

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA

ARGENTINA

AÑO 134 - VOL. CXXXIV **Nº 844** SEP / DIC DE 2016

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **844**

SEPTIEMBRE / DICIEMBRE DE 2016



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno

Vocales Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral

Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana

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

Capitán de Navío (R) Carlos A. Ares

Capitán de Navío Eduardo N. Ganeau

Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Verónica Weinstabl de Iraola

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



Imagen de portada:

El arribo de la fragata ARA Libertad luego de su XLV Viaje de Instrucción.
5 de noviembre de 2016.

FOTOGRAFÍA DE MILAGROS ORUEZABALA. CORTESÍA DEL DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL DE LA ARMADA

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 (SCA)
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / SCA
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2013 por Nota Científica
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota Técnica CONICET / SCA
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2014 por Nota Técnica
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2016 Nota Técnica CONICET



Índice

- 227 **CARTA DEL DIRECTOR**
- 228 **La primera gran batalla naval en la historia argentina: Mbororé**
Capitán de Fragata (R) Alberto E. Gianola Otamendi
- 238 **Realismo periférico y el tercer punto de inflexión**
Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge Paulo Barrales
- 247 **Horarios y servicios de Sede Central**
- 248 **Archipiélagos Georgias del Sur, Sandwich del Sur y la Convención Nootka Sound**
Embajador V. Guillermo Arnaud
- 260 **Corbeta *Uruguay*. Navegaciones y acciones anteriores y posteriores al rescate de la Expedición Nordenskjöld**
Capitán de Navío VGM (RS) Daniel R. Della Rodolfa
- 273 **NOTICIAS DE NUESTRO MAR**
- 276 **El asilo diplomático y naval argentino durante la Guerra Civil Española. Los marinos argentinos del torpedero *Tucumán* y del crucero *25 de Mayo* en 1936/1937**
Capitán de Navío (R) Tomás Merino
- 296 **Premios del Boletín del Centro Naval 2016**
- 298 **A 50 años del cruce del Atlántico en tiempo récord**
- 299 **Conmemoración medio siglo después**
- 300 **ESTELAS PROPIAS**
Cruce del Atlántico Norte 1966
Capitán de Navío Ricardo G. Franke
- 317 **Premio entregado por la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina**
- 318 **Preinauguración del Museo Naval Ushuaia Comodoro Augusto Lasserre, Fundador de Ushuaia Octubre de 1884**
Carlos P. Vairo, Director del Museo
- 320 **ESTELAS AJENAS**
Etapas de un cóctel naval
- 321 **Novedades sobre actividades culturales y académicas**
- 322 **El contrato psicológico como herramienta de conducción en unidades de la Armada Argentina**
Teniente de Corbeta Ariel S. Palmiteste

- Los autores de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval son indefectiblemente responsables de su contenido y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, por lo que su interpretación queda a cargo 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, con la condición de que se mencione, 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 será el resultado, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.
- El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, ni el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable de cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos, o servicios, o de acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Estimados lectores:

Este número marca el fin del año del Bicentenario de la Independencia argentina. Uno de los temas que destacamos fue el desfile militar, en el que participaron veteranos de guerra. El aplauso del pueblo a sus héroes sepultó demasiados años de olvido. Hemos visto desfilar a camaradas cuyo sacrificio nunca antes había sido reconocido. El cariño del público los cubrió con el manto de la Gloria.

Vimos en esto un esperanzador avance hacia la Unidad Nacional. Las instituciones de la Constitución Histórica deben ser reforzadas para el bien de la República. Corregir errores del pasado inmediato es ya una necesidad imperiosa, dado que no sólo se han trastocado los usos y las costumbres, sino que también se han tergiversado o anulado códigos, reglamentos e, incluso, leyes. Se han creado vacíos legales y éticos que dificultan la formación del hombre que jura luchar por su Patria.

Los marinos, y militares en general, que dieron de sí todo por la Nación han visto su honra mancillada y sufren detenciones y condenas insólitas, impropias de un país que pretende ser libre, democrático y respetuoso de la ley. Camaradas nuestros han fallecido en espera de justicia. Confiamos en que la verdad se imponga y, finalmente, sean reivindicados.

En esta entrega, recordamos la proeza de la fragata ARA *Libertad* cuando, hace 50 años, cruzó en tiempo récord el Atlántico Norte. Uno de los artículos que tratan el tema es la reimpresión del escrito del Contraalmirante Franke, Comandante del buque en 1966. Otro hace referencia a la ceremonia recordativa organizada por la Armada.

A modo de aporte al conocimiento de hechos relacionados con nuestra soberanía en archipiélagos australes, el Embajador Arnaud nos ilustra, con su acostumbrada solvencia profesional, sobre la Convención Nootka Sound, y el Capitán Della Rodolfa nos relata navegaciones y acciones en la Antártida, antes y después del rescate de la Expedición Nordenskjöld.

Con una particular manera de abordar el tema, el Capitán Merino se refiere al asilo diplomático y naval centrándolo en la presencia argentina en el drama de la Guerra Civil española. Es interesante destacar que, pese a la experiencia de los diplomáticos y de los marinos argentinos, siempre se presentan aspectos que obligan al intercambio de ideas.

El Capitán Barrales, una vez más, nos hace pensar profundamente. Su manera de expresión nos permite informarnos y coincidir con él o disentir, pero nunca permanecer indiferentes.

Con un lenguaje moderno, el Teniente Palmiteste nos muestra un interesante punto de vista sobre herramientas para el ejercicio de la conducción.

Tras revisar escondrijos y apelar a los tan útiles elementos que los medios de comunicación actuales nos proveen, el Capitán Gianola Otamendi nos narra la Batalla de Mbororé, un hecho escondido para los legos, pero de suma importancia por los territorios que heredamos de España.

Como es costumbre incluimos las actividades sociales, académicas y culturales que realiza el Club, y hacemos hincapié en los premios que otorga el Boletín a nuestros colaboradores y en los que recibimos por mérito de ellos.

Existen instituciones que se relacionan con los intereses de nuestra Institución, entre las creadas recientemente, señalamos al Museo Naval de Ushuaia, al que deseamos éxito y continuo desarrollo.

Con verdadera pena, despedimos en estas páginas a *Nuestro Mar*, que, con derrota común, nos ha acompañado durante varios años. Suplir las noticias que nos proveía va a ser un difícil desafío. ¡Muchas gracias Sr. Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal por su navegación junto a nosotros! Éxitos en sus nuevas gestiones.

Hasta el próximo número.

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

LA PRIMERA GRAN BATALLA NAVAL EN LA HISTORIA ARGENTINA: MBORORÉ



Alberto E. Gianola Otamendi⁽¹⁾

En días en que, por la elección de S.S. Francisco, primer jesuita consagrado Papa, se ha revalorizado la acción de la Compañía de Jesús en su largo y duro peregrinar misionero en los lugares más remotos, pobres e inhóspitos del orbe, encuentro un hecho a extraer de polvorientos archivos.

Mucho debe nuestro país (también Paraguay) a esa orden religiosa, no solamente en cuanto a la evangelización espiritual, la alfabetización y la educación, sino también en cuanto a la consolidación de los límites internacionales.

Apenas recordado tras casi cuatrocientos años, un sórdido conflicto tuvo lugar en buena parte del territorio que hoy ocupan Argentina, Paraguay, Brasil y Uruguay. No fue una guerra clásica entre fuerzas regulares de actores estatales⁽²⁾, sino entre verdaderos ejércitos que no respondían ni a reyes ni a imperios, banderas o uniformes.

Sus objetivos tampoco respondían, *a priori*, a intereses nacionales, sino mucho más a ambiciones comerciales y económicas basadas en la explotación humana. Los Estados dirimían sus aspiraciones en forma encubierta, tercerizando su accionar para expandir su influencia y su dominio.

En los siglos XVI y XVII, huestes organizadas de cazadores de hombres saqueaban las poblaciones de las reducciones jesuíticas y secuestraban hombres, mujeres y niños útiles para el trabajo. Pocos padres misioneros intentaban proteger a su vulnerable grey.

Lo cierto es que una batalla esencialmente naval (fluvial y anfibia, en rigor), en 1641, resultó determinante para la influencia de las hordas traficantes. En esa ocasión, se enfrentaron miles de combatientes organizados en centenares de naves fluviales (canoas y balsas, algunas artilladas y protegidas), con apoyos de fuego y de logística en las riberas del río Uruguay.

Hay acciones bélicas que sólo sirven para entretener a militares o a historiadores. No obstante, hay otras que fueron realmente importantes desde el punto de vista estratégico, aunque no sean muy difundidas. Por ejemplo, la batalla de Mbororé, que nadie recuerda hoy y, sin embargo, ha sido sumamente trascendente en nuestra historia, puesto que impidió que la actual Mesopotamia argentina fuera territorio brasileño. Esta

Alberto E. Gianola Otamendi es Capitán de Fragata (R) de la Armada Argentina, Capitán de Ultramar y Capitán Fluvial. Asimismo, es Licenciado en Sistemas Navales, Perito Naval y Security Advisor en el Golfo de Guinea.

(1) Sobre textos referidos.

(2) Como dictarían artificiosas leyes modernas.

REDUCCIONES JESUÍTICAS

- 1 Yapeyú
- 2 La Cruz
- 3 Santo Tomé
- 4 San Borja
- 5 San Nicolás
- 6 San Luis
- 7 San Lorenzo
- 8 San Miguel
- 9 San Juan
- 10 Santo Ángel
- 11 Apóstoles
- 12 Concepción
- 13 Santa María
- 14 San Javier
- 15 Mártires
- 16 San José
- 17 San Carlos
- 18 Candelarias
- 19 Santa Ana
- 20 Loreto
- 21 San Ignacio Miní
- 22 Corpus
- 23 Jesús
- 24 Trinidad
- 25 Itapua
- 26 San Cosme
- 27 Santiago
- 28 Santa Rosa
- 29 Santa María de Fe
- 30 San Ignacio Guazú



Los ríos son arterias vitales del país. La inmensa variedad de usos se encuentra subexplotada o ignorada.

rápida recopilación propone pensar en las dificultades y la complejidad de la colonización americana, las dificultades de la delimitación de las naciones poscoloniales y la mecánica práctica y periférica de las luchas de las potencias mundiales.

Sirve, además, para poner en valor un hecho histórico de gran magnitud, rescatándolo de un injusto olvido, y de homenaje a la Compañía de Jesús y a otras órdenes religiosas que fundaron pueblos, evangelizaron en la fe, educaron comunidades, protegieron a los hombres de prácticas injustas y desarrollaron regiones.

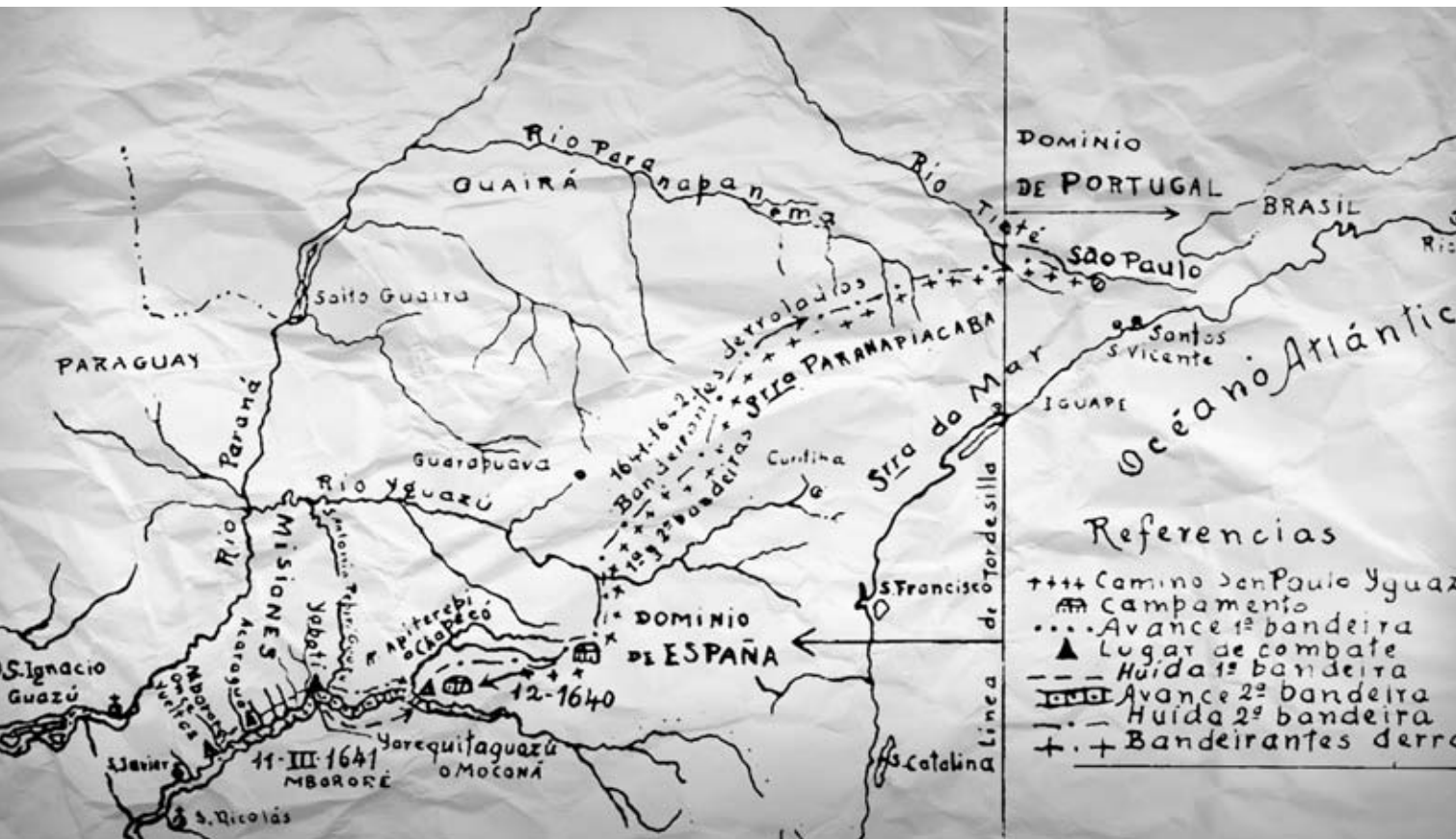
Por último, podría ser útil al análisis de la defensa y la seguridad nacionales, viejos conceptos tan artificialmente segregados, poco debatidos y desatendidos en la actualidad. Pues lo cierto es que hoy hay conflictos y amenazas de formato similar.

Aquí se habla, también, de determinación, compromiso, empeño, ingenio y coraje.

La Batalla de Mbororé

La batalla de Mbororé ocurrió el 11 de marzo de 1641. Fue un choque bélico entre las misiones jesuíticas guaraníes y los *bandeirantes* portugueses, cuyo centro de acción estaba en San Pablo.

Los contendientes eran habitantes de dos imperios ya olvidados. Por un lado, los guaraníes, que vivían en las reducciones jesuíticas de lo que hoy es la parte suroriental de la



República del Paraguay y las provincias de Misiones y Corrientes (República Argentina). Estas reducciones conformaban una verdadera nación autónoma con leyes, idioma y economía propios.

Por otro lado, los otros protagonistas de la batalla de Mbororé fueron los *bandeirantes*, exploradores, aventureros, cazadores y traficantes de esclavos, que actuaban con base en San Pablo y eran una mezcla de portugueses, mercenarios holandeses (flamencos que ya guerreaban con los hispanos en sus propias tierras), mestizos (conocidos como mamelucos) e indios tupíes. Estos estaban agrupados libremente en compañías o *bandeiras*. Tal como los bucaneros y los piratas del Caribe, incursionaban en las misiones de la Compañía de Jesús en busca de esclavos, pues los misioneros habían agrupado las tribus aborígenes y las formaban en toda suerte de oficios, pero estaban indefensos y desarmados por restricciones reales españolas.

El lugar del combate principal se halla sobre el río Uruguay, en las cercanías del cerro homónimo, actualmente parte del municipio de Panambí, en la provincia de Misiones, Argentina.

Los prolegómenos de la batalla

Desde 1620 en adelante, los avances de las *bandeiras* se hicieron tan atrevidos que los hijos de Ignacio de Loyola prefirieron abandonar algunas de sus reducciones y trasladar poblaciones enteras antes que seguir exponiéndose a esos ataques.

La Nación necesita ejercer un control efectivo de las cuencas fluviales. Eso involucra a sus FF. AA.



Peñón de Mbororé
(Misiones, Argentina)

Desde los primeros tiempos de la colonización de nuestro territorio, los cursos hídricos han sido determinantes del desarrollo.

Las autoridades de la Orden resolvieron defenderse. Lograron que el rey de España levantara la Cédula Real que vedaba a los misioneros de proveerse defensas militares y manejar armas de fuego. Trasladaron a varios jesuitas que habían sido militares antes de ordenarse sacerdotes y les encomendaron la organización castrense de los guaraníes. Adquirieron y fabricaron todos los artefactos bélicos disponibles.

También consiguieron del Papa un Breve que fulminaba con excomunión a todo cristiano que cazara indios. No obstante, el documento papal no fue acatado en San Pablo, pues una de sus industrias era, precisamente, la caza de guaraníes para proveer mano de obra gratuita a los ingenios y las *fazendas* de la región.

A fines de 1640, los jesuitas tuvieron evidencias de una nueva incursión de *bandeirantes*, más numerosa que las anteriores. Apresuradamente, concentraron a sus bisoños soldados y maniobraron hasta esperar a los paulistas en el punto de Mbororé, en la actual provincia de Misiones, sobre la ribera derecha del Alto Uruguay.

Más de 10 000 aborígenes armados con toda clase de elementos se aprestaron a defender su tierra; un centenar de canoas y hasta una balsa artillada formaban parte del ejército de la Compañía de Jesús.

Los portugueses venían en 300 canoas y estaban tan acostumbrados a arrear sin lucha a los pacíficos guaraníes que no tomaron las mínimas previsiones aconsejables. Unas oportunas bajantes del río, que los religiosos consideraron una ayuda providencial, contribuyeron a desordenar a los invasores.

El 11 de marzo de 1641, los soldados de Loyola empezaron a arrollar a los *bandeirantes*, y la batalla duró varios días. El ingenio jesuita había provisto a sus discípulos de armas tan curiosas como una catapulta que arrojaba troncos ardientes.

Al final, los paulistas debieron huir desordenadamente por la tupida selva. Anduvieron diez días arrastrando a sus heridos y enterrando a sus muertos, mientras los guaraníes los perseguían y daban cuenta de los últimos restos de la fuerza incursora. Contados sobrevivientes pudieron regresar a San Pablo.

Fue una batalla decisiva y significó un duro escarmiento. No hubo más expediciones *bandeirantes* sobre las reducciones jesuíticas, que se desarrollaron, desde entonces, con todo su esplendor y pacíficamente hasta su expulsión de todos los dominios españoles, el 2 de abril de 1767, por la Pragmática Sanción de 1767 dictada por Carlos III⁽³⁾.

Estado Mayor del ejército misionero

Director técnico de guerra: el ex militar hermano jesuita Domingo Torres, español. Ayudantes del director técnico de guerra: los ex militares hermanos jesuitas Juan Cárdenas, paraguayo, y Antonio Bernal, portugués. Jefes de ataque: el capitán general, Gran Cacique o Mburubichaba Ignacio Abiarú, nativo de la región del arroyo Acaraguá, y el meritorio consejero cacique o Mburubichaba, capitán Nicolás Ñeenguirú, natural de la región del Ibitiracú o de la Concepción, hoy Concepción de la Sierra. Supervisor de guerra: padre jesuita

(3) Estas misiones sudamericanas eran las más conocidas. Hubo, también, otras misiones jesuíticas en el noroeste de México y el Amazonas (Misiones del Marañón).

Pedro Romero, castellano. Asistentes del supervisor de guerra: padres jesuitas Claudio Ruyter, francés, superior de la Misión (se retiró enfermo a San Nicolás); Cristóbal Altamirano, santafesino; Pedro Mola y José Domenech, aragoneses, y José Oregio, flamenco.

Fuerzas en oposición

Batalla de Mbororé	
Fecha	Inicio del combate: 11 de marzo de 1641 (duró varios días)
Lugar	Río Uruguay, cercanías del Cerro Mbororé, municipio de Panambí, provincia de Misiones, Argentina
Resultado	Victoria decisiva de los jesuitas
Beligerantes	
Misioneros y guaraníes de las misiones jesuíticas	<i>Bandeirantes</i> paulistas Tupíes
Comandantes	
R. P. Pedro Romero, S. J. R. P. Claudio Ruyter, S. J. R. P. Cristóbal Altamirano, S. J. Cacique Nicolás Ñeenguirú	Manuel Pires Jerónimo Pedrozo de Barros
Fuerzas en combate (aproximadas)	
4000-4200 indios armados 300 arcabuces 1 cañón Aprox. 100 canoas y balsas armadas	450 <i>bandeirantes</i> portugueses, mestizos (mamelucos) y mercenarios (principalmente holandeses) 2700 indios tupíes 700 canoas
Bajas	
Desconocidas	Desconocidas, casi completas

El carácter internacional y el manejo interprovincial de las cuencas tornan más compleja su gestión, pero ratifican su importancia.

