fueron observadas algunas aeronaves en vuelo y vehículos de exploración”.

Comunicado N° 140 (07-06-82):

“El Estado Mayor Conjunto comunica que habiendo finalizado el primer traslado de personal herido desde el frente de combate a bordo del buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, y analizada la eficiencia de los medios utilizados en la ejecución de la tarea encomendada, surgen las siguientes conclusiones:

- 1) La indudable aptitud del buque para la tarea que está realizando.
- 2) La capacidad, excelente adiestramiento y eficiencia de su dotación y del personal afectado.
- 3) Lo adecuado de su equipamiento y medios técnicos para la tarea sanitario-hospitalaria.
- 4) La importancia que su capacidad de atención y transporte de heridos adquiere, aún para aquellos que se encuentran en condiciones críticas, en función de las grandes posibilidades que brinda al paciente de urgencia.
- 5) La versatilidad y capacidad de rescate y rápido traslado, que le brindan los helicópteros sanitarios que posee.

A lo expuesto se suma el hecho de que han sido incorporados a estas funciones dos buques hospitales más, el *Almirante Irizar* y el *Puerto Deseado*.

Lo señalado tiene como fin llevar a conocimiento de la población los medios con que se

cuenta para la atención de nuestros heridos en combate y responder así, a la lógica inquietud de quienes piensan en el cuidado y control sanitario, de los hombres que luchan por la Patria en las Malvinas”.

Comunicado N° 145:

“El Estado Mayor Conjunto, comunica que las operaciones llevadas a cabo en el día de ayer, 9 de junio de 1982, en la zona de Malvinas, fueron las siguientes:

- 1) Aviones de la Fuerza Aérea Argentina ejecutaron ataques múltiples en la zona Fitz Roy, con resultados no evaluados. Pudo comprobarse la existencia de material dañado durante el rechazo al desembarco que la Fuerza Británica intentó ejecutar el día 8 de junio.
- 2) El buque hospital *Bahía Paraíso* en un nuevo viaje hacia Puerto Argentino, ha sido designado coordinador del encuentro con los buques hospitales británicos.
- 3) La artillería del Ejército Argentino realizó fuego sobre la artillería enemiga y sobre personal y helicópteros que se desplazaban en proximidades del Monte Kent”.

Comunicado N° 146:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de ayer, 10 de junio de 1982, se ha registrado la siguiente actividad bélica en el área de Malvinas:

- 1) Aviones enemigos atacaron posiciones propias a 10:00 y 16:30 h, siendo rechazados sin que produjeran bajas ni daños materiales.
- 2) Hubo actividad de helicópteros enemigos en el área de Monte Kent.
- 3) Se efectuaron ataques aéreos sobre emplazamientos enemigos, cuyos resultados no fueron evaluados.
- 4) La Artillería enemiga desplegó escasa actividad durante el día.
- 5) Una patrulla del Ejército Argentino chocó con una sección enemiga, produciéndose un enfrentamiento que habría producido no menos de tres bajas a las tropas inglesas, que se replegaron rápidamente y en desorden.
- 6) Una patrulla propia chocó con un puesto de observación inglés, produciendo una baja y tomando un prisionero al enemigo.
Se apoderaron además de material de comunicaciones, de equipo, etc.
- 7) La Artillería propia batió intensamente el sector oeste de la posición inglesa.
- 8) A 17 horas, el buque hospital *Bahía Paraíso* entró a Puerto Argentino con representantes de la Cruz Roja que conferenciarán con el General Menéndez e inspeccionarán los hospitales”.

Comunicado N° 149:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de la fecha, 11 de junio de 1982, siendo las 08:10 h, aeronaves inglesas atacaron con misiles aire-tierra la zona de Puerto Argentino, disparando los mismos contra el buque hospital *Bahía Paraíso*, que se encontraba amarrado.

Dicho buque llevaba, a bordo, además de su dotación y el personal herido, a una comisión de la Cruz Roja Internacional.