Primera campaña, 1640-1641

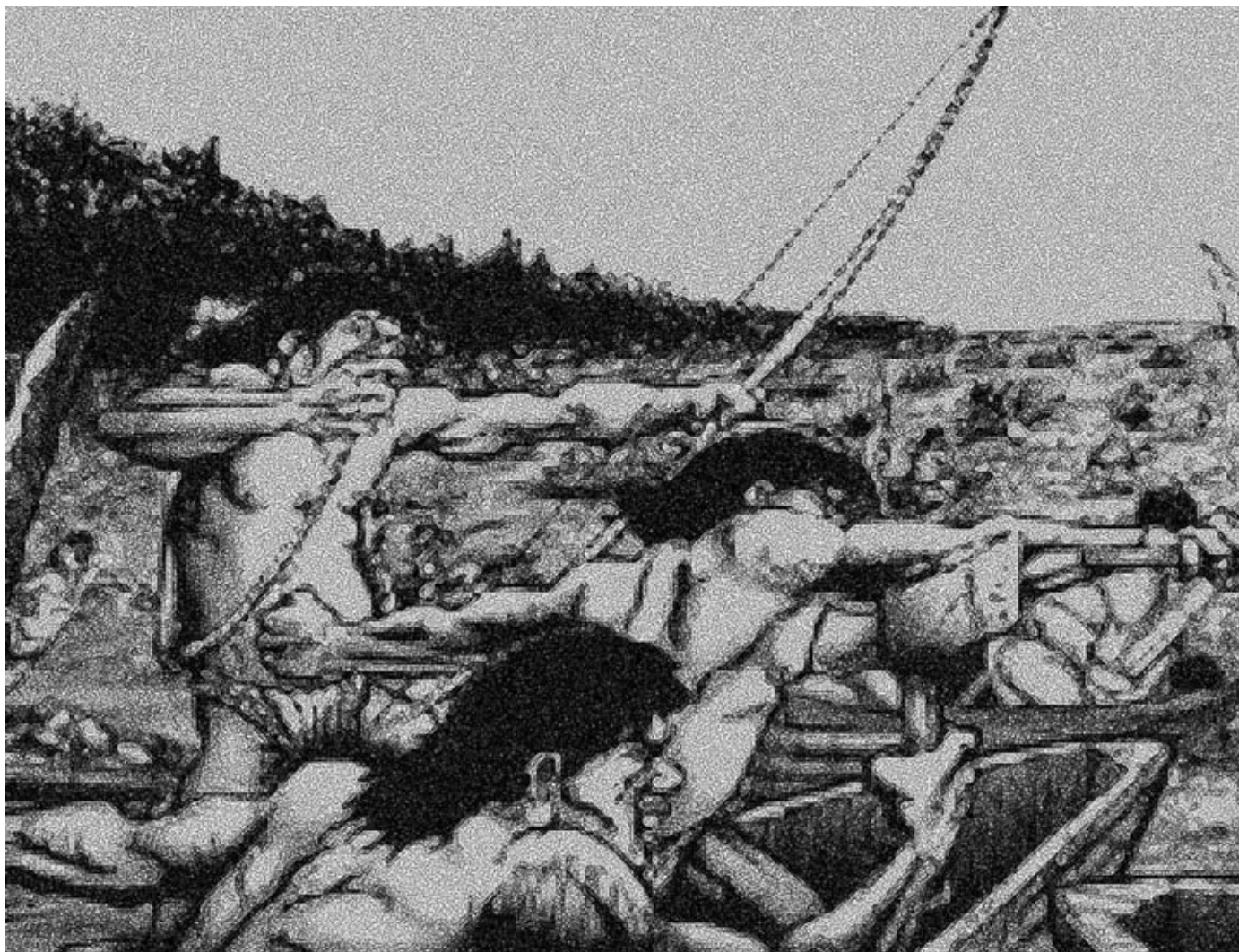
A fines de agosto o principios de septiembre de 1640, la gran *bandeira* partió de Sao Paulo de Piratininga con rumbo a las reducciones del Alto Uruguay, bajo el mando de Jerónimo Pedrozo de Barros y de Manuel Pérez.

Por el camino del occidente de las sierras de la costa del Atlántico, cruzó el Alto Iguazú y acampó en las nacientes del Apiterebí o Chapecó, donde hicieron el campamento principal. Bordeando este arroyo, bajaron a su desagüe en el río Uruguay, construyeron «ranchadas» y, con maderas, cañas y lianas de la región, hicieron canoas, balsas, arcos y flechas.

Una partida bajó en canoas, al impulso de la corriente, a la reducción de la Asunción del Acaraguá, abandonada con anterioridad por sus moradores, que se ubicaron en las cercanías del arroyo Mbororé. Allí construyeron empalizadas para encerrar cautivos y, luego, regresaron a las ranchadas del Chapecó.

El hallazgo de algunas canoas y balsas con flechas y enseres, desprendidas de su amarradero por la creciente del río, confirmó a los sacerdotes la información de los «bomberos» o espías sobre la presencia de los paulistas en las proximidades.

El superior de las misiones, padre Claudio Ruyter, el 8 de enero de 1641 ordenó la urgente concentración de los guaraníes de las reducciones y logró reunir a 4200 indios efectivos del ejército misionero bajo las órdenes de los capitanes Abiarú y Ñeenguirú.



La seguridad y la defensa, aunque se pretenda divorciarlas artificialmente, presentan un flanco fluvial común muy vulnerable.

El R. P. Ruyer y estos dos caciques, en una flotilla de canoas tripuladas con los primeros 2000 neófitos concentrados, remontaron el Uruguay hasta el arroyo Acaraguá, donde se les incorporó el padre Cristóbal Altamirano con algunos sacerdotes al frente de otra pequeña agrupación de embarcaciones.

Una ligera partida de soldados misioneros remontó el río hasta las cercanías de las bases enemigas, en la confluencia del Apiterebí o Chapecó, y velozmente, aguas abajo, volvió con información precisa sobre el enemigo.

El padre Ruyer estudió la situación y resolvió el repliegue de las fuerzas a las bases artilladas de Mbororé, actual arroyo Once Vueltas, afluente de la ribera misionera del río Uruguay, aunque dejó una avanzada de quince canoas de guerra frente a las empalizadas de Acaraguá al mando de Abiarú y del padre Altamirano.

Los *bandeirantes*, desde la confluencia del Chapecó, en su flotilla de canoas y de balsas impulsadas por la corriente del río crecido, bajaron al Acaraguá. Su vanguardia, en un aparatoso despliegue de combate, chocó con la vanguardia fluvial misionera.

Abiarú, en una rápida maniobra inicial, con gran audacia, pericia y valor, hundió algunas



canoas paulistas. Cuando estos reaccionaron para un combate formal, el padre Altamirano ordenó al capitán Abiarú regresar a las bases de Mbororé. Al ser perseguido, consiguió atraer a los invasores. Llegó con antelación y se puso al frente de la escuadrilla fluvial de los misioneros.

El 7 de marzo de 1641, un violento temporal cayó sobre el campamento paulista, lo que permitió la concentración de los contingentes de las reducciones para completar el número de guerreros convocados.

El combate

El 11 de marzo, a las 14, la escuadra *bandeirante* de 300 canoas y muchas balsas tripuladas con 450 hombres bien armados con fusiles y el concurso de 2500 indios tupís flecheros atacó la escuadrilla fluvial misionera de 70 canoas tripuladas con 800 misioneros guaraníes, sostenidos por 3400 combatientes fortificados en tierra.

El cañoncito de una balsa blindada, con sus balas encadenadas, los cañoncillos de tucuaruzú retobados con cuero en otras balsas y la fusilería misionera hundieron varias

La Armada debería disponer de una fuerza fluvial consistente en magnitud, capacidades y despliegue.

canoas, desconcertaron el frente de ataque e introdujeron cierto desorden en la retaguardia de los invasores.

El jefe *bandeirante* Jerónimo Pedroso de Barros se vio obligado a bajar a tierra, cruzar un arroyo grande y atacar por la retaguardia a un grupo de tiradores que acosaba a sus tropas. Consiguió disolverlo inicialmente, pero el grupo de arcabuceros reaccionó y contraatacó a Barros, que se vio compelido a refugiarse en una empalizada hecha por sus pontoneros al inicio del combate.

La lucha en el río y en tierra se generalizó con furia y encarnizamiento hasta quedar suspendida a la entrada de la noche. Los contendientes buscaron descanso en sus respectivos refugios y se reorganizaron.

Los días subsiguientes, desde el 12 de marzo, trabaron combate implacable durante las horas de sol, con la mayor agresividad por ambas partes. En las vísperas del octavo día consecutivo de pelea, a altas horas de la mañana, los paulistas, cuyas canoas habían sido capturadas con anterioridad y luego de serles rechazado un pedido de parlamento, huyeron por la izquierda del arroyo Mbororé u Once Vueltas, hacia el interior de la selva.

Los misioneros los persiguieron entre las marañas, en lucha furiosa cuerpo a cuerpo. En una de estas acciones, cayeron prisioneros los capitanes Abiarú y Ñeenguirú. Sus compañeros, en un gran esfuerzo, recuperaron a sus líderes a una legua del desagüe del Mbororé.

Los perseguidos, en derrota, en la oscuridad de la noche, despistaron a sus perseguidores y, por las serranías tupidas de vegetación, en cinco días de retirada muy penosa, llegaron a las empalizadas de la Asunción del Acaraguá.

Al otro día, al considerarse libres del acoso, comenzaron el ornamento del campamento, para rememorar la Semana Santa. Así, fueron atacados por Abiarú con 150 misioneros de guerra y el padre Cristóbal Altamirano. Ante el empuje de los atacantes, los sitiados abandonaron las empalizadas y nuevamente se internaron en las frondosas serranías.

En una huida más larga y dolorosa, llegaron al Gran Salto del Uruguay (también conocido como salto Yarequitaguazú o Moconá o Tucumá por los brasileños) y por un paso angosto cruzaron a la margen izquierda del Uruguay.

En marcha forzada, recruzaron el mismo río, se acamparon en las ranchadas de la confluencia del Apiterebí o Chapecó y, luego, siguieron hasta el campamento de las nacientes de este último río.

El padre Altamirano y Abiarú, con sus fuerzas, regresaron al Mbororé a celebrar la victoria con un Tedeum festivo.

Segunda campaña, 1641-1642. *Bandeira paulista de socorro*

Luego de la derrota de la *bandeira* de Mbororé, San Pablo organizó y envió una *bandeira* de socorro que llegó al campamento del Apiterebí o Chapecó poco antes de finalizar 1641.

Los derrotados fueron incorporados a la nueva expedición paulistana, y esta, ansiosa de cautivar indios y de vengar las derrotas de su antecesora, bajó por otro camino a

Los ríos son vías de comunicación y de enlace esenciales; Argentina aún no reconoce el potencial económico fluvial.

las ranchadas de la barra del Apiterebí. Rehizo las anteriores empalizadas, construyó nuevas balsas y canoas, y se rearmó con arcos y flechas. Luego, descendió navegando hasta la barra del arroyo Yabotí, afluente del Uruguay, en la provincia de Misiones. Allí levantó una fuerte empalizada como última tarea preparatoria para el avance a las reducciones del sur.

El Estado Mayor de Guerra de los misioneros, informado por los «bomberos» sobre estas nuevas actividades de los invasores, destacó al supervisor de guerra, padre Cristóbal Altamirano, y al capitán Abiarú, con 150 aguerridos guaraníes cristianos contra los invasores en el Yabotí.

En momentos en los que los *bandeirantes* esperaban concentrar las fuerzas de ambas bases, Abiarú, en un arriesgado ataque bien concebido y ejecutado, hizo desalojar de la empalizada a los paulistas y los obligó a huir a las serranías boscosas.

En otra sufrida marcha, peor incluso que la de los derrotados de Mbororé-Acaraguá-Moconá, los invasores buscaron el auxilio de sus compañeros de las bases del Apiterebí. El padre Altamirano y los 150 combatientes de Abiarú atacaron con incontenible intrepidez las estacadas de esas fortificaciones y las hicieron desocupar.

Los derrotados nuevamente se internaron en las selvas, hostigados por las fieras y las alimañas, los indios guayanás y los misioneros, hasta más allá de las ranchadas de Chapecó, de regreso a la ciudad de San Pablo, Brasil. Muy pocos lograron salvarse.

Importancia de la victoria de Mbororé

Si no hubiera sido por esta curiosa batalla anfibia, con varias etapas en el río y otras en la selva, el avance portugués se habría extendido infaliblemente sobre Misiones y Corrientes, probablemente hasta Entre Ríos, y el mismo Paraguay hubiera sido anexado. La remota y casi olvidada batalla de Mbororé salvó esa vasta comarca de la incursión portuguesa.

El historiador brasileño Alfonso de E. Taunay en su *Historia das Bandeiras Paulistas* menciona que el gobernador del Paraguay, Gregorio de Hiestrosa, el 6 de septiembre de 1641, en una carta a la Audiencia de Charcas, decía: «que los paulistas tan pronto no volverían a la carga. Durísima les fuera la lección. La victoria trajo las más importantes consecuencias para la seguridad del Paraguay, Buenos Aires y Perú».

El rey de España, Felipe IV, por cédula del 7 de abril de 1643, resolvió que «durante diez años no se cobrasen tributos a los indios del Plata y del Paraguay ni fuesen encomendados en testimonio de reconocimiento por lo que ocurriera».

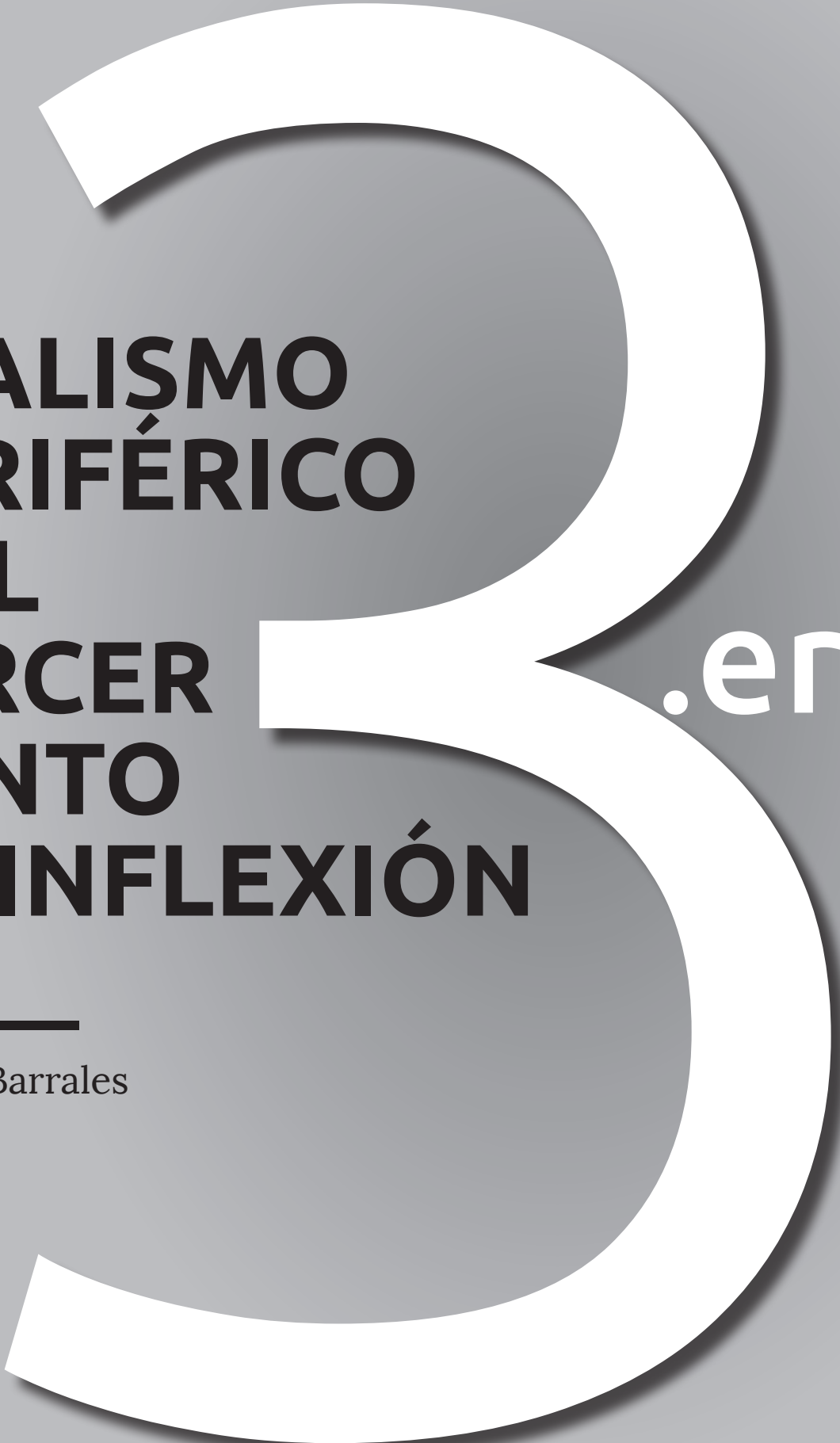
El padre Pablo Hernández, S. J., en su obra *Organización Social de las Doctrinas Guaraníes de la Compañía de Jesús*, expresa: «Con la batalla de Mbororé terminó para los paulistas el propósito de destrucción de las reducciones. Puede fijarse, pues, en esta época, el establecimiento definitivo de las Doctrinas en los parajes que ocuparon hasta la expulsión de los jesuitas».

El padre Guillermo Furlong S. J., académico y ex presidente de la Academia Nacional de la Historia, en su compendio de historia regional *Misiones y sus Pueblos de Guaraníes*, declaró que: «la gran batalla naval de Mbororé fue la primera en los fastos navales argentinos». ■

El transporte fluvial de bandera (hoy minimizado al extremo) y la capacidad portuaria son deficitarios. Eso dificulta y encarece el comercio interno y exterior.

BIBLIOGRAFÍA

- Luna, Félix, 1980, *Conflictos y Armonías en la Historia Argentina*, Buenos Aires, Editorial Belgrano.
- es.wikipedia.org, consultado en abril de 2013.
- www.territoriodigital.com, visitado en abril de 2013.



**REALISMO
PERIFÉRICO
Y EL
TERCER
PUNTO
DE INFLEXIÓN**

.er

Jorge P. Barrales

El politólogo Carlos Escudé escribió un trabajo para ser presentado en el Congreso de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) en julio de 2014 titulado: “El protectorado argentino y su indefensión actual. Un análisis desde el realismo periférico”. Dicho trabajo fue publicado por la *Revista de la Escuela de Guerra Naval* (N.º 61, año 2015) con la aclaración de que su contenido debe ser interpretado en ese marco temporal.

El Dr. Escudé establece dos puntos de inflexión en el proceso de decadencia argentina iniciado en la década de 1940: la *neutralidad en la Segunda Guerra Mundial* y la *Guerra (perdida) de Malvinas* y, como resultado del impacto de ambos hechos en nuestro retroceso continuo, considera que arribamos a la condición de “cuasiprotectorado que sobrevive voluntariamente indefenso por concesión de Chile y de Brasil”. La síntesis del trabajo de referencia se encuentra en los Cuadros 1 y 2.

Independientemente del crudo realismo y de la vigencia de los contenidos señalados por Escudé, mi rebeldía interior a resignarme a pertenecer a la Marina de Guerra de un “cuasiprotectorado” me motivó a escribir el presente trabajo para hallar un tercer punto de inflexión que nos permita superar la condición a la que, aparentemente, nos condena el efecto combinado de los dos puntos anteriores.

Por otra parte, para la redacción del presente artículo, he analizado los dos puntos de inflexión establecidos por el Dr. Escudé en los términos del “realismo periférico” de su autoría.

Finalmente, he adoptado la suposición de que la actual política de acercamiento a los EE. UU. se mantendrá en sus partes esenciales y a pesar de los cambios de signo político durante un período lo suficientemente prolongado para consolidarse como política de Estado (de 8 a 10 períodos presidenciales).

1.er PUNTO DE INFLEXIÓN (neutralidad en la Segunda Guerra Mundial)

El primer punto de inflexión (Cuadro 1) ocurre en un contexto en el que la Argentina era un “tomador de normas” por poder real y un “forjador de normas” por pretensión, mientras que los EE. UU. ya eran un “forjador de normas” en marcado ascenso. En este marco, cuando los EE. UU. comienzan a presionar a la Argentina para que ingrese a la guerra junto a los aliados⁽¹⁾, nuestro país declara su neutralidad, tal como lo había hecho en la Primera Guerra Mundial, sin considerar que la brecha de poder nacional entre ambos países (presionador y presionado) se había ampliado considerablemente desde aquel entonces.

CNIM VGM (R)
Jorge Paulo Barrales

(1) La presión se genera a partir del ataque a Pearl Harbour (7/12/41) y comienza a ejercerse en la Conferencia de Río (enero de 1942).

CUADRO 1 Puntos de inflexión en el proceso de degradación argentino

PUNTO DE INFLEXIÓN	OBSERVACIONES
PI N.º 1: Neutralidad en la Segunda Guerra Mundial	Representó una “rebelión” contra las normas no escritas del sistema interestatal. “Invirtió la jerarquía sudamericana y puso a la Argentina por debajo del Brasil”.
PI N.º 2: Guerra de Malvinas	Representó una rebelión contra las normas formales del sistema y redujo a la Argentina al estatus de “cuasiprotectorado”. “Implicó la debacle para la corporación militar, que perdió su capacidad de negociar, internamente, un presupuesto de defensa adecuado”.

“El protectorado argentino y su indefensión actual: un análisis desde el realismo periférico”, Dr. Carlos Escudé, 2014.

(2) “Hasta el advenimiento del gobierno de Menem, en 1989, y desde la primera Conferencia Panamericana de 1889, Buenos Aires y Washington tuvieron relaciones que, con pocas excepciones, fueron antagónicas. La Argentina confrontó a los Estados Unidos en foros diplomáticos y (al contrario de Brasil) fue neutral durante las dos grandes guerras. No obstante, hasta la Segunda Guerra Mundial estuvo bajo la esfera de influencia del Reino Unido”.

(3) “El protectorado argentino y su indefensión actual: un análisis desde el realismo periférico”, Dr. Carlos Escudé.

(4) *Realpolitik* (“política de la realidad”, en alemán): es la política o la diplomacia basada en intereses prácticos y acciones concretas, sin atender a la teoría o a la filosofía como elementos “formadores de políticas”.

(5) Alemania se rinde el 08/05/45, y Japón, el 15/08/55. Argentina rompe relaciones con ellos el 26/01/44 y les declara la guerra el 27/03/44.

(6) Desde el inicio del primer gobierno (4 de junio de 1946) hasta su caída en el transcurso del segundo (Revolución Libertadora, 21 de septiembre de 1955).

(7) “Combatiendo al capital” / “ni yankees ni maristas” / “Braden o Perón” / “Libro Azul y Blanco”.

La actitud de “soberbia estratégica” argentina, con punto inicial en la Primera Conferencia Panamericana de 1889⁽²⁾ en la que ignoró los postulados de la *realpolitik*⁽³⁾, hizo eclosión cuando rompió relaciones y, luego, declaró la guerra a un enemigo ya vencido⁽⁴⁾ contra el cual (a diferencia de Brasil) nunca se enfrentó en combate.

El primer punto de inflexión señalado por Escudé está inscripto en el contexto indicado en el Cuadro 2, que comprende las tres etapas sintetizadas en los Cuadros 3 y 4.

Primera etapa: Los gobiernos de Ortiz y Castillo mantienen la neutralidad en situación de “pretorianismo”, debido a la fracción nacionalista/neutralista (con una fracción germanófila incluida) del Ejército Argentino.

Segunda etapa: Los gobiernos militares de Rawson, Ramírez y Farrell mantienen la neutralidad todo lo que pueden en respuesta a la influencia del GOU y ejerciendo un “cesarismo” atenuado, hasta que ceden a la presión de los EE. UU. y rompen relaciones con Alemania y Japón (Ramírez) y, seguidamente, les declaran la guerra (Farrell).

Tercera etapa: Los dos gobiernos del General Perón⁽⁵⁾ constituyen un “cesarismo” auténtico en el cual se desplegó, respecto de los EE. UU., una actitud de “confrontación declamatoria”⁽⁶⁾

CUADRO 2 Categorización del Estado argentino

2

3 TIPOS DE ESTADOS	CITAS TEXTUALES
1) Los “forjadores de normas”: en virtud de su mayor poder, establecen normas y las violan, de ser necesario.	“La Argentina es un ‘cuasiprotectorado’. Sobrevive jurídicamente como Estado por consenso implícito entre Brasil y Chile, ante los cuales está indefenso. Por lo tanto, desde la perspectiva politológica, perdió una de las principales funciones que definen a un Estado (de Defensa)”.
2) Los “tomadores de normas”: en virtud de su menor poder, deben ajustarse a las normas impuestas por los forjadores. Comprenden, a su vez, dos tipos de Estados: a) Estados periféricos: capaces de defenderse frente a vecinos periféricos. b) Cuasiprotectorados: que sobreviven, porque sus vecinos periféricos más poderosos coinciden en que es deseable que retengan cierta autonomía, siempre relativa.	
3) Los “rebeldes”: quiebran las normas impuestas por los “forjadores” sin tener el poder suficiente para hacerlo, por lo que suelen pagar muy cara su rebeldía.	

“El protectorado argentino y su indefensión actual: un análisis desde el realismo periférico”, Dr. Carlos Escudé, 2014.

por razones de política interna alternada con un pragmatismo económico por motivos de necesidad⁽⁷⁾. Por otra parte, esta tercera etapa impidió adoptar un giro pragmático en política exterior que permitiera atenuar el daño derivado de nuestra neutralidad.

Finalmente, esta etapa sentó las bases para transformar la actitud confrontativa con los EE. UU., limitada a las clases dirigentes tradicionales, en un sentimiento antinorteamericano arraigado en la mayoría de la sociedad argentina⁽⁸⁾ sin que existieran, para ello, motivos equivalentes al de otros países hispanoamericanos (por ejemplo, México, Guatemala, República Dominicana, Cuba)⁽⁹⁾, y sin que las clases media y media/alta hayan resuelto su contradicción entre la condena a las políticas de Washington y el entusiasmo por las ofertas de Miami, que podríamos bautizar como “antiamericanismo paradójal”.

2.do PUNTO DE INFLEXIÓN (Guerra de Malvinas)

Podemos definir este segundo punto de inflexión, analizado desde el “realismo periférico”, como:

La rebelión (en términos militares) de un “tomador de normas” (ARG) contra un “forjador de normas” (GB) aliado estratégicamente al “máximo forjador de normas mundial” (EE. UU.), manteniendo abierto un conflicto con un “tomador de normas regional” (CHI), que fue lógicamente funcional al primero (GB).

No obstante, si analizamos la Guerra de Malvinas desde la óptica de la doctrina conjunta vigente⁽¹⁰⁾, podemos decir que:

1. Los niveles estratégico general (político) y estratégico militar fueron ocupados y fusionados por la Junta Militar (que, por ser un triunvirato, renegó del principio de unidad de comando), que realizó una apreciación fatalmente errónea de la actitud de los actores involucrados, así como también de su poder de combate relativo.
2. El nivel operacional correspondiente a la defensa de las islas tuvo “unidad de comando formal”, pero no real, y careció de capacidad para obtener sinergia a partir del accionar específico de las fuerzas nacionales que combatían en su teatro de operaciones.
3. El nivel táctico produjo acciones de combate, muchas de ellas heroicas (y sorprendentes para los británicos), así como también ejemplos de cooperación espontánea entre fuerzas (germen de la “conjuntez” actual), que, sin embargo, no alcanzaron para enmendar los errores de los niveles superiores que condujeron, final y fatalmente, a la derrota.

Por otra parte, y con relación a la derrota de Malvinas y al resultante desmantelamiento de las FF. AA., Escudé dice:

- “Implicó la debacle de la **corporación militar**, que perdió su **capacidad de negociar** internamente un **presupuesto** de defensa adecuado” (Cuadro 1).
- “Argentina es un **cuasiprotectorado** que sobrevive voluntariamente indefenso por concesión de Chile y de Brasil” (Cuadro 2).
- “Se puede afirmar que, en la actualidad, se está llevando a cabo uno de los **experimentos pacifistas más radicales de todos los tiempos**”.
- “Nadie puede pronosticar **qué tipo de liderazgo tendrán nuestros vecinos** dentro de diez o veinte años. Además, aunque no se viole la integridad territorial argentina, de persistir la disparidad militar actual, el país puede ser objeto de **extorsiones**”.

(7) Acuerdo con subsidiaria de Standard Oil (25/04/55).

(8) Una encuesta global realizada en 2014 por el prestigioso Pew Research Center en 40 países indica que el 43% de los argentinos tiene mala imagen de los EE. UU., con lo cual supera a México (29%), Chile (27%), Brasil (23%) y Perú (18%).

(9) La única intervención militar de los EE. UU. contra la Argentina fue la destrucción de las defensas de Puerto Luis en enero de 1832 por la corbeta *Lexington* (por problemas pesqueros), que facilitó la toma de las islas por la fragata inglesa *Clío* al año siguiente (enero de 1833). No obstante, este hecho no está en el “imaginario popular” y no es la base del antiamericanismo argentino.

(10) PC 20 01- Planeamiento para la acción militar conjunta, Proyecto 2015, Cap.1, Niveles de Guerra y de Conducción (de la Guerra).

“En cualquier momento de decisión, lo mejor es hacer lo correcto, luego, lo incorrecto, y lo peor es no hacer nada”, Theodore Roosevelt.

- “Después de la derrota, las características propias de la sociedad y la política argentinas, modificadas por la humillación bélica y las crisis subsiguientes, determinaron **la incapacidad del rearme, vetada por políticos** que necesitaban los recursos **para otros fines**”.

Respecto de las afirmaciones precedentes, caben las siguientes observaciones:

- a. Los militares de hoy no dejaron de ser una **corporación** por haber perdido su “pretorianismo o cesarismo”, sino porque han madurado cívica y profesionalmente, y entienden que su participación en la conducción del conflicto se encuadra en los niveles estratégico militar, operacional y táctico.
- b. El **presupuesto militar** no debe ser producto de una negociación entre partes, y su resultado no debe surgir del poder relativo entre ellas, sino del análisis que haga la dirigencia política respecto de cómo debe potenciar cada uno de los términos de la **ecuación de poder nacional**⁽¹⁾ dentro del contexto en que pretende estar inserta. Asimismo, por ser esta ecuación el resultado de la interacción sinérgica entre el **poder político**⁽²⁾, **económico** y **militar**, la dimensión de este último surgirá del nivel estratégico general.
- c. Si la mención a la condición de “**cuasiprotectorado**” generase indignación sólo en los militares, pero indiferencia en la sociedad y resignación en los políticos, significaría que, en 1806 y 1807, cometimos dos errores imperdonables, y perdimos la oportunidad de conseguir un protector más poderoso, e hicimos innecesaria la Guerra de Malvinas 175 años más tarde.
- d. El **experimento pacifista** argentino es unilateral (no hay reciprocidad en sus vecinos) y se manifiesta en la declaración y la declamación de que la Argentina ya no tiene hipótesis de conflicto, a pesar de tener parte de una provincia ocupada por Gran Bretaña⁽³⁾. Consecuentemente, reemplazó la doctrina basada en las viejas hipótesis de conflicto (¿Brasil y Chile?) por la “doctrina de capacidades”, dos de cuyos tres pilares son la “fuerza activa sustancial” y la “capacidad suficiente”, que, a la luz de la actual situación de las FF. AA., ejercen “disuasión gramatical”, pero no militar, dado que los adjetivos sustancial y suficiente dependerán de lo que el circunstancial enemigo tenga para enfrentarnos, en respuesta a la ineludible ley militar del “poder de combate relativo”.
- e. Es difícil que la **disparidad militar con nuestros vecinos** derive en pérdidas territoriales y, eventualmente, pueda hacernos objeto de extorsiones, pero es muy posible que nos relegue a roles poco significativos dentro de alianzas subregionales, dado que seremos considerados por lo que somos ahora y no, por lo que fuimos antes.
- f. El **rearme argentino** (a partir de la precariedad actual) no es una aspiración de las FF. AA. sujeta al poder de veto del poder político, sino una responsabilidad de este último, que tiene, en las FF. AA., un medio para sus fines. Los motivos por los cuales no se ha producido desde el advenimiento de la democracia responden a causas diversas, entre las que podemos citar:
 - Temor al renacimiento del “Partido Militar”.
 - Revanchismo político-ideológico hacia las FF. AA.
 - Incapacidad para definir un rol militar fuera de su empleo interno para paliar desastres naturales.
 - Convencimiento de que la integridad territorial o los intereses vitales no están en riesgo y no necesitan el respaldo del poder militar.
 - Combinación de los factores precedentes en proporciones diferentes según el partido político que las considere.

“El éxito no es definitivo, el fracaso no es fatídico. Lo que cuenta es el valor para continuar”,
Winston Churchill.

(1) Cite. Roberto Pertusio, Estrategia Operacional, 3.ª Edición, 2005, Cap. 1.

(2) Incluye los aspectos diplomático, sociocultural, científico-tecnológico, etc.

(3) Gran Bretaña ocupa militarmente una parte (Malvinas) de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, establecida por Ley N.º 23 775.

Derivados del "Partido Militar"

CUADRO
3

PRETORIANISMO	CESARISMO	GOU
El pretorianismo es un término que hace referencia a la influencia política de forma abusiva por parte del poder militar. Daniel R. Headrick (profesor de Historia y Ciencias Sociales en la Universidad de Roosevelt) lo describe como un militarismo hacia el interior, propio de las naciones de orden menor, que no pretende hacer ni ganar guerras, sino mantener su influencia en el sistema político, controlar las decisiones que afecten a sus intereses o apoyar una facción política.	El cesarismo (por Julio César) es un concepto utilizado por diversos autores para definir un sistema de gobierno centrado en la autoridad suprema de un jefe militar y en la fe en su capacidad personal, a la que atribuyen rasgos heroicos. Este líder, surgido en momentos de inflexión política, se presenta como la alternativa para regenerar la sociedad o conjurar hipotéticos peligros internos y externos. Por esto, este tipo de gobierno suele presentar algunos elementos de culto de la personalidad. No obstante, ni Rawson, ni Ramírez, ni Farrell cumplían la totalidad de los "requisitos" propios de un líder cesarista.	El GOU (Grupo de Oficiales Unidos) fue una logia u organización secreta argentina de tendencia nacionalista, creada en el seno del Ejército Argentino el 10 de marzo de 1943. Ese mismo año, realizó un golpe de Estado al presidente Ramón Castillo, luego de la "Década Infame". Su principal objetivo fue mantener la neutralidad argentina durante la Segunda Guerra Mundial y evitar que el movimiento obrero se inclinara hacia la izquierda política. Estuvo vigente hasta febrero de 1944. Uno de sus miembros prominentes fue el Coronel Perón.

Primer punto de inflexión: Neutralidad en la Segunda Guerra Mundial

Conferencia de Río (enero de 1942): Comienzo de la presión de los EE. UU. para que los países americanos ingresaran en la Segunda Guerra Mundial del lado de los aliados.

CUADRO
4

		Revolución del 43			
PRETORIANISMO		CESARISMO ATENUADO		CESARISMO	
		Vigencia del GOU			
Roberto Ortiz Radical Antipersonalista	Ramón Castillo Conservador	Gral. Rawson	Gral. Ramírez	Gral. Farrell	Gral. Perón 1.º y 2.º mandatos
Del 20/02/38 al 22/08/42(a)	Del 27/06/42 al 4/06/43(b)	Del 4 al 7 Jun 1943(c)	Del 7/06/43 al 25/02/44(d)	Del 25/02/44 al 4/06/46	Del 4/06/46 al 21/09/55(e)
Pearl Harbour			Ruptura de relaciones con Alemania y Japón	Declaración de guerra a Alemania y Japón	

(a) renuncia por enfermedad; (b) depuesto por Rawson; (c) puesto y depuesto por influencia del GOU; (d) delegó el cargo por presión del GOU; (e) depuesto por la Revolución Libertadora.

3.er PUNTO DE INFLEXIÓN (influye en los dos primeros)

El tercer punto de inflexión corresponde a una **recomposición de las relaciones con los EE. UU.** (alentada por el actual gobierno), que deben construirse desde la *realpolitik*, desplazando la alternancia entre las "relaciones carnales" y la "confrontación inconducente"⁽¹⁴⁾, propia de nuestra "interpretación pendular de la política exterior", en lo general, y de nuestro "antiamericanismo paradójal", en lo particular (véase el primer punto de inflexión, tercera etapa).

(14) La confrontación con los EE. UU. se condujo a partir de un poder nacional progresivamente desfavorable.

CUADRO
5

Logros en foros internacionales

FORO	AÑO	LOGRO	OBSERVACIONES
ONU	1965	La Resolución ONU 2065/1965 reconoce la disputa entre la Argentina y Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas y encuadra el caso como situación colonial pendiente de resolución(a).	(a) Favorece el apoyo regional al reclamo argentino.
Tratado de Lisboa	2007	Incluye a las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur como "territorios británicos de ultramar"(b).	(b) Evidencia el apoyo europeo a la postura británica.
ONU (CLPC)	2016	La Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) adoptó por consenso las recomendaciones sobre la presentación argentina del límite exterior de su plataforma continental(c). Reconoció, así, la existencia de una disputa de soberanía.	(c) Extiende la plataforma marítima argentina y envuelve a las islas en disputa. -Véase el mapa-

En caso de que esta relación se consolide como política de Estado (a través de sucesivos gobiernos de distinto signo) en los términos indicados, podremos modificar el impacto negativo de los dos primeros puntos de inflexión⁽¹⁵⁾ y superar su condición original de condena irreversible. Las implicancias de este cambio de política sobre los dos puntos de inflexión se detallan a continuación.

"Si pudiéramos saber primero en dónde estamos y a dónde nos dirigimos, podríamos juzgar mejor qué hacer y cómo hacerlo", Abraham Lincoln.

Implicancias sobre el primer punto de inflexión (neutralidad en la Segunda Guerra Mundial):

- 1) Devolverá a la Argentina a su condición de actor regional bajo la forma de Estado periférico tomador de normas y con capacidad de defenderse de sus vecinos igualmente periféricos⁽¹⁶⁾.
- 2) Dejará atrás definitivamente la posibilidad de degradarse a la condición de "cuasiprotectorado", sin que ello implique desgastarse en una competencia por el liderazgo regional.
- 3) Impondrá a la conducción política la necesidad de dotar al poder militar de la capacidad necesaria para afrontar eventuales compromisos internacionales derivados de las nuevas relaciones con los EE. UU., lo cual contribuirá con la capacidad de defensa mencionada en 1).

(15) En ambos puntos de inflexión, los EE. UU. "tuvieron que ver". En el primero, forzando el abandono de la neutralidad y potenciando a Brasil en desmedro de la Argentina y, en el segundo, apoyando el esfuerzo militar de su aliado estratégico.

(16) Este último aspecto de la definición de Escudé debe interpretarse no como el reinicio de una carrera armamentista con Brasil y Chile, sino como la recuperación de una capacidad militar acorde al potencial del país y de los intereses que debe preservar, y a los eventuales compromisos internacionales que deba asumir con sus FF. AA.

(17) Los "deseos" de los primitivos pobladores argentinos no fueron contemplados por la dotación de la fragata británica *Clio*, que los desplazó por la fuerza.

Implicancias sobre el segundo punto de inflexión (Malvinas):

El reclamo por la soberanía de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur debe continuar planteándose en los foros internacionales, con las siguientes consideraciones:

- Mantener a ultranza la postura de "respeto a los intereses de los isleños" frente a la británica de "respeto a sus deseos"⁽¹⁷⁾.
- Ser conscientes de que obtendremos apoyos mayoritarios de países "tomadores de normas" frente a la intransigencia de un "forjador de normas" con poder de veto. Esto transforma los apoyos obtenidos en esos foros en condición necesaria, pero no suficiente (Cuadro 5).

Por otra parte, y manteniendo la "batalla diplomática" en los foros internacionales, la Argentina debe ampliar la negociación bilateral con Gran Bretaña y hacerla trilateral, con la **inclusión de los EE. UU., con las siguientes consideraciones:**

Maniobra por Malvinas

CUADRO
6

FASE 1		FASE 2			FASE 3
Ocho/diez períodos presidenciales (32/40 años)					
Cooperación en actividades antárticas y SAR marítimo		Coparticipación o complementariedad en la explotación pesquera y la petrolera.			Definición tema soberanía: ALT 1: Soberanía compartida sobre todas las islas. ALT 2: Gran Malвина (ARG) Soledad (GB) - Resto de la soberanía compartida.
1		2		3	
4		5		Grueso de excombatientes (vínculo emocional) fallecidos.	
Becas para que los isleños puedan cursar carreras universitarias en la Argentina.					
Intercambio de fracciones militares con asiento en Tierra del Fuego e Isla Soledad (Infantería de Marina y Royal Marines).					
Integración progresiva de unidades combinadas para misiones de la ONU/OTAN.					

X Puntos de control para verificar que la maniobra evoluciona adecuadamente hacia una de las soluciones posibles para el tema de la soberanía. En caso de que no sea así, cambiar la actitud cooperativa por otra confrontativa con GB, que le implique gastos adicionales en las explotaciones comerciales y en la defensa de las islas, manteniendo una actitud mayoritariamente cooperativa con los EE. UU.

“No puedes escapar de la responsabilidad de mañana evadiéndola hoy”, Abraham Lincoln.

- Los EE. UU. son la primera potencia mundial, están en nuestro continente y hemos restablecido un claro vínculo político.
- Los EE. UU. son la única potencia mundial que puede influir sobre Gran Bretaña, sin llegar a condicionarla; por otra parte, si son puestos en una situación extrema (Argentina o Gran Bretaña), siempre priorizarán a su aliado estratégico (GB), tal como lo hicieron en la Guerra de Malvinas.
- A los EE. UU. les conviene apoyar y fomentar una negociación racional entre Argentina y Gran Bretaña que finalice con una definición sobre el tema de la soberanía “aceptable para ambas partes” (Cuadro 6). Su abstención podría ser interpretada por los países sudamericanos como una actitud de apoyo implícito al mantenimiento de un “enclave colonial europeo” en aguas del Atlántico Sur.
- La negociación final sobre la soberanía no debe ser “cambiada” por beneficios económicos de corto plazo que surjan como muy tentadores en virtud de nuestras actuales carencias.
- La necesaria recuperación del núcleo del poder naval argentino a partir de fuentes occidentales aliadas de los EE. UU. (mayoritariamente Alemania y Francia) favorecería la receptividad estadounidense para mediar en el conflicto por la soberanía.

CONCLUSIONES

N.º 1: La desaparición del “Partido Militar” libera a la clase gobernante argentina de las servidumbres impuestas por el cesarismo o el pretorianismo, y le da libertad de acción para atenuar o, al menos, para revertir los efectos negativos de los dos puntos de inflexión, maniobrando políticamente dentro de los límites de su propia capacidad.

N.º 2: La reducción del poder militar a la intrascendencia afecta sensiblemente la “ecuación de poder nacional” en general y priva particularmente a la diplomacia (componente del poder político) de un instrumento valioso en su maniobra de cooperación-competencia con los actores con los que la Nación decida interactuar.

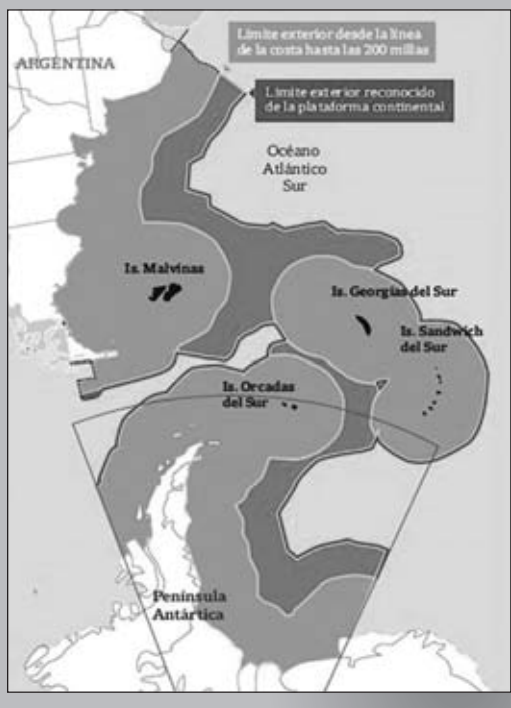
CUADRO

7

Material naval sensible y no sensible (desde la percepción de G.B.)

Medios sensibles	Medios no sensibles
Destructores, corbetas, submarinos, aviación naval embarcada y buque anfibio/portahelicópteros.	Vehículos anfibios, helicópteros, botes de asalto, material para APCA y APBT, etc.
Permiten la proyección del poder militar sobre las Islas Malvinas.	De bajo costo. Contribuyen a retener jerarquías navales jóvenes a partir del ejercicio de la profesión.
Generan desconfianza en Gran Bretaña y, eventualmente, en los EE. UU., pero refuerzan la maniobra diplomática.	No generan desconfianza por no estar directamente asociados a la capacidad de proyección del poder militar sobre las Islas Malvinas.