Los misiles lanzados fueron dos, de los cuales uno hizo impacto en proximidades de aquel y el segundo se desvió produciendo serios daños en una casa vecina, perteneciente a habitantes de las Islas. Independientemente de las protestas que por vía diplomática se originen con motivo de las acciones señaladas, el Estado Mayor Conjunto expresa su profunda preocupación porque, éstas, sin duda alguna, marcan una clara violación de los más elementales derechos humanos y una reiterada tendencia a no respetar las clásicas normas de humanidad que rigen todo conflicto bélico.

El Gobierno de las Islas Malvinas, ha adoptado todas las medidas para garantizar que los habitantes de las Islas, no sufran, en lo posible, las consecuencias de otro ataque inglés como el descrito”.

Estadística ARA Bahía Paraíso

Total de pacientes atendidos		231
Heridos en combate		148 64,06 %
Traumatología	miembro superior	22,97 %
	miembro inferior	55,40 %
	politraumatizados	4,05 %
	fracturas	14,19 %
	columna - fracturas	2,02 %
Amputados	dedos	2 1,35 %
	pierna	2 1,35 %
	muslo	2 1,35 %
Tórax		7 4,72 %
Abdomen		11 7,43 %
Quemados		12 8,10 %
Cabeza y cuello		31 20,94 %
A causa del combate		25 10,82 %
	Pie de trinchera	24 96 %
	Congelamiento	1 4 %
Enfermedades comunes		58 25,10 %
	Vías respiratorias	3 5,17 %
	Vías urinarias	1 1,78 %
	Infarto	2 3,44 %
	Infeciosas	20 34,48 %
	Úlcera gástrica	1 1,72 %
	Afecciones quirúrgicas	4 6,89 %
Traumatología		
	Miembro superior luxación	2 3,44 %
	Politraumatizados	1 1,72 %
	Miembro inferior luxación	1 1,72 %
	Contusión	11 18,96 %
Desnutrición		7 12,06 %
Psiquiatría		5 8,62 %
Tipo de arma		
	Artillería y morteros	62,15 %
	Armas portátiles	28,27 %
	Minas antipersonales	0,67 %
	Quemados	6,75 %
	Otros agentes	2,02 %

Comunicado N° 150:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de ayer, 11 de junio de 1982, a las 23:00 h, fuerzas inglesas iniciaron un bombardeo indiscriminado sobre la ciudad de Puerto Argentino, matando a dos mujeres de 46 y 30 años e hiriendo a dos de 30 y 35 años, respectivamente y a dos hombres de 30 y 32 años.

Todos los afectados son residentes de las islas, “kelpers”, que fueron sorprendidos por el bombardeo naval en sus hogares. En relación con el hecho señalado, este Estado Mayor Conjunto señala con especial énfasis que durante todos los bombardeos navales realizados por las fuerzas inglesas hasta la fecha, jamás se había atacado a la población civil, que en este caso se convirtió en blanco prioritario.

Cabe consignar que los modernos sistemas de tiro que emplea el enemigo, como así también su adiestramiento y experiencia, descartan que lo sucedido pueda haber sido producto de un error.

Este ataque, realizado sobre inocentes pobladores civiles, unido al efectuado por aeronaves inglesas sobre el buque hospital *Bahía Paraíso*, llama seriamente a la reflexión sobre la falta de respeto por los derechos humanos puesta en evidencia por Gran Bretaña, actitud que sin lugar a dudas, constituye un baldón para el mundo occidental.

Todo lo enunciado contrasta visiblemente con el accionar de las Fuerzas Argentinas, que en todo momento han actuado con el máximo de mesura y humanidad, como lo prueba el hecho de que tomaron las Islas sin producir bajas entre las fuerzas inglesas, los habitantes, ni afectar sus bienes y/o propiedades”.

Comunicado N° 155:

“El Estado Mayor Conjunto comunica que en el día de ayer, 12 de junio de 1982, la Cancillería Argentina hizo llegar a las autoridades británicas a través de la Embajada de la República Federativa de Brasil, una nota de protesta por el bombardeo que los buques de aquel país realizaron hacia la población de Puerto Argentino, lo que significó un saldo de dos muertos y cuatro heridos, así como por el ataque de aeronaves inglesas contra el buque hospital argentino *Bahía Paraíso*, que transportaba heridos y personal de la Cruz Roja Internacional.