Aval de la ONU a un planteo argentino sobre Malvinas. La Nación, 27/03/2017.



“Si continúas haciendo siempre lo mismo, obtendrás siempre los mismos resultados. Para conseguir algo nuevo, debes hacer algo diferente”, Albert Einstein.

(18) El poder nacional es la verdadera razón por la cual Gran Bretaña devolvió Hong-Kong y retiene Gibraltar y Malvinas, independientemente de que alrededor de cada uno de esos casos haya complejas razones jurídicas que pretendan explicar el desenlace.

(19) Uno de los componentes del poder político es el factor “socio-cultural”, con centro de gravedad en la educación. La recuperación del nivel educativo es fundamental y puede encararse sin el apoyo de los EE. UU.

N.º 3: La recuperación de la capacidad de combate de la Armada Argentina, a partir de sus fuentes occidentales tradicionales de provisión:

- Contribuye a la defensa de los intereses nacionales basados en la amplia plataforma marítima argentina.
- Favorece la participación argentina en una alianza regional (componente naval) con un rol acorde a su importancia histórica.
- Permite aportar un instrumento militar naval útil a los requerimientos de la política exterior y los compromisos derivados de ella que requieran la participación de unidades navales de combate.

N.º 4: El fortalecimiento del poder nacional argentino⁽¹⁸⁾ contribuye a reducir la ventaja de Gran Bretaña en poder nacional relativo, lo cual mejora nuestras posibilidades en la negociación por el tema central

de la soberanía, en el contexto de un adecuado manejo de la relación cooperación-competencia.

N.º 5: El acercamiento con los EE. UU. favorece el incremento del potencial nacional en sus factores componentes:



















Político: Nos reinserta en el mundo occidental e incrementa nuestro peso en el ámbito regional⁽¹⁹⁾.

Económico: El fortalecimiento económico nos saca de una situación de debilidad que sólo da lugar a reclamos retóricos de soberanía.

Militar: Los EE. UU. pueden proveer a bajo costo material naval “no sensible” y favorecer/no impedir la adquisición de medios “sensibles”, según la categorización expresada en el Cuadro 7. ■



Horarios y servicios de Sede Central

- 
Salón de lectura y barLunes a viernes de 1000 a 1900.
- 
Atención Socio (7° piso).....Lunes a viernes de 1100 a 1800.
- 
Secretaría.....Lunes a viernes de 1000 a 1900.
- 
Coro Mixto del Centro NavalEnsayos los días miércoles de 1900 a 2100.
- 
Bridge (7° piso)Los martes y jueves de 1600 a 2000.
- 
Consultorio médico (3° piso).....Lunes y jueves de 1500 a 1730.
- 
Consultorio de podología (en Peluquería)..Martes y jueves de 1500 a 1900.
- 
PeluqueríaLunes, martes y jueves de 1100 a 1900.
- 
Gimnasio:Lunes a viernes de 1300 a 2000, excepto franjas horarias ocupadas por otras actividades deportivas.
- 
Karate:Martes y jueves de 1800 a 1900.
- 
Aikido:Miércoles y viernes de 1900 a 2000.
- 
Biblioteca Sala "Capitán Ratto" (4to. Piso)..Lunes a viernes de 1000 a 1600.
- 
BañosLunes a viernes de 1300 a 2000.
- 
SaunaLunes a viernes de 16:00 a 20:00, con turno acordado.
- 
MasajesJueves y viernes de 1600 a 2000.
- 
Sastrería (5° piso)Lunes a viernes de 1000 a 1800.
- 
Contaduría CentralLunes a viernes de 1230 a 1800
y horario de caja para el pago de haberes
de 1400 a 1830.
- 
Restaurante (6° piso)Lunes a viernes de 1200 a 1530.

ARCHIPIÉLAGOS GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, Y LA CONVENCION NOOTKA SOUND

V. Guillermo Arnaud



Imágenes: Grytviken, Islas Georgias del Sur, hacia principios del siglo XX.

Fotografías de Theodor Andersson (1895-1980), cortesía de Whaling Museum, www.hvalfangstarkiver.no

El estudio de nuestra historia, geografía y derechos de soberanía sobre nuestro archipiélago de las Malvinas y sobre nuestro sector antártico ha desatendido, en alguna forma, la consideración de nuestros derechos de soberanía y actos posesorios sobre los archipiélagos Georgias y Sandwich del Sur, por lo que, en este trabajo, trataremos en forma concisa estos archipiélagos exclusivamente.

A diferencia de las islas del archipiélago de las Malvinas que emergen en la plataforma continental argentina y poseen una estructura geológica coincidente con la de la Patagonia extraandina, los archipiélagos Georgias del Sur, Sandwich del Sur y Orcadas del Sur integran el “Arco de las Antillas Australes”, nombre con el que se designa a las partes emergidas de la cordillera submarina, las que, a partir de la Tierra del Fuego y hacia el oriente, constituyen la continuación de la Cordillera de los Andes. Su primera evidencia se encuentra 150 km al este de la Isla de los Estados y es la meseta submarina Banco Burdwood o Namuncurá. Hacia el este, el “Arco” continúa en las islas Aurora (Cormorán y Roca Negra), el archipiélago Georgias del Sur, las rocas Clerke y los archipiélagos Sandwich del Sur, Orcadas del Sur y Shetland del Sur. Estos desprendimientos del territorio continental argentino convalidan, por sí solos, la soberanía argentina sobre dichos archipiélagos.

Georgias del Sur

El archipiélago Georgias del Sur está integrado por un conjunto de siete islas conocidas, también, como Islas San Pedro¹.

Los historiadores ingleses pretenden que las islas Georgias fueron descubiertas en abril de 1675 por Antonio de la Roche, mercader inglés nacido en Londres de padre francés, pero tal aserción debe ser descartada por infundada².

Las islas fueron avistadas, descubiertas, el 29 de junio de 1756 por el navío español *León*. Conforme a su diario de a bordo, el navío *León*, al mando de su armador Duclós Guyot, oriundo de Saint Maló, partió de Cádiz el 14 de diciembre de 1753 y estuvo en Valparaíso y en Lima. Desde allí, emprendió el regreso en febrero de 1756. Descubrió las Islas Georgias el 29 de junio y fueron bautizadas por el Capitán Guyot con el nombre de San Pedro, por el santo del día. Arribó de regreso a Cádiz el 10 de octubre.

El descubrimiento del navío *León* fue divulgado en 1775, en la publicación de viajeros del geógrafo Alexander Dalrymple, poseedor del diario de a bordo del *León*³.

En el Museo Naval de Madrid, se halla la relación de Henrique de Cormer, natural de Saint Maló, que era el piloto de la nave *León*. Él hace una descripción que coincide con lo informado por Duclós Guyot y da datos científicos y geográficos precisos que concuerdan con los que tiene la isla San Pedro⁴.

V. Guillermo Arnaud es Embajador, ex Subsecretario de Paz y Seguridad Internacionales, Académico de Número de la Academia Nacional de Geografía, de la Academia del Mar y de la Academia Argentina de Ciencias del Ambiente.

1 Fraga, Jorge Alberto: *Siglo XXI: Malvinas Argentinas. Propuestas para una política de Estado*, Publicación Especial N° 14 de la Academia Nacional de Geografía, Buenos Aires, 2000, pág. 37. En las págs. 38 y 39 se encuentran los mapas de las Islas Georgias y Sandwich.

2 Fitte, Ernesto J.: *Crónicas del Atlántico Sur*, Emece Editores, Buenos Aires, 1974, págs. 170 y 171; Destéfani, Laurio H., *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur*, Buenos Aires, 1982, pág. 111.

3 Fitte, Ernesto J., op. cit., págs. 171-173.

4 Destéfani, Laurio H., op. cit., págs. 111 y 112.

Un mapa de Sudamérica de 1790 publicado en Londres por el cartógrafo Thomas Bowen describe a las Georgias como descubiertas por los españoles en 1756. En el mapa, se lee “Published by Royal Authority”⁵. Lo expuesto documenta el descubrimiento de las Georgias por España.

Posteriormente, el 17 de enero de 1775, el capitán inglés James Cook, a bordo de la nave *Resolution*, desembarcó en las Georgias en tres puntos y tomó posesión del lugar en representación del rey de Inglaterra y, a su regreso a Londres, reveló la riqueza en pieles de foca que había para explotar en las islas⁶.

A continuación, se hicieron presentes en las Georgias numerosos barcos loberos que cazaban focas y lobos marinos sin discriminación y, en camino, contribuían a la depredación de las especies.

Luego aparecieron apetitos internacionales a raíz del surgimiento de la industria de los grandes cetáceos, con la incontrolada caza de la ballena y su elaboración *in situ* para, principalmente, obtener su aceite, con el que se alumbraban en Europa y los Estados Unidos, es decir, que se utilizaba como fuente de energía.

En 1903, se constituyó, en Buenos Aires, la Compañía Argentina de Pesca, y su gerente-organizador fue el ballenero noruego Karl Anton Larsen. Era una compañía argentina con capitales argentinos. Su presidente era Pedro Christophersen, y Ernesto Tornquist era uno de los principales accionistas, que luego pasó a ser el presidente de la compañía⁷.

A fines de 1904, tres barcos de la Compañía con matrícula argentina transportaron a la isla materiales y las máquinas necesarias para instalar una usina elaboradora de productos extraídos de la ballena. La fábrica se instaló al fondo de la bahía Cumberland, en una caleta que los noruegos denominaron Grytviken, que significa “Bahía de las Ollas”, por la industria allí instalada.

Con el tiempo, operaron balleneros argentinos, noruegos, ingleses, norteamericanos y de otras nacionalidades, que se embarcaron en una caza intensa y abusiva de la ballena, por decenas de miles, lo cual las dejó al borde de su exterminio.

El 1 de febrero de 1905, el transporte de la Armada Argentina *Guardia Nacional* desembarcó un cargamento de carbón para la empresa, llevó a cabo un relevamiento del fondo y dejó funcionando una estación meteorológica autorizada por el Ministerio



5 Kohen, Marcelo G. y Rodríguez, Facundo D., *Las Malvinas entre el Derecho y la Historia*, Eudeba y Eunsa, Buenos Aires, 2015, pág. 259. Los autores reproducen el mapa en la misma página.

6 Taiana, Jorge A., *La gran aventura del Atlántico Sur*, El Ateneo, Buenos Aires, 1985, pág. 196.

7 Destéfani, Laurio H., op. cit., pág. 113.



de Agricultura, con el escudo en la puerta del local y con los colores patrios flameando al tope de un mástil. Ante estos actos de posesión efectiva, no hubo reacción de ningún Estado. El *Guardia Nacional* zarpó de regreso el 30 de junio. A partir de la instalación de la Compañía Argentina de Pesca, la Armada Argentina le dio apoyo logístico y de comunicaciones durante dos décadas.

En marzo de 1906, Inglaterra obligó a los barcos que operaban en la zona a pagar impuestos por cazar ballenas, lo que la Compañía Argentina de Pesca cumplió.

En defensa de sus intereses, la Compañía Argentina de Pesca celebró, en marzo de 1906, un contrato con las autoridades inglesas, por 21 años, por el que se aseguraba la concesión de una superficie de 500 acres en la Bahía Cumberland mediante el pago de doscientas libras anuales. Por esta acción, se sometió innecesariamente a un régimen inglés en perjuicio de los derechos de soberanía argentinos.

Como consecuencia de este contrato, Gran Bretaña se hizo presente en las Georgias y emitió, el 21 de julio de 1908, una Carta Patente en la que proclamaba su dominio absoluto en relación con todas las islas ubicadas al sur de las Malvinas y oficializaba, en las Georgias, la designación de un funcionario encargado del cobro de los gravámenes a la producción ballenera⁸. La Carta británica de 1908 incluía como propias a Tierra del Fuego, Santa Cruz y la provincia chilena de Magallanes. El gobierno argentino no presentó una protesta ante este acto británico.

En 1917, Gran Bretaña corrigió parcialmente la Carta de 1908 mediante otra del 8 de diciembre, en la cual Tierra del Fuego y Santa Cruz aparecen como territorio argentino y Magallanes, como chileno⁹. Las Cartas de 1908 y 1917 constituyen, para Gran Bretaña, sus documentos probatorios de soberanía.

Ante un reclamo de Gran Bretaña por la instalación, por parte de la Argentina, de una estación de comunicaciones en las islas Orcadas, en 1927 hubo un cruce de notas entre la Cancillería argentina y la Embajada de Gran Bretaña en Buenos Aires, lo que dio lugar a que la autoridad argentina se dirigiera, el 14 de septiembre, a la Oficina Internacional de la Unión Postal Universal para señalar que la jurisdicción argentina se extiende a las islas Georgias del Sur, Orcadas del Sur y tierras polares no delimitadas¹⁰.

En 1950, Gran Bretaña desmontó la estación meteorológica argentina en las Georgias y entregó el material en Montevideo¹¹.

A pesar de la Carta británica de 1908, la Argentina continuó mostrando su interés y su presencia, y realizando acciones posesorias en las Georgias del Sur mediante viajes de buques de su armada que efectuaban el relevo en las Islas Orcadas. Del 13 al 27 de febrero de 1909, la corbeta *Uruguay* relevó y reparó instalaciones, y en la Bahía Cumberland, su tripulación fue atendida por el gerente de la Compañía Argentina de Pesca, Karl Larsen. Del 11 al 16 de febrero de 1910, permaneció en Bahía Cumberland; del 17 de febrero al 2 de mayo de 1911, realizó cartografía; del 28 de febrero al 2 de marzo de 1914, estuvo en Bahía Cumberland; del 11 al 16 de marzo de 1918, amarró en Bahía Cumberland; del 6 al 11 de marzo de 1919, permaneció en Grytviken y elaboró una carta completa de San Pedro.

El transporte *Guardia Nacional* estuvo en Bahía Cumberland del 29 de enero al 22 de febrero de 1923 realizando un nuevo relevamiento de la bahía; del 4 al 17 de marzo de 1924, permaneció en Bahía Cumberland llevando a cabo tareas hidrográficas.

Debido a la escasez de caza y a la existencia de nuevas fuentes de energía y de materiales, la industria de la factoría de ballenas, focas, lobos marinos y pingüinos perdió su importancia alrededor de 1970¹².

Sandwich del Sur

El archipiélago de las Sandwich del Sur está formado por un conjunto de once islas¹³. Fue descubierto por el capitán inglés James Cook que, a bordo de su nave *Resolution*, arribó a ese grupo de islas el 31 de enero de 1775 y las denominó Sandwich en honor de John Montagu Sandwich, en ese momento primer Lord del Almirantazgo inglés.

8 Fitte, Ernesto J., op. cit., págs. 174-176 y Destéfani, Lauro H., op. cit., págs. 101-104, incluido el mapa ilustrativo del sector que se adjudicó Gran Bretaña en 1908.

9 Terragno, Rodolfo H., *Historia y futuro de las Malvinas*, Buenos Aires, 2006, pág. 318.

10 *Memoria de Relaciones Exteriores*, Buenos Aires, 1927, pág. 88 y Barbarani, Gustavo E., *La Cuestión de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur*, Universidad Católica de Salta, Salta, 2015, pág. 84.

11 Fraga, Jorge Alberto, op. cit., pág. 37.

12 Destéfani, Lauro H., op. cit., págs. 115-117.

13 Fitte, Ernesto J., op. cit., págs. 176-177 y Destéfani, Lauro H., op. cit., págs. 119-124, con un mapa de las Sandwich en la pág. 121.



Este descubrimiento fue seguido por la expedición rusa al mando del capitán Fabián Gottlieb von Bellingshausen, que llegó a las islas el 3 de marzo de 1820.

En 1908, reconoce las islas el ballenero Karl Larsen a bordo del *Ondine* de la Compañía Argentina de Pesca, con pabellón argentino, al tratar infructuosamente de hallar una ensenada abrigada en donde poder instalar una factoría. Luego, visitan las islas balleneros noruegos y de otras nacionalidades.

Las condiciones físicas de las islas, rocosas, y la extremada baja temperatura han hecho prácticamente inhabitable este archipiélago.

En ocasión de la campaña antártica de 1951-1952, la Armada Argentina realizó una primera expedición a las Sandwich con las fragatas *Sarandí* y *Hércules*, que zarparon de Ushuaia el 26 de febrero de 1952 y avistaron las islas el 2 de marzo. Realizaron el primer desembarco argentino en la isla Saunders el 3 de marzo. Pese a los muchos peligros para la navegación y los desembarcos, por los fuertes vientos, témpanos, falta de visibilidad, niebla y baja temperatura, la expedición logró hacer el reconocimiento de varias islas y un segundo desembarco en la isla Vindicación, tras lo cual retornó a Puerto Belgrano el 14 de marzo.

Una segunda expedición argentina estuvo a cargo del rompehielos *General San Martín* que, el 25 de enero de 1955, hizo contacto con las islas Tule y entró en la Bahía Ferguson, en la isla Morrell, en donde fondeó. Se instaló un refugio al que se llamó Teniente Esquivel y se construyó una baliza. Regresó a las islas Orcadas el 28 de enero.

Se realizó una tercera campaña con el rompehielos *General San Martín*, que fondeó en Bahía Ferguson, en la isla Morrell, en el grupo de Tule el 13 de diciembre de 1955. Se puso en condiciones el refugio Teniente Esquivel, se construyó otra baliza y se desembarcó a un guardiamarina y a dos civiles operadores de radio que debían permanecer en la isla, sus primeros habitantes. El rompehielos regresó el 14 de diciembre. Ante las emanaciones de gases de una erupción de un volcán, el guardiamarina y los radioope-



radores pidieron auxilio, por lo que el rompehielos regresó, y los hombres fueron evacuados con dos helicópteros.

En la campaña 1956/57 a la Antártida, el rompehielos *General San Martín* volvió a las Sandwich. Una nueva expedición se realizó con el rompehielos, que arribó a la isla Zavodovski el 25 de enero de 1958, donde se erigió otra baliza argentina. Retornó el 2 de febrero.

Hubo otras campañas de la Armada, hasta que se resolvió la construcción de una estación científica en las Sandwich. Cuando la Argentina anunció su intención de instalar una estación científica el 17 de enero de 1977, Gran Bretaña presentó una protesta formal al gobierno argentino, que contestó que la instalación se encontraba dentro del área de soberanía argentina. El rompehielos *General San Martín* y el transporte *Bahía Aguirre* llegaron a la península Corbeta Uruguay, en la isla Morrell, el 7 de noviembre de 1976. La estación científica Corbeta Uruguay fue inaugurada el 18 de marzo 1977 y, a partir de entonces, fue ocupada en forma permanente para obtener información meteorológica, geológica, de fauna y flora, de magnetismo, de estado de los hielos, de heliografía, etc.



Su instalación y la periódica visita de los buques de la Armada Argentina a las Sandwich constituían un acto posesorio¹⁴.

Como consecuencia de la guerra, el 20 de junio de 1982 fuerzas británicas invadieron las Sandwich y tomaron prisioneros a los diez argentinos que operaban la estación científica argentina Corbeta Uruguay y los evacuaron. La estación fue demolida por los ingleses en diciembre de 1982.

La Convención de Nootka Sound

En 1789, tanto España como Gran Bretaña habían proyectado establecer una colonia en Nootka Sound, una caleta situada en la costa occidental de la isla Vancouver. La expedición española llegó antes que la británica y, cuando esta arribó, el comandante español se apoderó de los barcos ingleses y de sus tripulantes, y los envió a México. Ello motivó una controversia en la que España señaló que los británicos habían violado la soberanía española, y Gran Bretaña sostuvo que los actos realizados por el comandante español constituían un ataque hostil y una infracción al derecho internacional y negó el derecho de España a ejercer la soberanía exclusiva en el Pacífico.

Ante la amenaza de Gran Bretaña de ir a la guerra si España no aceptaba sus demandas sobre la ocupación y la navegación, luego de un intercambio de declaraciones se acordó la firma de una Convención para solucionar la disputa¹⁵.

El 28 de octubre de 1790, España y Gran Bretaña firmaron la Convención de Nootka Sound, también conocida como el Tratado de San Lorenzo el Real, de particular importancia, pues su texto ratifica la soberanía de España sobre las Malvinas y las islas adyacentes al sur de aquellas, es decir, Georgias y Sandwich del Sur. Veamos su texto:

La Convención de Nootka Sound

“ART 1º: *Se ha convenido que los edificios y distritos de terreno situados en la costa de noroeste del continente de la América setentrional, ó bien en las islas adyacentes á este continente, de que los súbditos de Su Majestad Británica fueron desposeídos en el mes de abril de 1789 por un oficial español, serán restituidos á los dichos súbditos británicos.*

ART 2º: *Ademas, se hará una justa reparación, segun la naturaleza del caso, de todo acto de violencia ó de hostilidad que pueda haber sido cometido desde el dicho mes de abril de 1789 por los súbditos de una de las dos partes contratantes contra los súbditos de la otra; y en el caso que despues de dicha época algunos de los súbditos respectivos hayan sido desposeídos por fuerza de sus terrenos, edificios, navios, mercaderias ó cualesquiera otros objetos de propiedad en dicho continente y en los mares ó islas adyacentes, se las volverá á, poner en posesión, ó se les hará una justa compensación por las pérdidas que hubieren padecido.*

ART 3º: *Y á fin de estrechar los vínculos de amistad, y de conservar en lo venidero una perfecta armonia y buena inteligencia entre las dos partes contratantes, se ha con-*

¹⁴ Destéfani, Laurio H., op. cit., págs. 115-116 y 119-130.

¹⁵ Goebel, Julius, hijo: *La Pugna por las Islas Malvinas*, edición de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires, 1983, traducción del original de 1926, págs. 475-482.



venido que los súbditos respectivos no serán perturbados ni molestados, ya sea navegando ó pescando en el Océano Pacífico ó en los mares del Sur, ya sea desembarcando en las costas que circundan estos mares, en parajes no ocupados ya, á fin de comerciar con los naturales del país, ó para formar establecimientos, aunque todo ha de ser con sujecion á las restricciones y providencias que se especificarán en los tres artículos siguientes.

ART 4º: Su Majestad Británica se obliga á emplear los medios mas eficaces para que la navegacion y la pesca de sus súbditos en el Océano Pacífico ó en los mares del Sur no sirvan de pretexto á un comercio ilícito con los establecimientos españoles; y con esta mira se ha estipulado ademas expresamente que los súbditos británicos no navegarán ni pescarán en los dichos mares á distancia de diez leguas maritimas de ninguna parte de las costas ya ocupadas por España.

ART 5º: Se ha convenido que así en los parajes que se restituyan á los súbditos británicos en virtud del artículo 1º, como en todas las otras partes de la costa del noroeste de la América setentrional ó de las islas adyacentes situadas al norte de las partes de la dicha costa ya ocupadas por España, en cualquiera parte donde los súbditos de una de las dos potencias hu-

bieren formado establecimientos desde el mes de abril de 1789, ó las formaren en adelante, tendrán libre entrada los súbditos de la otra y comerciarán sin obstáculo ni molestia.

ART 6º: Se ha convenido tambien, por lo que hace á las costas tanto orientales como occidentales de la América meridional y á las islas adyacentes, que los súbditos respectivos no formarán en lo venidero ningun establecimiento en las partes de estas costas situadas al sur de las partes de las mismas costas y de las islas adyacentes ya ocupadas por España. Bien entendido que los dichos súbditos respectivos conservarán la facultad de desembarcar en las costas é islas así situadas, para los objetos de su pesca, y de levantar cabañas y otras obras temporales que sirvan solamente á estos objetos.

ART 7º: En todos los casos de queja ó de infraccion de los artículos de la presente convencion los oficiales de una y otra parte, sin propararse desde luego á ninguna violencia ó via de hecho, deberán hacer una relacion exacta del caso y de sus circunstancias á sus cortes respectivas, que terminarán amigablemente estas diferencias.

En San Lorenzo el Real, á 28 de octubre de 1790.

-El conde DE FLORIDA, BLANCA.

-ALLEYNE FITZ-HERBERT.

ARTÍCULO SECRETO

Como por el artículo 6° del presente convenio se ha estipulado, por lo que mira a las costas así orientales como occidentales de la América meridional e islas adyacentes, que los súbditos respectivos no formarán en adelante ningún establecimiento en las partes de estas costas situadas al sur de las partes de las mismas costas ya ocupadas por España, se ha convenido y determinado por el presente artículo, que dicha estipulación no estará en vigor más que entretanto que no se forme nungún establecimiento en los lugares en cuestión por súbditos de otra potencia. El presente artículo secreto tendrá igual fuerza que si estuviere inserto en la convención. En fe de lo cual, nos los infrascritos plenipotenciarios de Sus Majestades Católica y Británica hemos firmado el presente articulo secreto, y le hemos puesto sellos de nuestras armas.

Hecho en San Lorenzo el Real, a 28 de octubre de 1790.

El conde DE FLORIDA, BLANCA

ALLEYNE FITZ-HERBERT



El Conde de Florida Blanca.



Alleyne Fitz-Herbert.

Las ratificaciones del convenio y artículo secreto se canjearon en el mismo San Lorenzo el Real, el 22 de noviembre de este año.

El resultado de la Convención fue que puso término a las pretensiones españolas al derecho exclusivo de navegar por el Pacífico y, al conceder el derecho de pesca frente a las costas oriental y occidental de América meridional, eliminó la pretensión de que existían mares cerrados en estas regiones. El derecho británico a colonizar sólo fue reconocido en lo que se refiere a la costa noroeste de Norteamérica. Con respecto a partes del imperio español, sólo se admitió el derecho a navegar con fines de pesca. Al convenir los británicos no establecer colonias al sur de las regiones ya ocupadas, reconocían la soberanía de España sobre todas las regiones ocupadas de hecho, lo que constituyó la compensación de España por su renuncia al derecho de navegación y de pesca exclusivo.

Al acordar los británicos que, con respecto a las costas tanto orientales como occidentales de América del Sur y de las islas adyacentes, no se establecerían en las partes de esas costas situadas al sur de los sitios de esas mismas costas y de las islas adyacentes ya ocupados por España, Inglaterra reconoció que no tenía derecho ni en las Malvinas ni en las islas adyacentes al sur de ellas, es decir Georgias, Sandwich y Orcadas del Sur¹⁶.

En sus reclamos a los Estados Unidos por su agresión a las Malvinas en 1831 y a Gran Bretaña por su usurpación de 1833, los representantes de la Argentina utilizaron, en sus argumentos, la Convención de 1790.

En nota del Dr. Manuel Moreno, ministro argentino en Londres, dirigida al Duque de Wellington el 29 de diciembre de 1834, Moreno trata la cuestión de Bahía de Nootka¹⁷.

¹⁶ Goebel, Julius, hijo, op. cit., págs. 481-482.
Muñoz Azpiri, José Luis, *Historia Completa de las Malvinas*, Buenos Aires, 1966, tomo II, págs. 44-45.
Kohen, Marcelo G. y Rodríguez, Facundo D., op. cit., págs. 42-48 y 261-262.
Terragno, Rodolfo H., op. cit., págs. 200-201.
Barbaran, Gustavo E., op. cit., págs. 35 y 80.
Malkassian, Roberto, carta en *La Nación* del 15 de febrero de 2012.

¹⁷ *Memoria de Relaciones Exteriores*, Buenos Aires, 1988, págs. 84-87 y 127-128.

El ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, D. Francisco J. Ortiz, en el memorándum que el 2 de enero de 1885 dirigió al ministro británico en Buenos Aires, Eduardo Monson, se refirió a la Convención de 1790¹⁸.

El ministro argentino en los Estados Unidos, Dr. Vicente G. Quesada, se refirió a la Convención de 1790 en nota del 4 de mayo de 1887 dirigida al Secretario de Estado, T.F. Bayard¹⁹.

N. Quirno Costa, ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, en nota del 20 de enero de 1888 dirigida al ministro británico en Buenos Aires, F. Pakeham, hizo referencia a lo acordado por la Convención de 1790²⁰.

La Convención de Nootka Sound de 1790 es, desde esa época, uno de los fundamentos de la soberanía argentina sobre los archipiélagos de Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

Legislación Argentina

- 1) El 10 de junio de 1829 se dicta un decreto que, en sus considerandos, expresa: “Cuando por la gloriosa revolución de 25 de mayo de 1810 se separaron estas provincias de la dominación de la Metrópoli, la España tenía posesión material de las Islas Malvinas y de todas las demás que rodean el Cabo de Hornos, incluso la que se conoce bajo la denominación de Tierra del Fuego; habiéndose justificada aquella posesión por el derecho de primer ocupante, por el consentimiento de las principales potencias marítimas de Europa y por la adyacencia de estas islas al continente que formaba el virreinato de Buenos Aires, de cuyo Gobierno dependían. [...] habiendo el Gobierno[...] seguido ejerciendo actos de dominio en dichas islas, sus puertos y costas, a pesar de que las circunstancias no han permitido hasta ahora dar á aquella parte del territorio de la República la atención y cuidados que su importancia exige[...] [...] El Gobierno decreta:

Art. 1° - Las Islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el mar Atlántico, serán regidas por un Comandante Político y Militar, nombrado inmediatamente por el Gobierno”²¹.

- 2) El Decreto-Ley 2191 del 28 de febrero de 1957 crea el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Por su Art. 2.° fijó sus límites: “comprende la parte oriental de la isla Grande y demás islas del archipiélago de Tierra del Fuego e Islas de los Estados y Año Nuevo conforme a los límites fijados por el tratado del 23 de julio de 1881, las islas Malvinas, las islas Georgias del Sur, las islas Sandwich del Sur y el sector Antártico Argentino comprendido entre los meridianos 25 Oeste y 74 Oeste y el paralelo 60° Sur”.
- 3) Por decreto secreto N.° S 681 del 3 de abril de 1982, la Junta Militar argentina creó la Gobernación Militar de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, desafectándolas del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Finalizada la guerra de Malvinas la Gobernación Militar fue dejada sin efecto por el decreto N.° 879 del 15 de mayo de 1983 dictado por el presidente Raúl Alfonsín, reintegrándose el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
- 4) La Ley 23.775 del 26 de abril de 1990 creó la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

18 *Memoria de Relaciones Exteriores*, Buenos Aires, 1885, pág. 254.

19 *Memoria de Relaciones Exteriores*, Buenos Aires, 1887, pág. 244.

20 *Memoria de Relaciones Exteriores*, Buenos Aires, 1888, pág. 156.

21 *Memoria de Relaciones Exteriores*, Buenos Aires, 1888, pág. 29.



- 5) La Ley 26.552 del 18 de noviembre de 2009 enumera los territorios que comprende la Ley 23.775, entre ellos Georgias y Sandwich del Sur.
- 6) La Constitución de la Nación Argentina, dada el 22 de agosto de 1994, en su Primera Disposición transitoria dispone:

“La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional.

La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del Derecho Internacional, constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino”.

Gran Bretaña

El 3 de octubre de 1985, Gran Bretaña agrupó los archipiélagos Georgia y Sandwich del Sur, que hasta entonces habían sido dependencias de las Islas Malvinas, bajo la denominación “Territorio británico de ultramar de las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur”, gobernado por el gobernador de las Malvinas en representación de la Reina de Inglaterra y con un administrador local con el título de Government Officer. ■

CORBETA *URUGUAY*

NAVEGACIONES Y ACCIONES ANTERIORES Y POSTERIORES AL RESCATE DE LA EXPEDICION NORDENSKJÖLD

Daniel Della Rodolfa



Despedida de la corbeta *Uruguay* rumbo a la Antártida. (IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*. 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKJÖLD).

Contexto histórico

Durante la presidencia de Sarmiento (1868-1874), en lo que respecta a cuestiones del mar, se sancionaron tres leyes importantes:

La Ley de Adquisición de Armamentos Navales N.º 498 sancionada el 27 de mayo de 1872, que contemplaba la inversión de 2 600 000 pesos fuertes en “tres buques de guerra encorazados, del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en las aguas de la República”¹. Como consecuencia de ello, se formó una escuadra “de hierro y vapor” integrada por dos encorazados: *El Plata* y *Los Andes*; cuatro bombarderas: *Constitución*, *Bermejo*, *Pilcomayo* y *República*; dos cañoneras: *Paraná* y *Uruguay*; dos avisos: *Vigilante* y *Resguardo*, y un vapor: *Fulminante*, depósito de torpedos y de minas. Esta fuerza orgánica de unidades navales se conoció como “Escuadra de Sarmiento”.

La segunda es la Ley N.º 568, sancionada el 5 de octubre de 1872, por la cual se creó la Escuela Naval Militar (llamada, en principio, Escuela de Náutica, pero con el objetivo de ser naval y militar) en el vapor General Brown, que contemplaba la inversión de 2000 pesos fuertes mensuales para los gastos de instalación y de sostenimiento de dicho establecimiento.

Por último, la Ley N.º 1425, sancionada el 4 de octubre de 1873, por la cual se estableció, en Zárate, el primer arsenal de la Marina².

Si bien estas leyes habían afirmado los cimientos de la Marina de Guerra y sentado las bases de su posterior desarrollo, hacia 1880 las diferencias internas en la Armada y las distintas convulsiones dirimidas en el país revelaban pobres resultados, materializados en una escuadra estancada, con los arsenales de Zárate y los talleres de Tigre con instalaciones desprovistas de personal y de materiales para responder a las crecientes demandas y con una estación de torpedos que, tras una explosión del *Fulminante* en el año 1877, aún no había podido restablecerse.

El comercio y las demás actividades que comenzaron a expandirse obligaron a conocer mejor nuestros puertos y nuestras costas, y a descubrir nuevas rutas de navegación, y se planteó la imperiosa necesidad de contar con un organismo específico que atendiera a la seguridad de la navegación y centralizara los esfuerzos aislados ya que, hasta entonces, las actividades hidrográficas se habían realizado en forma dispersa y sin coordinación.

Nació así, el 6 de junio de 1879, la Oficina Central de Hidrografía, cuya misión principal era diseñar cartas generales de la costa y particulares de los ríos y los puertos, organizar un observatorio meteorológico y publicar información periódica sobre descubrimientos de bajíos y escollos, balizamiento y otros, y recopilar los antecedentes necesarios para preparar el derrotero de las costas argentinas. Su comienzo fue modesto: cuatro personas eran todo su elenco, incluido su director, el Coronel de Marina D. Clodomiro Urtubey³.

El Capitán de Navío VGM (RS) Daniel R. Della Rodolfa se desempeñó en los siguientes destinos: Escuela Naval Militar, buque oceanográfico ARA *Islas Orcadas*, portaaviones ARA *25 de Mayo*, Escuela de Suboficiales de la Armada, Escuela de Oficiales de la Armada, rompehielos ARA *Alte. Irizar*, Dirección de Inteligencia, lancha rápida ARA *Indómita*, Escuela Naval Militar, fragata ARA *Libertad*, cazaminas ARA *Chaco*, Área Naval Austral, Escuela de Guerra Naval, patrullero ARA *Murature*, corbeta ARA *Rosales*, Comando Naval Antártico, Dirección de Educación Naval, Estado Mayor Conjunto, Comando Conjunto de Transporte. Pasó a retiro efectivo el 1º de agosto de 2012.

Actualmente, se desempeña como Asesor Náutico Región Antártida en el Servicio de Hidrografía Naval.

Es licenciado en Sistemas de Propulsión (Instituto Universitario Naval) y cursó la maestría en Sociología (UCA). Se capacitó como Oficial de Estado Mayor y Oficial de Inteligencia.

Se desempeñó como docente en el Instituto de Inteligencia de las Fuerzas Armadas y en la Escuela Naval.

1 Oyarzábal, Guillermo Andrés. *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

2 Domínguez, Néstor Antonio. *Sarmiento. Los ríos y el mar argentinos*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.

3 Servicio de Hidrografía Naval. *Centenario del Servicio de Hidrografía Naval*, Buenos Aires, 1979.

El comercio y las demás actividades que comenzaron a expandirse obligaron a conocer mejor nuestros puertos y nuestras costas, y a descubrir nuevas rutas de navegación, y se planteó la imperiosa necesidad de contar con un organismo específico que atendiera a la seguridad de la navegación y centralizara los esfuerzos aislados.

El período comprendido entre 1880 y 1892 define el proceso caracterizado por la influencia política de Julio A. Roca y su visión en relación con el mar como factor de progreso y de desarrollo, según puntualiza claramente Guillermo Oyarzábal en su libro *Los Marinos de la Generación del Ochenta*. La Marina estaba destinada a realizar las siguientes tareas: estudios hidrográficos, canalizaciones, balizamientos, iluminación de las costas, vigilancia sanitaria y policial, protección de los intereses nacionales fuera de la frontera, conservación del orden y comunicación con los puntos excéntricos del territorio, y reafirmaba la necesidad de contar con una fuerza naval capaz de contrarrestar las tendencias expansivas de países ricos y avanzados⁴.

Los congresos geográficos realizados en Londres (1895) y en Berlín (1899) declararon que “el punto de interés geográfico más importante” que quedaba por emprender era la exploración de las regiones antárticas, por lo que sugirieron cinco exploraciones en un corto tiempo: una expedición belga al mando del Teniente de la Real Marina de Bélgica, Adrián de Gerlache (1897); una expedición inglesa al mando de Borchgrevink (1898); otra expedición inglesa a cargo del Oficial de la Real Armada Inglesa Roberto F. Scott (1901); una expedición alemana a cargo del geógrafo profesor Erich Von Drygalski (1901) y una expedición sueca a cargo del geógrafo profesor Otto Nordenskjöld (1901), a quien el Teniente Ballvé pidió, por carta, que estudiase la posibilidad de incorporar a la expedición a un oficial de Marina, para la que finalmente fue designado el Alférez Sobral.

Argentina colaboró, a iniciativa del Teniente Ballvé (1899), con la instalación del observatorio meteorológico-magnético en la Isla Año Nuevo (1902)⁵.

El 28 de mayo de 1902, se firmaron los Pactos de Mayo, y llegó a buen destino la aventura y grave tensión con Chile por cuestiones de límites.

En 1903, el General Julio Argentino Roca ejercía su segunda presidencia; gobernaba desde 1898.

En 1916, en dos conferencias, el Vicealmirante Segundo Storni puso de manifiesto la necesidad de volcar la atención de los argentinos a la defensa de los intereses marítimos de su propio país⁶.

Características del buque, botadura y llegada al país

Sancionada la Ley de la Nueva Escuadra, el entonces Presidente Domingo Faustino Sarmiento dispuso el urgente traslado del Ministro plenipotenciario Manuel Rafael García Aguirre en comisión a Londres, para la suscripción de los contratos pertinentes y la posterior supervisión de la construcción de los buques. Los colaboradores del Ministro en su tarea fueron Hunter Davidson, Pierre Gustave Totant Beauregard y Thomas Jefferson Page, ex oficiales confederados de la Guerra de Secesión de los Estados Unidos.

La corbeta-cañonera Uruguay fue construida con características de buque mixto –vela y vapor– por el astillero Cammell Laird hermanos, en Birkenhead, Liverpool, Inglaterra, en 1873. Su costo total fue de 21 000 libras esterlinas. Fue botada el 6 de marzo de 1874.

El diseño de construcción de la corbeta presentó una eslora de 46,36 m y una manga de 7,63 m, con un puntal de 5,4 m, un calado de 3,5 m y un desplazamiento de 550 toneladas. El casco de hierro estaba totalmente forrado con madera de teca de 31 mm de espesor y, sobre él, había planchas de zinc en la obra viva. El buque también contaba con tres mamparos estancos. Con respecto a su arboladura, su aparejo inicial fue de goleta de tres palos, y la altura del palo mayor sobre la flotación era de 25,15 m. Tenía quince velas, con una superficie total de 612,28 m².

4 Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Los Marinos de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

5 Destéfani, Laurio H., *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

6 Domínguez, Néstor Antonio, *Sarmiento. Los ríos y el mar argentinos*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2012.



El período comprendido entre 1880 y 1892 define el proceso caracterizado por la influencia política de Julio A. Roca y su visión en relación con el mar como factor de progreso y de desarrollo.

Mascarón de proa de la corbeta *Uruguay*. (IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*, 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKIÖLD).

Su sistema de propulsión estaba conformado por una máquina a vapor *compound* de alta y baja presión, dos calderas alimentadas a carbón, para 475 HP, y 97 t de capacidad en sus carboneras. El sistema accionaba una hélice de bronce Bevis de dos palas rebatibles, de uso neutro o en bandera en oportunidad de navegar a vela. Desarrollaba una velocidad crucero de 10 nudos o una máxima de 11 nudos –en navegación mixta de vela y vapor– y una económica de 6 nudos; su autonomía era de 1500 millas.

El armamento original fue de cuatro cañones del tipo Vavasseur de avancarga, es decir, que los cargaban por la boca, y eran de siete pulgadas; también tenía dos de “a 160 li-

bras” y dos de “a 20 libras”⁷. El alojamiento estaba preparado para abrigar una dotación de catorce oficiales y cien tripulantes.

En una de sus cartas al presidente Sarmiento, García Aguirre le manifiesta: “Aquí me tiene usted de contralmirante, sobrestante y ‘pagante’ en medio de un infierno de martillazos y de hierros candentes, trepando por andamios y penetrando como ratón por conductos estrechos para ver cómo va la marina. Activé la salida de las cañoneras para el 15 de mayo, harán la salva el 9 de julio, Dios mediante, en la rada anterior de Buenos Aires”⁸.

Finalizados su construcción y su alistamiento el 2 de mayo de 1874, al mando del capitán inglés Jaime A. Powlett y una tripulación de 27 hombres, inició su viaje al país en convoy con la *Paraná*, y ambas arribaron a Montevideo el 5 de julio del mismo año. En este puerto, esperaba a la *Uruguay* su primer Comandante, Teniente Coronel Erasmo Obligado, quien recibió el buque simbólicamente el 6 de julio, y luego zarpó y entró al Riachuelo el día siguiente. Entonces, ambos buques fueron inspeccionados por una Comisión Inspectoras que los recibió bajo acta.⁹

“Aquí me tiene usted de contralmirante, sobrestante y ‘pagante’ en medio de un infierno de martillazos y hierros candentes, trepando por andamios y penetrando como ratón por conductos estrechos para ver cómo va la marina, active la salida de las cañoneras para el 15 de mayo; harán la salva el 9 de julio, Dios mediante, en la rada anterior de Buenos Aires.”

Navegaciones y acciones anteriores al rescate de la Expedición Nordenskjöld

Durante el transcurso de estos 27 años de duros servicios en la Armada, habían ejercido su comando treinta y dos comandantes¹⁰ y, en su historial, podemos mencionar varios jalones de significación y muchas acciones rutinarias, pero abnegadas.

En cuanto a las navegaciones y las acciones desarrolladas, podemos encuadrarlas, según su importancia, en estratégicas, políticas, económicas y humanitarias, y en levantamientos hidrográficos y balizamiento.

Estratégicas:

Desde inicios de diciembre de 1874 hasta noviembre de 1875, permaneció como buque estacionario en la isla Martín García, tarea que volvió a cumplir desde junio del año 1885 y durante la mayoría de los meses del año 1886 en Montevideo.

A fines del año 1878, formó parte de la expedición al río Santa Cruz, comandada por el Comodoro Luis Py, junto con el monitor *Los Andes*, las bombarderas *Constitución* y *República* y la corbeta *Cabo de Hornos*, con el objetivo de reivindicar la soberanía argentina sobre esa región, amenazada por Chile. Allí desembarcó, el 28 de noviembre, el personal del Regimiento de Artillería de Plaza al mando del Sargento Mayor Félix Adalid, destinado a la guarnición Santa Cruz.

El 5 de abril de 1879, llegó a Carmen de Patagones. Una de sus embarcaciones menores navegó el Río Negro hasta el río Limay. La *Uruguay* estaba en el Río Negro cuando las tropas expedicionarias al desierto llegaron a ese río.

Políticas:

No bien arribada al país, fue tomada durante la revolución mitrista del 24 de septiembre de 1874, que disputaba la sucesión presidencial de Sarmiento, otorgada, por las urnas, a Nicolás Avellaneda.

7 Destéfani, Laurio H., *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

8 Wikipedia.

9 www.histarmar.com.ar.

10 Comandantes, Véase el listado de.



El Presidente de la Nación Julio A. Roca y el Ministro de Marina Onofre Betbeder en la ceremonia de partida de la corbeta *Uruguay* a la Antártida.

(IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*, 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKIÖLD).

Durante varios meses del año 1876, participó en las campañas en el litoral entrerriano contra el caudillo Ricardo López y bombardeó posiciones de artillería rebelde en las márgenes del río Uruguay¹¹.

En junio de 1877, entre otras causas y a raíz del episodio que la historia naval titula “motín de los gabanes”, se refunda la Escuela Naval a bordo de la cañonera-corbeta *Uruguay*, y su Comandante, el Teniente Coronel de Marina Martín Guerrico, asume la dirección de la Escuela. Hacia fines de ese año, realizó una navegación, recorrió las costas marítimas y alcanzó los 44° de latitud sur, a donde concurrió en misión especial a San José, provincia de Chubut, para salvaguardar la colonia galesa de la ofensiva india.

Durante el transcurso del año 1879, egresaron tres promociones. El 8 de enero de 1880, el asiento de la Escuela Naval se trasladó nuevamente al vapor *General Brown*. En abril del año 1881, honró la llegada al país de los restos mortales del General Juan José Viamonte quien, por sus diferencias con Juan Manuel de Rosas, se había exiliado en Montevideo, donde falleció en 1843.

Durante el año 1883, la *Uruguay* brindó asistencia a la corbeta de guerra de los Estados Unidos *Brooklyn* y al aviso de la marina francesa *Volage*, integrantes de las misiones extranjeras que visitaron las costas patagónicas y observaron, desde allí, el paso del planeta Venus en su órbita más cercana a la Tierra.

Trasladó los restos mortales del senador nacional Nicolás Avellaneda, ex presidente argentino, que había fallecido en noviembre de 1885, en viaje de regreso desde Europa. En un viaje al sur, transportó al doctor Otto Nordenskjöld y a sus compatriotas en misión científica a Tierra del Fuego¹².

Económicas:

A principios y en septiembre del año 1882, efectuó viajes al sur en la búsqueda de embarcaciones guaneras que operaban ilegalmente en las costas argentinas. Durante el último viaje, estableció las Subprefecturas de Roca y de Deseado, en la provincia de Río Negro y en la provincia de Santa Cruz, respectivamente.

La *Uruguay* estaba en el Río Negro cuando las tropas expedicionarias al desierto llegaron a ese río.

¹¹ Secretaría General Naval, Corbeta *Uruguay*, Buenos Aires, 2003.

¹² Destéfani, Laurio H., *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.

Humanitarias:

Hacia mediados del año 1879, la corbeta estuvo en la zona de San José y brindó asistencia a los colonizadores galeses del Chubut en la búsqueda de agua potable.

En noviembre de 1881, realizó dos salvamentos en los que brindó socorro a los naufragos de la barca francesa *Esperance* y de la ballenera *Batista*.

Desde su fondeadero en Los Pozos, cumplió servicio de vigilancia sanitaria durante 1883 a causa del cólera en Europa. También a raíz de la epidemia de fiebre amarilla que asoló al Brasil y a otros países de la región, incrementó las tareas de vigilancia sanitaria en el antepuerto de Buenos Aires, desde fines de 1883 hasta parte del siguiente año.

En enero de 1884, asistió a la goleta *Veloz* en las cercanías del cabo San Antonio. En junio de 1887, brindó socorro a los tripulantes del transporte *Magallanes*, que había naufragado en el fondeadero de Deseado en su primer viaje a Ushuaia, cuando llevaba provisiones para las subprefecturas patagónicas. En noviembre de ese año, auxilió a los naufragos de la barca *Cambalú*.

El año 1889 la tuvo como protagonista en la ayuda que brindó en aguas del Río de la Plata a la barca inglesa *Kaisio*¹³.

Levantamientos hidrográficos y balizamiento

Estuvo afectada a la colocación de balizas sobre las costas bonaerenses y realizó relevamientos costeros en la zona de la bahía de Samborombón durante gran parte de 1878. Los últimos años del siglo XIX ven extenderse e intensificarse los levantamientos hidrográficos en el río de La Plata y en las costas argentinas y, en 1888, intervino en el levantamiento del canal de Bahía Blanca. El mando del buque estuvo a cargo del prestigioso Capitán Martín Rivadavia, quien más tarde sería el Primer Ministro de Marina.

Navegaciones y acciones posteriores al rescate de la Expedición Nordenskjöld

A fines de 1904, la cañonera-corbeta *Uruguay* fue destinada para una nueva expedición antártica, en la que habría de cumplirse una doble misión: relevar al personal del establecimiento meteorológico de la isla Laurie en las Orcadas del Sur y realizar la búsqueda preventiva de la expedición francesa del Doctor Juan Bautista Charcot, quien debería estar operando en la parte occidental de la península Antártica¹⁴.

La corbeta efectuó el relevo de la dotación de Orcadas y continuó viaje el 1 de enero de 1905 tras poner proa a las Islas Shetland del Sur. En su derrota, tuvo que forzar campos de hielo que se interponían en su rumbo y que obligaron a su Comandante Teniente de Navío Ismael Galíndez a aplicar una técnica nueva y que fue usada posteriormente por los modernos rompehielos: apoyaba la proa del buque sobre el frente de hielo y daba máquinas adelante hasta quebrar o desplazar el bandejón y, luego, avanzaba por el canal abierto.

La *Uruguay* buscó infructuosamente a los expedicionarios franceses en el archipiélago señalado y en el estrecho de Gerlache, donde navegó usando la carta realizada por el expedicionario belga, anotando todas las novedades náuticas sobre la marcha. Alcanzó la latitud 64° 57' S, casi tan al sur como fortuitamente había llegado el Almirante Brown

Durante los viajes de relevos, se realizaban tareas hidrográficas, debido a que las cartas inglesas y los croquis que se utilizaban para navegar eran sumamente defectuosos

¹³ Secretaría General Naval, Corbeta *Uruguay*, 2003.

¹⁴ Capdevilla, Ricardo, y Santiago COMERCI, *Historia Antártica Argentina*, Buenos Aires, Dirección Nacional del Antártico.



Motones y jarcia
de la *Uruguay*.
IMAGEN: CORBETA *URUGUAY*. 1903/2003.
CENTENARIO DEL RESCATE
DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKIÖLD.

Recuerdo de la Expedición Polar Argentina

Cañonera Uruguay

en su campaña de corso al Pacífico en 1815. Mientras tanto, los franceses habían partido hacia el oeste en viaje de exploración por el mar de Bellingshausen.

Cumplido su cometido –aún no había expirado el plazo fijado por Charcot– y con el enriquecido conocimiento náutico de una zona casi desconocida, la cañonera-corbeta puso rumbo al norte y arribó el 8 de febrero a Buenos Aires.

Las navegaciones posteriores a la Antártida, que fueron once, continuaron con la tarea de relevar las dotaciones (un jefe científico, tres ayudantes y un cocinero) del Observatorio y hacer entrega de los víveres, instrumentos y demás elementos remitidos por el Ministerio de Agricultura.

En cinco de estas navegaciones, recalaron en la bahía Cumberland de la isla San Pedro, la mayor de las Georgias del Sur, donde funcionaba la Compañía Argentina de Pesca. Todos los comandantes que recalaron en Cumberland resaltan el especial trato por parte del Capitán Larsen y el personal de la compañía, que colmaban de atenciones a la plana mayor y al personal de la cañonera-corbeta. En una oportunidad, Lar-

sen obsequió dos remesas de pan fresco y dos capones que fueron muy valorados a bordo. El Comandante retribuyó con un almuerzo al que concurrió el capitán de la factoría junto con cinco miembros de su familia y otras seis personas.

Estas estadías se aprovechaban para efectuar reparaciones de máquinas y limpieza de calderas, completar agua, víveres y, especialmente, carbón; se embarcaban entre 30 y 40 toneladas de carbón Cardiff.

Durante los viajes de relevos, se realizaban tareas hidrográficas, debido a que las cartas inglesas y los croquis que se utilizaban para navegar eran sumamente defectuosos; entonces, se aprovechaba toda oportunidad favorable para hacer un relevamiento rápido por marcación y distancia, que se obtenía tomando ángulos horizontales.

Con todos estos datos obtenidos y la información recibida por parte de los capitanes de los balleneros, que nuestros hombres llamaban “los vaporcitos”, en el año 1916 la Oficina de Hidrografía pudo publicar, con el título de “Fondeaderos de la Tierra del Fuego”, la primera carta antártica donde se describen la características de los principales puertos de las Islas Orcadas del Sur.

Respecto de “los vaporcitos”, existe la siguiente anécdota del Teniente de Navío César Maranga que, en su informe, relata que, en una conversación con el capitán del ballenero *Palmer* (de bandera Noruega), este le manifestó que tenían la orden del delegado del gobierno inglés de que siempre debía encontrarse un “vaporcito” para presenciar cuando ocurrían los relevos. Este delegado se encontraba en la isla Signy, donde había fondeado un buque factoría.



Tripulación de la *Uruguay*.

La última navegación efectuada por la cañonera-corbeta a la Antártida fue entre el 15 y el 29 de febrero de 1922. Al respecto, con inmejorable pluma, dice el Profesor Daniel R. Azcárate: “Aquel febrero de 1922, las rigurosas aguas de los mares del sur enjuagaron sus espumas por última vez sobre el noble casco de la corbeta. Vigorosos y rutilantes, los oleajes ofrecieron su adiós a la *Uruguay*. Latitudes australes y buque parecían despedirse en silenciosa alianza de respeto y mutua admiración”.

Las distintas tripulaciones han recibido elogiosas calificaciones de las cuales destaco:

- “Los oficiales han prestado, en todo momento, un concurso tan eficaz y esmerado que es digno del mayor encomio”.
- “El personal subalterno ha demostrado suficiencia en sus deberes y, sobre todo, muy buena voluntad en el trabajo”.

Cada viaje se efectuó con una orden precisa y detallada donde se incluía la derrota que debía cumplirse.

Normalmente, se zarpaba de Dársena Norte y se navegaba por el canal hasta el kilómetro 37, donde se rectificaban los compases y se levantaban las curvas de desvíos, con el método Ballvé, que estaba de moda. Luego, se seguía por el canal Punta Indio hasta el codillo y, de allí en demanda del faro Cabo San Antonio, para luego recalar en faro Punta Mogotes, donde se trazaba la derrota para recalar en Malvinas y luego con rumbo directo para recalar en las Orcadas, dependiendo, normalmente, de la intensidad y la dirección del viento, que predominaba del SW y S con fuerza muy variable.

En ciertas ocasiones, se elegía un punto 30 millas al norte de la isla Coronación con el objeto de, una vez llegados a la altura del meridiano de esta isla, poner rumbos próximos al sur y cortar lo más normalmente posible la zona de los icebergs, que se hacía difícil navegar por las continuas nieblas y la presencia de témpanos cada vez más numerosos, lo que obligaba a extremar la vigilancia.

Varios comandantes, para la navegación de ida a Orcadas, veían con ventaja la escala en Ushuaia, “no sólo por higiene, alimentación, etcétera, sino para facilitar a los comandantes y oficiales la oportunidad de la práctica provechosa que resulta la navegación por el Estrecho de Magallanes y los canales. Al regresar, lo hacían por las Georgias”.

Por Orden General N.º 205 del 16 de noviembre de 1927, la cañonera-corbeta *Uruguay* pasó a situación de buque radiado.

La última navegación efectuada por la cañonera-corbeta a la Antártida fue entre el 15 y el 29 de febrero de 1922.

COMANDANTES

- Del 8 de agosto de 1874 al 24 de septiembre de 1874: Tte. Cnel. de Marina Erasmo Obligado
- Del 24 de septiembre de 1874: Sgto. Mayor de Mar. Federico Spur
- De 1874 al 2 de enero de 1875: Cnel. de Marina Bartolomé Cordero
- Del 2 de enero de 1875 al 1 de julio de 1877: Sgto. Mayor de Marina Rafael Blanco
- Del 1 de julio de 1877 al 5 de abril de 1878: Tte. Cnel. de Marina Martín Guerrico
- Del 5 de abril de 1878 al 7 de noviembre de 1878: Sgto. Mayor de Marina Martín Rivadavia
- Del 7 de noviembre de 1878 al 6 de abril de 1879: Tte. Cnel. de Marina Martín Guerrico
- Del 6 de abril de 1879 al 10 de junio de 1879: Tte. de Marina Jorge H. Barnes
- Del 10 de junio de 1879 al 1 de marzo de 1880: Tte. Cnel. de Marina Martín Guerrico
- Del 1 de marzo de 1880 al 10 de mayo de 1880: Tte. de Marina Pedro Latorre
- Del 10 de mayo de 1880 al 7 de diciembre de 1881: Tte. Cnel. de Marina Rafael Blanco
- Del 7 de diciembre de 1881 al 5 de febrero de 1882: Cap. de Marina Ramón Cavenago
- Del 5 de febrero de 1882 al 15 de noviembre de 1882: Tcnl. de Marina Rafael Blanco
- Del 15 de noviembre de 1882 al 1 de diciembre de 1882: Cap. de Marina Félix Ponsati
- Del 1 de diciembre de 1882 al 12 de mayo de 1888: Tcnl. de Marina Rafael Blanco
- Del 12 de mayo de 1888 al 12 de diciembre de 1888: Martín Rivadavia
- Del 12 de diciembre de 1888 al 2 de enero de 1889: Tte. de Navío Daniel Rojas Torres
- Del 2 de enero de 1889 al 3 de enero de 1892: Cap. de Fragata Cándido de Eyroa
- Del 3 de enero de 1892 al 12 de octubre de 1892: Emilio V. Barilari
- Del 12 de octubre de 1892 al 15 de noviembre de 1892: Tte. de Navío Riburico Aldao
- Del 15 de noviembre de 1892 al 3 de enero de 1893: Cap. de Fragata Emilio V. Barilari
- Del 3 de enero de 1893 al 10 de febrero de 1893: Tte. de Navío Macedonio Bustos
- Del 10 de febrero de 1893 al 25 de abril de 1893: Tte. de Navío Fernando Muza
- Del 25 de abril de 1893 al 18 de febrero de 1895: Cap. de Fragata Carlos Beccar
- Del 18 de febrero de 1895 al 12 de junio de 1896: Cap. de Fragata Darío Saráchaga
- Del 12 de junio de 1896 al 11 de junio de 1897: Tte. de Navío Tomás Peña
- Del 11 de junio de 1897 al 1 de enero de 1898: Tte. de Navío Daniel Rojas Torres
- Del 1 de enero de 1898 al 3 de abril de 1898: Tte. de Navío Tomás Peña
- Del 3 de abril de 1898 al 4 de enero de 1899: Tte. de Navío Adolfo Argerich
- Del 4 de enero de 1899 al 2 de enero de 1900: Cap. de Fragata Eugenio Leroux
- Del 2 de enero de 1900 al 3 de mayo de 1902: Tte. de Fragata Ricardo Hermelo
- Del 3 de mayo de 1902 al 1903: Cap. de Fragata Guillermo Mc Carthy
- De 1903 a 1904: Tte. de Navío Julián Irizar
- De 1904 al 17 de septiembre de 1904: Tte. de Navío Ricardo Hermelo
- Del 17 de septiembre de 1904 al 30 de marzo de 1905: Tte. de Navío Ismael Galíndez
- De 30 de marzo de 1905: Tte. de Navío Enrique Fliess
- De 1905 a octubre de 1906: Tte. de Navío Joaquín Ramiro
- De octubre de 1906 a julio de 1907: Tte. de Navío Ricardo Hermelo
- De julio de 1907 al 1 de enero de 1908: Tte. de Navío Carlos M. Valladares
- Del 1 de enero de 1908 al 2 de diciembre de 1908: Tte. de Navío Jorge Yalour
- De diciembre de 1908 a junio de 1909: Tte. de Navío Carlos Somoza
- De junio de 1909 a diciembre de 1909: Tte. de Navío Mario Storni
- De diciembre de 1909 a octubre de 1910: Tte. de Navío César Maranga
- De octubre de 1910 a diciembre de 1910: Tte. de Fragata Víctor Rolandone
- De diciembre de 1910 a junio de 1911: Tte. de Navío Guillermo Llosa
- De junio de 1911 a diciembre de 1911: Tte. de Fragata Jorge Reinafé
- De diciembre de 1911 a febrero de 1912: Tte. de Fragata Juan Cánepa
- De febrero de 1912 a junio de 1913: Tte. de Fragata José Gregores
- De junio de 1913 a enero de 1914: Tte. de Navío Américo Fincati
- De enero de 1914 a octubre de 1914: Tte. de Fragata Alberto Sadous
- De octubre de 1914 a diciembre de 1914: José M. Garibaldi
- De diciembre de 1914 a noviembre de 1915: Tte. de Navío Ignacio Espíndola
- De noviembre de 1915 a enero de 1917: Tte. de Navío Dalmiro Sáenz
- De enero de 1917 a octubre de 1917: Tte. de Navío A. Palisa Mujica
- De octubre de 1917 a enero de 1919: Tte. de Navío Eleazar Videla
- De enero de 1919 a enero de 1920: Tte. de Navío Jorge Games
- De enero de 1920 a enero de 1921: Tte. de Navío Daniel Capanegra
- De enero de 1921 a mayo de 1921: Tte. de Navío Domingo Casamayor
- De mayo de 1921 a diciembre de 1921: Tte. de Navío Julián de la Pesa
- De diciembre de 1921 a febrero de 1922: Tte. de Navío Rodolfo A. González
- De febrero de 1922 a octubre de 1922: Tte. de Navío Francisco A. Lajous
- De octubre de 1922 a enero de 1924: Tte. de Navío Torcuato Monti
- De enero de 1924 a junio de 1924: Tte. de Navío Francisco Clarizza
- De junio de 1924: Tte. de Navío Pedro Quihillat

Conclusiones

Llama la atención que la conformación de la escuadra a la que perteneció la cañonera-corbeta *Uruguay* obedeciera a un buen asesoramiento inglés, como sugiere el Capitán Oyarzábal¹⁵, ya que imperaba, en esa época, el pensamiento estratégico delineado por el almirante francés Theophile Aube en su obra *La Guerra Naval y los Puertos Militares de Francia*, publicada en el año 1882 (conocida como la *Jeune École*), dado que fueron construidas todas las unidades en Gran Bretaña.

Si bien es cierto que en el último cuarto del siglo XIX el impulso puesto en los desarrollos de nuevas armas submarinas y de las embarcaciones ligeras que las portaban parecía confirmar la factibilidad de este enfoque, el pensamiento estratégico en Gran Bretaña, como gran potencia naval que era, se encontraba sometido a una profunda revisión, a pesar de que los estrategas ingleses seguían enamorados del pensamiento estratégico elaborado por Alfred Thayer Mahan¹⁶.

En sus 53 años de trayectoria, la cañonera-corbeta completó importantes estudios para cartas y relevamientos para el Servicio de Hidrografía Naval, al que sus servicios estuvieron afectados, en navegaciones que llevaron a la *Uruguay* por todos los rincones de la costa fluvial, litoral marítimo argentino, Antártida e isla San Pedro de las Islas Georgias del Sur.

Las misiones y las acciones desarrolladas por la cañonera *Uruguay* han permitido reconocer y sostener en el tiempo la **importancia estratégica, política, económica y medio ambiental del Atlántico Sur y la Antártida**, razón por la cual debemos, avanzado hoy este siglo XXI, **diseñar e implementar políticas tendientes a transformarnos en un país verdaderamente marítimo con identidades, intereses, políticas y capacidades acordes**¹⁷.

Nos es útil recordar el lema centenario del Servicio de Hidrografía Naval:

“Si conoces bien tu mar, mejor defenderás su tierra”.

Por último, para complacer al señor Contraalmirante Pablo Arguindeguy, aunque hoy sólo nos quede su vasta obra en la que decía que: “le falta a la fecha (1972) el poeta que le cante su saga”¹⁸ a la cañonera-corbeta, finalizaré con una poesía, escrita por Héctor Pedro Blomberg¹⁹, que dice así:

En el mes de octubre de 1903, la corbeta *Uruguay*, al mando del Teniente de Navío Julián Irizar, zarpó de Buenos Aires para socorrer a los miembros de la Expedición Nordenskjöld, que se hallaban perdidos en los hielos polares.

*El beso de la muerte sintió sobre los mares
Cuando surcó las aguas de aquella latitud
Y oyó el largo lamento de los vientos polares
Clamando en las espumas: "¡Más al Sud! ¡Más al Sud!"*

*¡Más al Sud! Las estrellas de la Libra remota
Temblando en los misterios del firmamento austral,
Heladas y lejanas, alumbran la derrota
De la corbeta errante, fantástica, espectral.*

*¡Más al Sud! Las riberas de los eternos hielos
Que sólo contemplaron las pupilas de Dios
Desde el silencio augusto de los glaciales cielos,
Llamaban a lo lejos con desolada voz.*

*Atrás quedaba el Cabo, lloroso de tormentas:
La muerte que rondaba la fría inmensidad
Cantaba en las rabiosas espumas cenicientas,
Y había en las estrellas extraña claridad.*

*Heroica y solitaria, la intrépida corbeta
Se hundía en la remota y helada latitud,
Donde gimen las aguas postreras del planeta,
Para salvar las almas perdidas en el Sud...*

*Cuando volvió, los ojos de las constelaciones,
Las estrellas eternas del firmamento austral,
Alumbraban los mares poblados de visiones,
Y allá en el cabo de Hornos dormía el temporal²⁰. ■*



(IMAGEN: CORBETA URUGUAY, 1903/2003. CENTENARIO DEL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN NORDENSKJÖLD).

BIBLIOGRAFÍA

- OYARZÁBAL, Guillermo Andrés, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003.
- DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, *Sarmiento. Los ríos y el mar argentinos*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2012.
- DESTÉFANI, Laurio, *100 Años de un Rescate Épico en la Antártida*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003.
- Secretaría General Naval, Departamento de Relaciones Públicas, *Corbeta Uruguay*, Buenos Aires, 2003.
- Boletín del Servicio de Hidrografía Naval, Centenario del Servicio de Hidrografía Naval, Buenos Aires, 1979.
- Publicación H-539, *Faros Argentinos*, Servicio de Hidrografía Naval, Buenos Aires, 2004.
- PERTUSIO, Roberto Luis, *Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2015.
- KOUTOUDJIAN, ADOLFO, *Geopolítica del Mar Argentino*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2015.
- MONETA, José, *Recuerdos de un Marino*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2013.
- 15 Oyarzábal, Guillermo Andrés, *Los Marineros de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.
- 16 Pertusio, Roberto Luis, *Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2015.
- 17 Koutoudjian, Adolfo, *Geopolítica del Mar Argentino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2003.
- 18 Arguindégui, Pablo, *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, 1972*.
- 19 Poeta, guionista, comediógrafo y periodista argentino. Autor de famosos tangos.
- 20 Blomberg, Héctor Pedro, *Cantos Navales Argentinos*, Buenos Aires, 1968.