Entre sus conceptos, la citada nota manifestó: ‘Mal puede el Gobierno británico solicitar al Gobierno argentino que asuma las responsabilidades relativas a la protección de la población civil, cuando las propias Fuerzas británicas bombardean a las mismas personas’.

Poco se comprende también que, al mismo tiempo se solicita al Gobierno argentino que facilite el acceso a Puerto Argentino de los miembros del Comité Internacional de la Cruz Roja, el Gobierno británico ataque el buque en el que llegan a ese mismo lugar.

Por todo ello, el Gobierno argentino desea denunciar estas acciones que constituyen graves violaciones a los convenios de Ginebra y ponen en peligro la vida y la seguridad de la población civil de Puerto Argentino, así como también, la de los Miembros de la Cruz Roja Inter-

Relación de personal atendido y evacuado del crucero ARA General Belgrano	MALVINAS	Puerto Howard, 05-06-82	HMS Uganda, 16-06-82	TOTALES MALVINAS
Heridos 16	Puerto Argentino, 01-06-82	Heridos: 13	Heridos 44	231 heridos
Sobrevivientes 71	Heridos: Total 26	Ejército 12	Ejército 36	Marina 45
Muertos 18	Ejército 16	Marina --	Marina 6	Ejército 175
Total de Cirugías: 7	Marina 6	Fuerza Aérea 1	Fuerza Aérea --	Fuerza Aérea 8
4 quemados	Fuerza Aérea 2		Sin identificar 2	Civiles 3
1 apendicitis	Civiles 2	Puerto Argentino, 11-06-82	Puerto Argentino, 18-06-82	1.984 evacuados
2 traumatología	Evacuados: 2	Heridos 36	Heridos 28	Marina 690
Total de curaciones: 14	Militar --	Ejército 35	Ejército 3	Ejército 1.032
	Marina 1	Marina 1	Marina 25	Fuerza Aérea 198
	Ejército --	Fuerza Aérea --	Fuerza Aérea --	Civiles 64
	Fuerza Aérea --			Total curaciones 189
	Civiles 1	Evacuados 5	Evacuados	Total cirugía traumatólogica 27
	HMS Uganda, 04-06-82	Militares --	Ejército 1.026	Total cirugía general 18
	Heridos total: 47	Civiles 5	Marina 428	
	Ejército 45	HMS Uganda, 11-06-82	Fuerza Aérea 197	
	Marina --	Heridos 3	Civiles --	
	Fuerza Aérea 2	Ejército 3	Puerto Argentino, 22-06-82	
	Puerto Fox, 05-06-82	Marina --	Heridos: 5	
	Heridos: 19	Fuerza Aérea --	Marina 3	
	Ejército 19	Bahía Elefante, 12-06-82	Ejército 1	
	Marina --	Heridos 2	Fuerza Aérea 1	
	Fuerza Aérea --	Marina 2	Evacuados:	
	Evacuados: 52	Ejército --	Marina 259	
	Militares --	Fuerza Aérea --	Ejército 6	
	Marina 2		Fuerza Aérea 1	
	Ejército --		Civiles 9	
	Fuerza Aérea --			
	Civiles 50			

nacional que están en la citada localidad cumpliendo una misión de carácter estrictamente humanitario y con conocimiento y acuerdo del Gobierno británico”.

Conclusiones

De acuerdo a la orden impartida se efectuó el cambio de misión del buque, alistándolo como buque hospital, integrando a su dotación original con el personal de Sanidad que embarcó, en algunas tareas asistenciales.

En los días previos a la zarpada, en el viaje hacia el Drake y durante la estadía en Ushuaia se efectuaron ejercicios de adiestramiento y actividades de enseñanza, en especial al personal de alumnos enfermeros y se trató de poner a punto las distintas áreas de atención de heridos, ya sea en la recepción, como en las de tratamiento e internación.

En cuanto a los distintos tipos de patología, la forma de proceder fue la siguiente:

Heridos de tórax por proyectiles: la mayoría de los pacientes llegaron con drenajes espiratorios colocados, en varios por mal funcionamiento se efectuó la revisión y en otros el drenaje inicial.

Heridas de bala en cráneo: tres casos que ingresaron con traqueotomía. Se efectuó control respiratorio e hidratación parenteral, no fueron reexplorados.

Heridas por proyectiles en abdomen y periné: se efectuó reexploración en tres casos, control en terapia intensiva el resto.

Quemados: curaciones oclusivas con Furacin, previo lavado mecánico y limpieza quirúrgica, en casi todos los casos recibieron en nuestro buque el tratamiento inicial.

Heridas y fracturas expuestas en miembros: de acuerdo a normas de tratamiento de esta patología.

Fue necesario efectuar el debridamiento secundario en varios casos, por ser deficiente el primario, los numerosos casos asistidos por el enemigo llegaron con tratamiento adecuado.

No se suturaron heridas inicialmente, siendo de suma utilidad la utilización de la férula de Thomas combinada con transfixión transósea en fémur o en tibia y tracción con doble cordel retorcido. No se presentaron casos de gangrena a bordo.

Pie de Trinchera: en casi todos los casos se realizó tratamiento médico, dado que la zona de isquemia retrogradaba rápidamente y la demarcación de la necrosis no se había establecido con nitidez.

Terapia intensiva: en casos graves, respiración asistida con intubación o traqueotomía. En un caso de infarto agudo monitoreo cardíaco hasta estabilización.

Psiquiátrico: se los medicó con Diazepan 10 mg intramuscular c/8 horas y Fenobarbital sódico I.M. con buena respuesta. Un caso (pie de mina abierta) presentó síndrome de abstinencia (por morfina 10 mg c/8 horas cinco días). Se utilizó meperidina en pequeñas y repetidas dosis superando su adicción a bordo (permaneció seis días).

Transfusiones: se efectuaron en numerosos casos sin inconvenientes, previo control de grupo y Rh. No hubo reacciones adversas por transfusiones.

Soluciones salinas: se utilizó en los casos indicados solución salina isotónica y dextrosa al 5 %.

En cuanto al funcionamiento:

Dado que no existe Manual de Organización para buque hospital ni Manual de Servicios Internos para dicha unidad, la Organización para el desempeño en las distintas tareas de rescate, evacuación, logística, servicios asistenciales, fue ejecutada por los integrantes del Departamento Sanidad en Combate a medida que se presentaban las distintas contingencias, con muy buenos resultados, siendo ésta una experiencia de gran valor por las conclusiones extraídas a consecuencia de la misma.

Los pedidos efectuados fueron satisfechos con celeridad y embarcados en el primer puerto que tomábamos luego de realizada la solicitud del mismo, gracias a ello pudimos dejar medicamentos y material de Dotación Fija en Puerto Argentino, Puerto Fox, Puerto Howard, Isla Borbón y buque hospital *Uganda*.

El buque estaba dotado de modernas instalaciones en excelente estado, brindando un excelente servicio de agua potable, lavadero, cocinas, comunicaciones, calefacción, lo cual dio un apoyo adecuado a las actividades sanitarias.

El buque hospital, si bien en su operatoria los Oficiales de Sanidad, lo concebimos y lo hicimos funcionar como tal, en la práctica fue un transporte de heridos, pues efectuaba la evacuación de las islas al continente, sólo operando como hospital en el lapso que duraba la travesía y luego el paciente era evacuado a hospitales del interior, "en ningún momento recuperó heridos para el frente de combate".

Los conocimientos profesionales y técnicos del Personal Superior y Subalterno, se adecuaron en esta contingencia a las necesidades operativas del Departamento Sanidad en Combate del buque, por cuanto se trabajó de la misma manera que en un hospital del continente, o sea, que la situación táctica nunca superó o relegó la realización de un tratamiento.

Dentro del Plan de Operaciones, debe existir un Plan de Sanidad y es imprescindible que el Estado Mayor Especial esté integrado por Oficiales de Sanidad.

Se deben prever con anticipación todos los impresos que puedan necesitarse en el buque hospital, y no tener que recurrir a improvisaciones de último momento para las tarjetas de baja, movimiento de bajas, Historia Clínica adecuada al buque hospital, órdenes de derivación, de Rx, Planilla de quirófano, tarjeta de la Cruz Roja con personal protegido por ésta, que debimos efectuarlas durante la navegación y con los escasos medios de una fotocopiadora.