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 8 de abril de 2015

Presidente:	Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin
Vicepresidente 1°:	Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias..... <i>Director de Contacto de la Sede Tigre</i>
Vicepresidente 2°:	Contraalmirante VGM (R) Carlos Bartolomé Castro Madero
Secretario:	Capitán de Navío VGM (R) Mario I. Carranza Hortelup..... <i>Presidente del Comité de Socios</i>
Tesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Carlos Omar González..... <i>Jefe del Comité de Control de Gestión Económico-Financiero</i>
Protesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Juan Carlos Franco

Vocales Titulares:

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro García Sanabria	<i>Director de Contacto de la Sede Núñez</i>
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz	
Capitán de Navío IM VGM (R) Juan Fernando Pendino	<i>Jefe de la Delegación Bahía Blanca</i>
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Víctor Cavilliotti	
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Luis Alessandrini	<i>Jefe del Comité Académico</i>
Capitán de Navío VGM (R) Oscar Adolfo González	
Contraalmirante VGM (R) Eduardo Raúl Castro Rivas	
Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi.....	<i>Director del Boletín del Centro Naval</i>
Capitán de Navío VGM (R) Mario Hugo Figueroa.....	<i>Director de Contacto de la Sede Olivos</i>
Contraalmirante VGM (R) Pablo Carlos Rossi	
Capitán de Navío VGM (R) Alberto Scotto Rocha.....	<i>Jefe del Comité de Deportes</i>
Contraalmirante VGM (R) Pablo Marcelo Vignoles.....	<i>Presidente del Instituto de Publicaciones Navales</i>
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Alejandro Pingitore.....	<i>Jefe del Comité de Reglamentación</i>
Capitán de Fragata José Alberto Marti Garro	
Capitán de Navío VGM (R) Pablo Ramón Marín.....	<i>Vocal Titular ante la FEMFASE</i>
Capitán de Navío VGM (R) Juan José Iglesias	

Vocales Suplentes:

Capitán de Fragata VGM (R) Alejandro Castrilli
Contraalmirante Guillermo Tyburec
Capitán de Navío Carlos María Allievi
Teniente de Fragata Leonor Alejandra Ávila Dau

Vocales Adscriptos:

Capitán de Navío (R) Eduardo Rubén Demarco.....	<i>Jefe del Comité de Actividades Culturales</i>
Teniente de Fragata (R) José Alejandro Galandrini.....	<i>Director de Contacto del Anexo Hotel</i>
Capitán de Navío Alejandro Raúl Chacoff.....	<i>Jefe de la Delegación Puerto Belgrano</i>
Capitán de Navío Marcelo Ricardo Flamini.....	<i>Jefe de la Delegación Mar del Plata</i>
Capitán de Navío IM (R) Jorge Alberto Noblea Lamoglia	<i>Jefe de la Delegación La Plata</i>

COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares:

Capitán de Navío (R) Gustavo Eduardo Prieto
Capitán de Navío (R) Juan José Membrana
Capitán de Navío Contador (R) Julio César Ciarrocca
Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas

Fiscalizador Suplentes:

Capitán de Navío VGM (R) Oscar Osvaldo Brandeburgo
Contraalmirante Contador Juan José Palermo



Resumen de noticias de NUESTROMAR

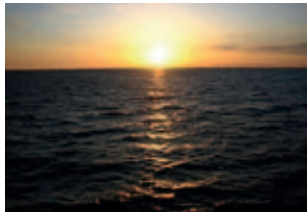
7 de septiembre al 31 de diciembre de 2016.

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

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

Siga NUESTROMAR en Facebook: facebook.com/fnuestromar y en Twitter: twitter.com/nuestromar

ECOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE



El océano ralentizó el cambio climático de 1998 a 2013

La desaceleración de la tendencia mundial de calentamiento global entre 1998 y 2013 representó una

redistribución de energía del sistema terrestre, con el océano absorbiendo el calor extra. El fenómeno fue referido por algunos como el “hiato del calentamiento global”. 16/11/2016



El río Gualeguaychú tiene valores de contaminación mayores a lo permitido

El monitoreo medioambiental

fue hecho por el Comité Científico en la planta Orión (UPM-ex Botnia). Consignó que el río “tiene algunos valores” de contaminación que “han superado los límites de la normativa vigente”. 04/11/2016

TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL



Molestia argentina por la falta de respuesta de Paraguay en hidrovía

Especialistas argentinos expresaron que el memorándum firma-

do entre Paraguay y Estados Unidos para el desarrollo de la hidrovía viola acuerdos internacionales porque contempla trabajos del Ejército estadounidense en área de soberanía compartida. Señalan que hay negociaciones entre las cancillerías para excluir el tramo y que el canciller Eladio Loizaga complica el panorama. 09/12/2016



Según Drewry, el mercado de transporte marítimo de contenedores tocó fondo

(FNM) Para la consultora

marítima global Drewry, la quiebra de Hanjin representa la llegada al fondo del mercado del transporte marítimo de contenedores. En su reciente evaluación y pronóstico anual 2016/17 sobre el sector, sostiene que a pesar de las persistentes preocupaciones por la debilidad del comercio y el exceso de oferta de bodega, es esperable de aquí en más, una gradual recuperación del mercado. 20/10/2016

PESCA Y ACUICULTURA



La industria pesquera generó divisas por u\$s 1.254 millones en 9 meses

Las exportaciones crecieron un 17,3 por ciento con respecto

al mismo período de 2015. El valor del calamar trepó 120,8% y el de la merluza lo hizo en un 29,6%. Las exportaciones argentinas de pescados y mariscos

acumularon entre enero y septiembre un ingreso de divisas por 1.254 millones de dólares, lo que significó un crecimiento de 17,3% en comparación con los primeros nueve meses de 2015, según las estadísticas del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (Senasa). 29/11/16

ENERGIA Y MINERALES



La primera turbina mareomotriz de América del Norte, entra en pruebas operativas

(FNM) La primera turbina de mareomotriz nor-

teamericana basada en el aprovechamiento del flujo de mareas, acaba de ser instalada en Nueva Escocia, Canadá. La máquina, de 2 megawatt de potencia y 1.000 toneladas de peso, fue instalada la semana pasada por Cape Sharp Tidal, en el sitio de pruebas del Centro de Investigaciones de Energía Oceánica de Fundy (FORCE, según sus siglas en inglés), ubicado cerca de la localidad de Parrsboro.

CIENCIA, TECNOLOGÍA Y EDUCACION



Las doscientas noventa mil 'leguas de cable submarino' que expanden las comunicaciones cada día

Se calcula que hay 1,4 millones de kilómetros de cable submarino instalado en el fondo del mar para facilitar la tecnología que permite al mundo ser una auténtica aldea global. Se cumplen 150 años de la entrada en funcionamiento del primer cable transoceánico, que unía Irlanda y Terranova, y marcó el inicio de una era de crecimiento imparable. 27/10/2016



Desarrollan desalinizador de agua de mar que funciona con energía de olas (México)

La Universidad de Colima (Ucol) desarrolló un prototipo desalinizador de agua de mar que funcionaría con las olas, a fin de ayudar al abasto del

vital líquido para consumo humano en comunidades costeras de escasos recursos. 09/10/2016

DEFENSA, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN



Comprarán lanchas artilladas para patrullar la "autopista fluvial de la droga"

El Gobierno negocia con Israel la adquisición de cuatro embarcaciones rápidas clase Shaldag para reforzar los controles en el río Paraná, por donde se mueve la mayor parte de la marihuana.

02/12/2016



No hay ley en el Amazonas: Piratas de río aterrizan los barcos por las noches

Los piratas del Río Amazonas gozan atacando después

del anochecer. Usando pasamontañas, 15 de los merodeadores irrumpieron en el barco fluvial de Merinaldo Paiva mientras docenas de sus pasajeros dormitaban en sus hamacas. De repente, despertaron para encontrar que les apuntaban con rifles en la cabeza. 14/11/2016

ANTÁRTIDA



Reabastecerán bases de la Antártida con buques propios

Argentina reabastecerá este verano sus 13 bases antárticas utilizando embarcaciones

propias y descartó la contratación de un buque polar, recurso que se utilizó desde el incendio del Rompehielos Almirante Irizar en 2007 que lo dejó fuera de servicio. 14/11/2016



La reserva marina más grande del mundo, en el océano Antártico, será una realidad en 2017

La Comisión para la Conservación de los

Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR, siglas en inglés) acordó el viernes la creación de un área protegida marina de 1,55 millones de kilómetros cuadrados en el mar de Ross, en el océano Antártico, la reserva más grande del mundo. 03/11/2016

MAR CALMO (Noticias para leer sin estrés)



El intrépido inglés que está cruzando a nado el Atlántico

Desde la costa de Senegal, a la de Brasil, 3.200 kilómetros constituyen la in-

creíble gesta. La valentía del ser humano parece no tener límites. Al menos en el terreno deportivo tal y como demuestra la historia que os trae-

mos hoy y que hemos encontrado en 'The Guardian'. Su protagonista es Ben Hooper, un antiguo oficial de policía británico que se ha propuesto el increíble reto de atravesar el océano Atlántico a nado. 05/11/2016



El misterio de los navíos holandeses desaparecidos en el mar de Java

Holanda, que localizó en 2002 tres buques de guerra que se habían hundido en 1942,

investiga ahora su paradero. En la batalla del Mar de Java, librada en febrero de 1942 entre los Aliados y Japón, la flota de buques británicos, australianos, estadounidenses y holandeses no consiguió defender las Indias Orientales Neerlandesas, actual Indonesia. 16/11/2016

UNIVERSIDAD DE LA DEFENSA NACIONAL



UNIDAD ACADÉMICA
ESCUELA DE GUERRA NAVAL

Becas para Socios Activos en Carreras de Posgrado

Maestría en Estudios Estratégicos

(Reconocimiento Oficial y Validez Nacional Res. MCyE Nro 1153/96
Acreditada por RESOLUCION CONEAU Nro 0881/2009.)

Diplomatura de Posgrado en Gestión Logística

(Aprobada por Acta Comité Académico Superior N°02/15)

Especialización en Intereses Marítimas

(Acreditada por la CONEAU el día 9 de septiembre de 2013 durante su sesión N° 384.
Validez oficial del título Res. Nro. 979/15 MECYT)

REQUISITOS DE ADMISIÓN

Graduados de Carreras Universitaria
Conocimientos de idioma inglés

LUGAR DE DESARROLLO

Universidad de la Defensa Nacional
Unidad Académica
Escuela de Guerra Naval
Luis María Campos 480

CONSULTAS

4346-8600 int. 3258
(Lu-Ju 9:30-15; Vi 10-13)
ua_esgn@ara.mil.ar
www.esgn.edu.ar

ABIERTA LA INSCRIPCIÓN

INICIO MARZO 2017

Socios activos
del Centro Naval
Beca 100%

Otros socios
Consultar posibilidad de beca

EL ASILO DIPLOMÁTICO Y NAVAL ARGENTINO DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.

Los marinos argentinos del
torpedero *Tucumán* y del crucero
25 de Mayo en 1936/1937

Tomás Merino



Refugiados a bordo del *Tucumán*.

La Guerra Civil Española¹

Todas las guerras son malas, pero las guerras civiles son las peores de todas, pues enfrentan al amigo contra el amigo, al vecino contra el vecino, al hermano contra el hermano. Hace ochenta años, entre 1936 y 1939, una espantosa guerra civil tuvo lugar en España. Causó miles de muertos, destruyó hogares, arruinó el país y llevó a mucha gente al exilio.

El 18 de julio de 1936, el ejército se sublevó contra la República. Inicialmente, solo se trataba de un golpe de Estado para instaurar una dictadura militar que gobernase el país. Sin embargo, las cosas se complicaron por la resistencia que, desde el primer momento, opusieron las fuerzas políticas de izquierda y el propio gobierno republicano, que armaron al pueblo para oponerse a los sublevados. Así España quedó partida en dos, según las ciudades donde triunfaron los sublevados y aquellas donde fracasaron. De esta forma, empezaron tres sangrientos años de guerra civil.

Numerosos españoles se vieron obligados a tomar partido por un bando o por otro. Algunos lo hicieron de forma voluntaria, dispuestos a combatir, porque su manera de pensar coincidía con la de los militares sublevados o con la del gobierno legítimo, y otros sencillamente se vieron obligados por las circunstancias, por el lugar en el que se encontraban al estallar el conflicto o por razones familiares o sociales. Hubo familias divididas y amigos enfrentados. Incluso personas contrarias a la violencia se vieron obligadas a combatir, alistadas a la fuerza en uno u otro bando. Estos fueron llamados «nacional» o «fascista» en el caso de los sublevados, y «republicano» o «rojo» en el de los defensores del gobierno legítimo.

El comienzo de la guerra fue sangriento, pues todos los rencores acumulados estallaron en los dos bandos. Según el lugar donde tuviesen el control uno u otro, las represalias contra los adversarios políticos y los prisioneros fueron muy duras. El odio, la barbarie y la incultura se manifestaron por todas partes, y mucha gente fue encarcelada o fusilada. España se cubrió de luto. A menudo, aprovechando el desorden, bajo pretextos políticos se realizaron robos y se solventaron venganzas personales. En los dos lados se sucedieron las denuncias, los encarcelamientos y las ejecuciones. Aunque más frecuentes al principio, las atrocidades continuaron durante todo el tiempo que duró el conflicto. Se dieron numerosos casos de infamia, pero también de dignidad. Mucha gente se mostró humanitaria y compasiva.

Los militares sublevados avanzaron sobre Madrid, para conquistar la capital y derribar al gobierno republicano, pero el ejército gubernamental y las milicias populares resistieron en durísimos combates en las afueras de la ciudad: la capital española no pudo ser tomada por los rebeldes.

Al principio, en su avance militar por Andalucía y Extremadura hacia el norte, las tropas rebeldes tomaron terribles represalias contra la población partidaria del gobierno legítimo de la República. Sindicalistas y miembros de organizaciones políticas fueron las principales víctimas. Hubo, por ejemplo, casos terribles de despiadadas represiones, y fueron asesinadas miles de personas, incluidos mujeres y menores de edad. Al conocerse esos sucesos, las carreteras se llenaron de refugiados que huían de los sublevados, a cuya cabeza avanzaban los legionarios y las tropas marroquíes que los militares rebeldes habían traído desde el norte de África.

En la zona republicana, ocurrieron también innumerables atrocidades. El caos político, la falta de autoridad, el pueblo armado y sin dirigentes eficaces, los presos comunes liberados de las cárceles y los milicianos que aprovechaban el desorden para robar y

Ingresó a la Armada en el Liceo Naval Almirante Brown en 1968, promoción XXII, en la Escuela Naval Militar en 1972. Egresó en 1975 (prom. 104). Orientado en submarinos y comunicaciones.

Cumplió funciones en buques y en el Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y de la Flota de Mar. En Emden, RFA, integró la 1era. tripulación del submarino ARA *San Juan*, del que también fue 2do. Comandante y Comandante Jefe de Estado Mayor del Área Naval Atlántica, Subjefe de la Base Naval Mar del Plata y Comandante del transporte ARA *Canal de Beagle*.

Se desempeñó como Jefe de Orgánica y de Planeamiento Estratégico en la Jefatura de Planes de la Armada, enlace del MINDEF en el MINREX, Jefe de Acciones Navales y de Alerta de Socorro Satelital y Director de Acciones e Informática de la Armada. Ya retirado, fue Director del Archivo General de la Armada.

El INUN le otorgó el título de Licenciado en Sistemas Navales y en la Universidad de Belgrano cursó la Maestría en Relaciones Internacionales. En la Escuela de Guerra Naval del IESE, se recibió de Magister en Historia de la Guerra.

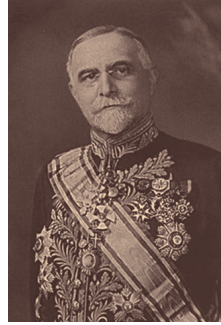
Es Miembro de Nro. Académico del Instituto Nacional Browniano, donde se desempeñó como Vicepresidente 2do. entre 2009 y 2013.

Integró, en la Escuela de Guerra Naval del IESE, la Comisión de Historia Militar de la Maestría de Historia de la Guerra. En el proyecto "Guardias Nacionales", fue investigador principal de Guardia Nacional de Marina.

Autor de los libros *El submarino en la Armada Argentina. Conocimientos, ideas, acciones y decisiones precursoras sobre submarinos hasta 1914* y *Desde el 25 de Mayo es Invencible la Causa Americana. Combate Naval de San Nicolás de los Arroyos, 2 de marzo de 1811*.

¹ PÉREZ REVERTE, Arturo. *La Guerra Civil contada a los jóvenes*, Alfaguara, Barcelona, 2015.

Ministro de Relaciones Exteriores Carlos Saavedra Lamas y Embajador Argentino en España Daniel García Mansilla.



El encargado de Negocios argentino, Edgardo Pérez Quesada, supo sortear con gran finura y acierto los graves problemas que inevitablemente llevaban consigo las colonias de asilados.



matar facilitaron represalias y matanzas de clérigos, falangistas, monárquicos y personas que se sospechaba que simpatizaban con la sublevación. Muchas iglesias y conventos fueron destruidos, y se asesinó a miles de sacerdotes y religiosos. La diferencia con el otro lado era que, mientras en la zona gubernamental esta barbarie era, en buena parte, fruto del desorden y obra de elementos incontrolados, en la zona rebelde los asesinatos eran tolerados y hasta organizados por los mandos militares, a fin de eliminar toda resistencia y amedrentar a la población.

La acción diplomática argentina²

La Argentina, ante esta situación, fue una de las naciones que más ampliamente abrió sus puertas a solicitudes de asilo, no tanto por el número de asilados que recibió en sus sedes diplomáticas, sino por la actitud resuelta, inteligente, multiforme que adoptó en favor de la política de asilo. Ello fue por³:

- La concesión de asilo diplomático formal otorgado no solo en Madrid sino también en San Sebastián, Guipúzcoa.
- La obtención de una pronta evacuación total de la colonia de asilados, a la vez que se mantenían siempre unas excelentes relaciones con las autoridades republicanas.
- El ejercicio amplio y generoso de una política de asilo naval en los buques desplegados en Levante.
- La propuesta y el debate, en la Sociedad de las Naciones, de un proyecto específico de convenio de asilo basado en la situación que se vivía en España.

El embajador argentino Daniel García Mansilla, de 68 años, estaba en San Sebastián desde el 13 de julio, debido a la tradición del gobierno español de trasladar el gobierno a esta ciudad durante el verano. La embajada de Madrid quedó a cargo del consejero Edgardo Pérez Quesada.

En San Sebastián, al igual que en gran parte de España, la violencia estalló con furia contra todos aquellos que parecían poner en peligro la existencia misma de la República. Afloraron los antiguos resentimientos. El 18 de julio, el embajador comunicó al Ministerio de Relaciones Exteriores los rumores que aseguraban el comienzo del alzamiento militar. Hasta el 27 de julio, no se recibieron más noticias suyas, cuando logró hacerlo a través de buques británicos. Este día daba cuenta de su difícil situación: incomunicado en su residencia, había abierto su casa a asilados españoles. En un primer momento, el gobierno argentino gestionó la salida de García Mansilla del territorio español, pero este se negó, expresando que debía proteger a sus asilados.

Así, el embajador García Mansilla inició la aplicación del derecho de asilo, sustentado desde hacía años por la mayoría de los países sudamericanos. El canciller Saavedra

Todas las guerras son malas, pero las guerras civiles son las peores de todas, pues enfrentan al amigo contra el amigo, al vecino contra el vecino, al hermano contra el hermano.

2 FIGALLO, Beatriz J., *La Argentina ante la Guerra Civil Española. El Asilo Diplomático y el Asilo Naval*, Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina de Rosario, 1996, Rosario.

3 RUBIO, Javier, *Asilos y canjes durante la Guerra Civil Española. Aspectos humanitarios de la contienda fratricida*, Editorial Planeta, Barcelona, 1979, Págs. 52/53.



Revista *Caras y Caretas* Buenos Aires. 31/10/1936, nro 1987, pág. 59.

Félix Schlayer, Delegado del Comité Internacional de la Cruz Roja acompañado por el encargado de negocios argentino Pérez Quesada visitando hospitales en Madrid.



Familia Galvez refugiada en la Embajada Argentina en Madrid.

Lamas dejó fijado el pensamiento internacional del país al decirle al embajador: “Lo estímulo y felicito por su patriotismo para continuar manteniendo con altura y energía nuestra representación especialmente en lo que concierne al asilo prestado a sus refugiados, que el gobierno considera inviolable y está dispuesto a no permitir que sea burlado [...] no debe abandonarlos en ninguna circunstancia por estar en juego el honor nacional en el asilo acordado y que responde a un derecho consagrado especialmente en América”⁴.

En Madrid, la representación argentina había quedado en manos del encargado de negocios, consejero Edgardo Pérez Quesada, quien recibió, desde los primeros días de la guerra, a algunos temerosos en la sede diplomática argentina y dio albergue colectivo transitorio a varios argentinos y españoles.

La situación de los diplomáticos argentinos en España era complicada. García Mansilla, atrapado en el norte, en difícil tarea de asilar españoles perseguidos. Pérez Quesada, luchando casi en soledad para atender a la numerosa colonia argentina de Madrid. Los cónsules de diversas ciudades, reportando los embarques de sus connacionales. A la gran cantidad de argentinos residentes en España, se unía el clamor de los miles de inmigrantes hispanos residentes en la Argentina, que pedían por sus familiares y sus amigos en España, y requerían protección y amparo para ellos.

Los asilados y el personal de la embajada en San Sebastián se embarcaron el 13 de agosto en un buque alemán, mientras que García Mansilla cruzó la frontera para instalar la embajada argentina en España, en San Juan de Luz, en territorio francés.