En tiempo de paz ya se debería tener asignado un buque que se adecue a Hospital, en el cual deben efectuarse ejercitaciones y pruebas de factibilidad con la dotación asignada.

Las modificaciones necesarias de adaptación deben preverse, efectuarse y prepararse para instalación inmediata al darse orden de constitución en Hospital.

El Personal que sea destinado debe estar compenetrado con estas modificaciones y funcionamiento.

El material de Sanidad de Combate, deberá ser seleccionado por el personal destinado y controlado; con posterioridad se estibarán en un *container*, el cual se separará y destinará en Sanidad en Combate a dicha unidad Hospital.

Los medicamentos también se estibarán en *containers*, excepto los que tienen fecha de vencimiento y aguardarán en el Pañol de Sanidad en Combate, para ser destinados a tal fin. De esta manera, con cargar los *containers* en el buque en pocas horas se puede adaptar el mismo a las tareas de Buque Hospital, aún en navegación.

El Pañol del buque debe tener previsto el equipamiento inmediato del personal asignado al mismo y de los materiales de consumo: ropa de cama, lencería, impresos, vajilla, rancho, víveres, etc., así como los alojamientos del personal y locales sanitarios.

Se deben reglamentar las funciones del buque hospital y su orgánica, para evitar improvisaciones.

No obstante haber sido de desempeño sobresaliente, consideramos que para acciones de guerra en el futuro, no deben ser embarcados Aspirantes Navales cuya edad sea menor a los 18 años; en nuestro buque teníamos destinados, en el Departamento Sanidad en Combate, tres ANSA alumnos que no cumplían con esa condición, siendo deseable no embarcar alumnos.

Dado que en la cadena de evacuación un herido no es tratado por un único y mismo oficial de Sanidad, desde el frente de combate hasta el hospital del continente, es necesario que los sucesivos pasos de tratamiento deban estar ligados con precisión unos con otros, para lograr más eficiencia. Para lo cual se deberá implementar un sistema de reglas y pautas quirúrgicas prescriptas por el Servicio y perfectamente establecidas para cada tipo de lesiones, no dejando librados los casos a ideas individuales. Descriptas estas técnicas regladas se deben instruir con ellas a los oficiales en la Escuela de Sanidad.



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	10 pesos argentinos
Interior	10 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.-	\$ 20.-
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.

SEPELIOS



Desde 1895, tradición y excelencia
al servicio de la Armada Argentina

**EMPRESA PRESTATARIA DE SERVICIOS
A LOS AFILIADOS DE DIBA**

Única dirección: Av. Boedo 1083 - CABA

Tel.: 4931-0139, 4932-5863 y 4932-6363

www.lacapitalsepelios.com.ar



Ayudas Económicas por CBU

Hasta \$50.000.-
En hasta 60 meses

*Una de las tasas
más bajas del
mercado.*

Solicítela en Nuestras Filiales, Casa Central y Delegaciones

Ayudas Económicas

0810-222-7678
www.smsv.com.ar



Condiciones
TNA: 34%. Monto máximo a otorgar hasta \$ 50.000 en hasta 60 cuotas. Tasa Variable en pesos. Sistema de amortización francés. La cuota no puede superar el 40% de los haberes netos del último mes, una vez deducidas las cargas de familia y los conceptos no remunerativos o cobros eventuales y medidas cautelares. Otorgamiento, liquidación y acreditación sujetas a verificación de la documentación y aprobación crediticia. La tasa, los montos máximos y plazos a otorgar pueden variar, quedando sujetos a condiciones crediticias vigentes al momento de la solicitud de la AEO. Consulte en la red de Filiales, Delegaciones o Casa Central de SMSV. El importe que corresponda a los cargos mensuales y/o deudas por el servicio contratado con SMSV se debitará mensualmente de la Cuenta Sueldo indicada por el asociado.

Sociedad Militar Seguro Vida - Institución Mutualista. Av. Córdoba 1674 (1055) CABA. CUIT: 30-52751673-7