Pérez Quesada, responsable de evacuar a los refugiados que buscaron amparo en la sede de la embajada argentina, exigió la aplicación del derecho de asilo —a pesar de que España no lo estaba reconociendo—, basado en que existía una tradición jurídica en Sudamérica de origen español que lo reconocía, lo que daba como resultado su aplicación teórica, lograda en base a su excelente relación con las autoridades republicanas. El único obstáculo se presentó cuando se trató de hacerlo efectivo. Los trámites llevaron a que los asilados, cuando entraban en las sedes diplomáticas, no tuvieran como perspectiva inmediata una pronta liberación, sino que su estadía se prolongaba por muchos meses en la mayoría de los casos. Pérez Quesada fue el primer diplomático extranjero que logró, en febrero de 1937, completar la evacuación total de su sede.

En la práctica, el gobierno español consintió la doctrina del asilo. Por el solo hecho de llevar una insignia de la representación extranjera, los coches y las viviendas privadas de los funcionarios diplomáticos se convertían en anexos de las embajadas. A medida que pasaba la conmoción de los primeros meses, García Mansilla continuó accionando en favor de los rehenes españoles y colaborando con la Cruz Roja Internacional desde San Juan de Luz, en Francia.

La Argentina, ante la Guerra Civil Española, fue una de las naciones que más ampliamente abrió sus puertas, no tanto por el número de asilados que recibió, sino por la actitud resuelta, inteligente, multiforme que adoptó en favor de la política de asilo.

4 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, España, División Política, Guerra Civil Española, Política Interna, Expediente 1, Legajo 1, Caja 1, Tomo 1. De Saavedra Lamas a García Mansilla, 5 de agosto de 1936.



Sotano Embajada Argentina en Paseo de la Castellana. Dibujo en el libro *Asilos y canjes durante la guerra civil española* de Javier Rubio.

El perfil diplomático de Pérez Quesada fue adquiriendo un singular relieve. Era hábil e inteligente, y sabía también ser audaz.

Los argentinos en Madrid sufrían los cambios políticos del gobierno republicano, que intentaba imponerse a la anarquía interna, y la acción de los diplomáticos argentinos se hacía cada vez más difícil. A fines de agosto, se impartieron instrucciones para que todos los argentinos abandonasen Madrid, y aquellos que decidieran quedarse, lo harían por su cuenta y riesgo. Se organizaron expediciones de argentinos a Alicante, acompañadas por funcionarios de la embajada. Incluso hubo rumores de que miembros del gobierno de Madrid pidieron amparo en la Argentina.

El canciller argentino Carlos Saavedra Lamas, que pocos meses después recibiría el premio Nobel de la Paz por sus gestiones en el conflicto entre Paraguay y Bolivia, actuó durante las sesiones iniciales de la 17.^a Asamblea de la Sociedad de Naciones, de la que poco después sería Presidente, para profundizar las gestiones de asilo, entablando conversaciones directas con el ministro español Álvarez del Vayo. Estas culminaron con la promesa formal de este último de que la cuestión de los refugiados españoles en la embajada

argentina sería tratada preferentemente y en particular por el gobierno español. No obstante, Saavedra Lamas comprendió que la solución requeriría un largo trabajo.

El perfil diplomático de Pérez Quesada fue adquiriendo un singular relieve. Era hábil e inteligente, y sabía también ser audaz. Para valorar su gestión, debe considerarse que asumía toda la responsabilidad de la embajada en Madrid, no tenía claves, así que sus comunicaciones con el exterior eran muy dificultosas, y carecía casi de subordinados. Su desempeño fue reconocido por prominentes figuras del gobierno republicano, incluido el presidente Manuel Azaña.

Las diferencias jurídicas complicaban las acciones: por ejemplo, para la legislación argentina, la mujer argentina que se casaba con un extranjero no perdía su ciudadanía y podía viajar con pasaporte argentino, y los hijos menores podían ser incluidos en ese pasaporte, a pesar de que esos menores eran españoles en razón de la nacionalidad del padre. Esto tuvo una solución práctica: si por algún motivo las personas tenían dificultades al pretender abandonar España, se procedía a asilar a los menores e incluso al cónyuge en la embajada y, en casos simples, se ideó el pasaporte colectivo válido para que el grupo familiar se dirigiera a una nación limítrofe. Otra cuestión fueron los hijos de españoles nacidos en la Argentina, pues no era posible evacuarlos solos sin el cuidado de sus padres, y la solución fue la novedosa teoría jurídica de que los hijos de españoles nacidos en la Argentina, además de ser argentinos, amparaban con su nacionalidad a sus padres españoles para llevarlos con ellos a la Argentina.

El presidente español Manuel Azaña, en los primeros meses que llevó la negociación para lograr la evacuación de los asilados en la embajada argentina, se refirió al derecho de asilo diciendo: “El humanitario sentir hispano, de ilustre abolengo, no puede ser desconocido en los trágicos momentos actuales, y menos aun cuando la más preclara de las hijas de España, la Argentina, ha sabido siempre observar con los extranjeros aquellas normas hospitalarias de protección, apoyo y garantía de las ideas fundamentales del derecho de gentes, que la Madre Patria le transmitió”⁵.

La participación de la Armada Argentina^{6,7}

Los numerosos argentinos y sus representantes en España que dependían de la voluntad de otros países y, sobre todo, la complicada situación de García Mansilla hasta que logró cruzar

5 Diario *La Nación*, Editorial “La Argentina fijó rumbos en materia de derecho de asilo”, 21 de marzo de 1937.

6 FIGALLO, Beatriz J., *La Argentina ante la Guerra Civil Española. El Asilo Diplomático y el Asilo Naval*, Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina de Rosario, 1996, Rosario.

7 CAMPOAMOR, Clara y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico, *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el Drama Español*, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, Buenos Aires.



Folleto de versos alegóricos. Fueron recitados en numerosas oportunidades por radio en Buenos Aires. A la derecha, crucero ARA 25 de Mayo.

a Francia llevaron a que, el 5 de agosto, el presidente argentino General Agustín P. Justo dispusiera el envío de un buque en respaldo de sus diplomáticos en territorio español. La nave designada fue el crucero 25 de Mayo, al mando del Capitán de Navío Miguel A. Ferreyra.

Sobre la base de los principios del derecho de asilo sostenido en América, que debía ser mantenido y hecho respetar tanto en las misiones diplomáticas como en los buques nacionales, las instrucciones fijaban el tratamiento de los refugiados como se describe a continuación:

- Ante ciudadanos españoles, se debía dar aviso al embajador antes de embarcarlos, pero se aclaraba que “en principio” dichos refugiados debían ser recibidos a bordo, y se debían esperar las instrucciones del embajador.
- A los extranjeros, debía prestárseles todo auxilio posible, especialmente en los casos en que cupiera reciprocidad por el socorro brindado a ciudadanos argentinos.
- Los refugiados latinoamericanos debían recibir el mismo trato que los argentinos.

El 25 de Mayo zarpó de Buenos Aires en la mañana del 8 de agosto. Cuando el embajador García Mansilla cruzó a Francia, se le cambió el puerto de destino de Guetaria, en el golfo de Vizcaya, a Alicante, en el Mediterráneo. El 22 de agosto, arribó a la bahía de Alicante, donde ya se encontraban buques de Italia, Alemania, Francia, Portugal e Inglaterra. Establecidos los contactos entre el buque y la misión diplomática en Madrid, el 27 de agosto inició los viajes de evacuación.

Las relaciones hispano-argentinas estaban fuertemente entrelazadas con lazos familiares, matrimonios entre argentinos y españoles, inmigrantes golondrina con hijos nacidos en tierras americanas y otros que regresaron a España tras dejar en la Argentina amigos que no los olvidarían. Estallada la contienda, no quedaba en la Argentina lugar para la indiferencia, cualquier medio era bueno con el fin de requerir noticias y protección para ellos. En el 25 de Mayo y luego también en el Tucumán durante su permanencia en aguas españolas, se confeccionaron gráficos en los que se consignaban los nombres de las personas que debían ubicar, sus últimas direcciones conocidas y el parentesco o relación de quien, en la Argentina, se interesaba por ellos. Tanto los comandantes y los oficiales como los suboficiales y los marineros tenían encargos para averiguar por el paradero de algún allegado y, eventualmente, lograr su evacuación.

Tratamiento de los refugiados:

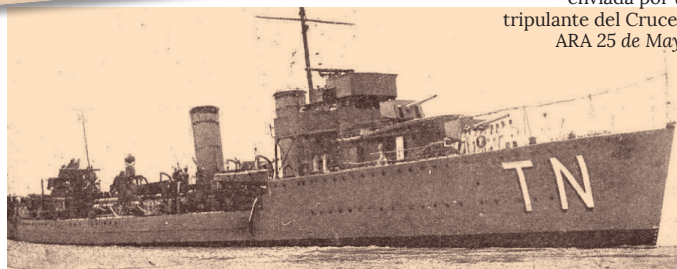
- Los ciudadanos españoles debían ser recibidos a bordo, y se debían esperar las instrucciones del embajador.
- Extranjeros, prestarles todo auxilio posible.
- Los refugiados latinoamericanos debían recibir el mismo trato que los argentinos.



Diploma de recuerdo de un tripulante del Crucero 25 de Mayo.



Postal de Alicante enviada por un tripulante del Crucero ARA 25 de Mayo.



El explorador argentino Tucumán, que ha zarpado hacia Alicante, con el objetivo de reemplazar al 25 de Mayo.

Para valorar la acción de los buques, debe tenerse en cuenta que no se trató de buques ni de personal seleccionado, sino de naves de la Armada Argentina, como cualquier otra, que, con solo 48 horas de aviso, partieron a cumplir las órdenes recibidas.

Desde su llegada, el 25 de Mayo concentró sus operaciones en Alicante, convertida en activo centro diplomático con comunicaciones y líneas ferroviarias directas con Madrid. El 25 de Mayo operó durante 115 días en aguas españolas. Realizó un primer viaje el 27 de agosto, previa escala en Barcelona, con 119 evacuados a Génova. El segundo, el 12 de septiembre a Lisboa, con 72 evacuados. El tercero, el 15 de octubre a Marsella, con 66 evacuados. El cuarto, el 11 de noviembre nuevamente a Marsella, con 77 evacuados. El quinto y último, el 8 de diciembre a Marsella, previa escala en Valencia, con 109 evacuados, donde permaneció hasta el 14 de diciembre. El 15 de diciembre, desde Alicante, emprendió el regreso a la Argentina, donde tomó muelle en el puerto de Buenos Aires el 1 de enero de 1937.

Ante la apremiante situación bélica en territorio español y, en particular, la situación de la embajada argentina en Madrid, el 13 de octubre el gobierno argentino ordenó que el torpedero Tucumán se sumara al 25 de Mayo en las tareas de protección a nacionales y asilados. El 17 de octubre, el Tucumán, al mando del Capitán de Fragata Mario Casari, zarpó desde Buenos Aires con 180 tripulantes.

Para valorar la acción del Tucumán, debe tenerse en cuenta que no se trató de un buque ni de personal seleccionado, sino de una de las naves de la Armada Argentina, como cualquier otra, que, con solo 48 horas de aviso, partió a cumplir las órdenes recibidas.

Los puntos salientes de la primera orden del capitán Casari fueron⁸:

- Asegurar el respeto de los intereses y la vida de los argentinos.
- Evitar que se cometieran atropellos contra la soberanía argentina, radicada en las sedes diplomáticas y el mismo buque.
- Prescindir de modo absoluto de las cuestiones internas de España, de hecho y de palabra.

⁸ Archivo particular de la señora Martha Casari de Riso, Orden de buque Nro. 8 bis/36, sin fecha.



Refugiados a bordo del *Tucumán*.

- Llegado el caso, afrontar cualquier contingencia, oponiendo la fuerza a la fuerza si ello fuera inevitable.
- Si las autoridades ordenaron ir equipados en pie de guerra, era para respetar y hacer respetar el asilo otorgado por la Argentina.
- De la actuación del buque, en su conjunto, y de la de cada uno de los hombres que lo tripulaba dependería el prestigio que, sobre nuestra patria y sobre nuestra Armada, recaería y, por ello, ningún sacrificio les debía parecer grande, para hacer que flameara bien alto nuestro glorioso pabellón y para que se recordara con respeto el nombre de la Argentina.

El *Tucumán* se reunió con el *25 de Mayo* en la rada de Alicante el 5 de noviembre de 1936. Esa noche, comprobó que había entrado de lleno en la guerra, pues aviones rebeldes bombardearon Alicante y su puerto. Ese mismo día, el *25 de Mayo*, para alejarse de la zona bombardeada, exigió sus calderas, y salieron por la chimenea humo negro y numerosas chispas que, desde la costa, fueron interpretados como respuesta de los cañones antiaéreos argentinos a los aviones rebeldes, y los días siguientes el pueblo alicantino aplaudía al paso de los marinos argentinos. Este hecho, entre otros, incrementó la popularidad de los buques argentinos, lo cual facilitó sus tareas de rescate y de evacuación.

Entre el 20 y el 29 de noviembre, el *Tucumán* pasó por los puertos de Gibraltar, Almería y Valencia, y llegó en su primer viaje a Marsella el 30 de noviembre con 37 evacuados. Retornó a Alicante el 5 de diciembre.

El 21 de diciembre, el *Tucumán* emprendió el segundo viaje a Marsella con 86 evacuados embarcados en Alicante, la mayoría asilados provenientes de la embajada en Madrid, y 41 más embarcados en la escala que efectuó en Valencia.

Sin desmerecer el accionar del crucero *25 de Mayo*, comenzaba a percibirse que el torpedero *Tucumán*, por su más rápida maniobra, su tripulación y, especialmente, por el trato llano y simple y el temperamento campechano pero decidido de su comandante, Capitán Mario Casari, se adecuaba a los momentos decisivos de las masivas evacuaciones de asilados.

El torpedero *Tucumán*, por su más rápida maniobra, su tripulación y, especialmente, por el trato llano y simple y el temperamento campechano pero decidido de su comandante, se adecuaba a los momentos decisivos de las masivas evacuaciones de asilados.



Refugiada a bordo del *Tucumán* ve alejarse la lancha del buque hacia Alicante. Archivo Cap. Casari.



Refugiados en la cubierta del *Tucumán*. Archivo Cap. Casari.



“Pensad que una palabra o un acto generoso hacia un pasajero es tan valioso al país como un brillante ejercicio de tiro, en donde se rompa un blanco a cañonazos... Pero que nunca todo esto os haga descuidar, ni siquiera un poco, que sois tripulantes de un buque de guerra, cuyas armas y mecanismos deben estar listos a ponerse en acción en cualquier momento, con rapidez y precisión”.

El 31 de diciembre, el capitán Casari deseaba feliz año nuevo a su tripulación con la Orden de Buque Nro. 14; en ella, como balance de gestión del buque, se destaca que⁹:

- Instaba a sus subordinados para que valorizaran la oportunidad para mostrar a los europeos que la Argentina no podía ser considerada “una de las tantas republiquetas sudamericanas, en donde los malones de indios atacaban frecuentemente las poblaciones indefensas y casi coloniales”.
- Insistía en los importantes beneficios que podían extraerse de una misión como la que ejecutaban: “Pensad que una palabra o un acto generoso hacia un pasajero es tan valioso al país como un brillante ejercicio de tiro, en donde se rompa un blanco a cañonazos... Pero que nunca todo esto os haga descuidar, ni siquiera un poco, que sois tripulantes de un buque de guerra, cuyas armas y mecanismos deben estar listos a ponerse en acción en cualquier momento, con rapidez y precisión”.

Desde fines de octubre y hasta fines de diciembre, el cuerpo diplomático argentino, con participación del gobierno francés, intentó la evacuación, por vía aérea, de los asilados en la embajada argentina en Madrid, que habían llegado a ser alrededor de 400, pero luego de varios intentos, no pudo ser concretada. Entonces, se decidió intentar hacerlo por vía terrestre a Alicante y, desde allí, a bordo del *Tucumán* a Marsella.

Entre el 2 y el 4 de enero, embarcaron numerosos asilados emblemáticos de la embajada en Madrid. Luego, el *Tucumán*, en Almería, embarcó otros asilados y pasó nuevamente por Alicante el 6 de enero, donde completó el embarco con más asilados madrileños y con 77 evacuados tomó puerto en Marsella. Regresó a Alicante recién el 14 de enero.

Tras cumplir dos meses de operaciones del *Tucumán* en aguas del Levante, el capitán Casari se había formado un juicio personal sobre las difíciles horas que vivían los españoles, y así lo informaba al Ministro de Marina Almirante Eleazar Videla desde Marsella el 7 de enero de 1937: “[...] la lucha entablada en España es la lucha de las dos tendencias de las naciones europeas: los fascistas y los marxistas, por la primera tienen participación activa con ayuda en hombres y dinero Alemania, Italia y Portugal, por la otra parte en primer término los rusos y en segundo Francia ... Analizando las causas

9 Ibidem. Orden de Buque Nro. 14/36, Rada de Alicante, 31 de diciembre de 1936.



Embarque de víveres para hospitales y delegaciones extranjeras en Madrid. La tripulación ayudó en los movimientos de cargas para disminuir los costos de los envíos. Archivo Cap. Casari.

producto del estado actual puede decirse que la culpabilidad recae íntegramente de tiempo ha en los dirigentes de los destinos de España y las razones son que no ha habido la debida preocupación de los gobiernos en la instrucción pública, salud pública y bienestar de la masa del pueblo; es evidente y llama la atención la ignorancia, las lacras y la miseria en que ha vivido y vive, en general, este pueblo ... Los republicanos impotentes por sí solos para llevar adelante la nueva Constitución de la República, la que considero moderada, tuvieron que apelar a la ayuda de las organizaciones socialistas, comunistas, marxistas, anarquistas, todas ellas adheridas a la Tercera Internacional y obedientes a las órdenes de Moscú, para oponerse a los partidos conservadores [...] uno oye decir a los republicanos que su situación es la de tener al enemigo al frente y la revolución a la retaguardia¹⁰.

En la misma oportunidad, el capitán Casari le exponía al Ministro los motivos que, a su juicio, habían contribuido a la insubordinación de los marineros hacia sus oficiales en la Marina de Guerra Española al inicio de la guerra civil, y el hecho inusual de que las tripulaciones no acompañaron, aunque no por principios comunes, sí por obediencia, respeto y solidaridad a sus superiores, en el momento decisivo de la sublevación: “[...] Que la oficialidad ha vivido muy alejada de las tripulaciones a sus órdenes no ocupándose en absoluto ni de su instrucción, ni de sus necesidades o aspiraciones y hasta la administración de los castigos disciplinarios estaba abandonada; así ocurrió que todo quedaba en manos de los suboficiales y clases quienes achacaban cualquier deficiencia o el rigor de los castigos, a los Oficiales. Por su parte, los Suboficiales y Clases creyeron convencerse de que la oficialidad estaba de más, ya que en los buques los que hacían y deshacían eran ellos; por ellos se introdujo la propaganda roja a bordo de los buques y en los Arsenales, creándose un estado de odio hacia la oficialidad y atrayendo hacia sí gran parte de la marinería que era más o menos indiferente [...] otra cosa es la despreocupación de la oficialidad a tal punto que ignoraba lo que pensaba el personal; también había una falta absoluta de control que permitió la introducción de elementos de propaganda y armas¹¹”.

A mediados de enero, el gobierno republicano autorizó la salida de todas las mujeres, niños y hombres fuera de edad militar que estaban en la embajada. El traslado terrestre

Las acciones de la embajada y los consulados argentinos en coordinación con los buques no se limitaban a los casos totalmente claros desde el punto de vista legal requerido por el gobierno español, sino que hubo acciones coordinadas para asegurar que quienes solicitaban asilo lo obtuvieran, aunque para ello se debieran burlar los controles españoles.

10 Ibidem. Carta del CF Casari al Ministro de Marina E. Videla, Marsella 7 de enero de 1937.

11 Ibidem. Carta del CF Casari al Ministro de Marina E. Videla, Marsella, 7 de enero de 1937, fojas 4 y 5.



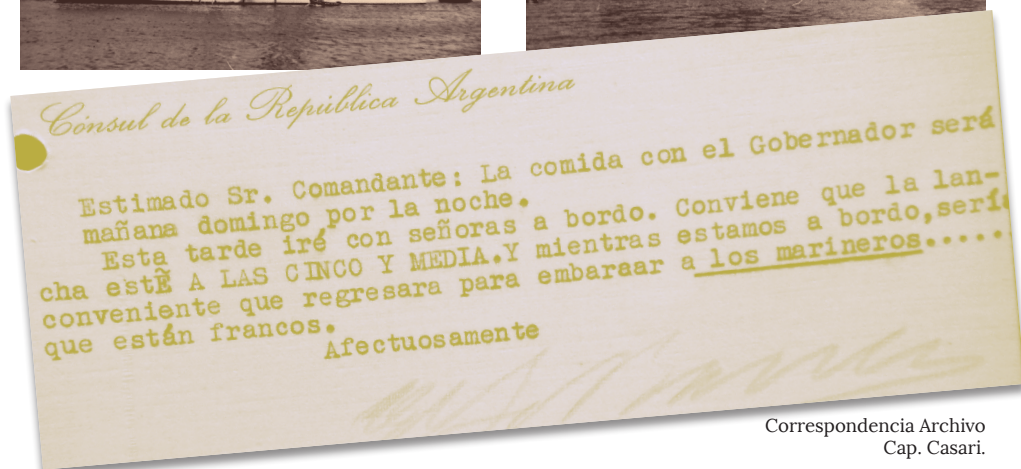
Tripulantes y refugiados a bordo del Tucumán. Archivo Cap. Casari.



Refugiados en la cubierta del Tucumán. Archivo Cap. Casari.



Torpedero Tucumán zarpando de Marsella. Archivo Cap. Casari.



Correspondencia Archivo Cap. Casari.

Los buques, además, embarcaban también a fugitivos para quienes el hecho de llegar a bordo y de obtener asilo naval era el primer amparo que recibían bajo pabellón extranjero. Para ellos, el problema principal era llegar al buque y, aquí, la imaginación y el valor que derrocharon las tripulaciones fueron realmente admirables.

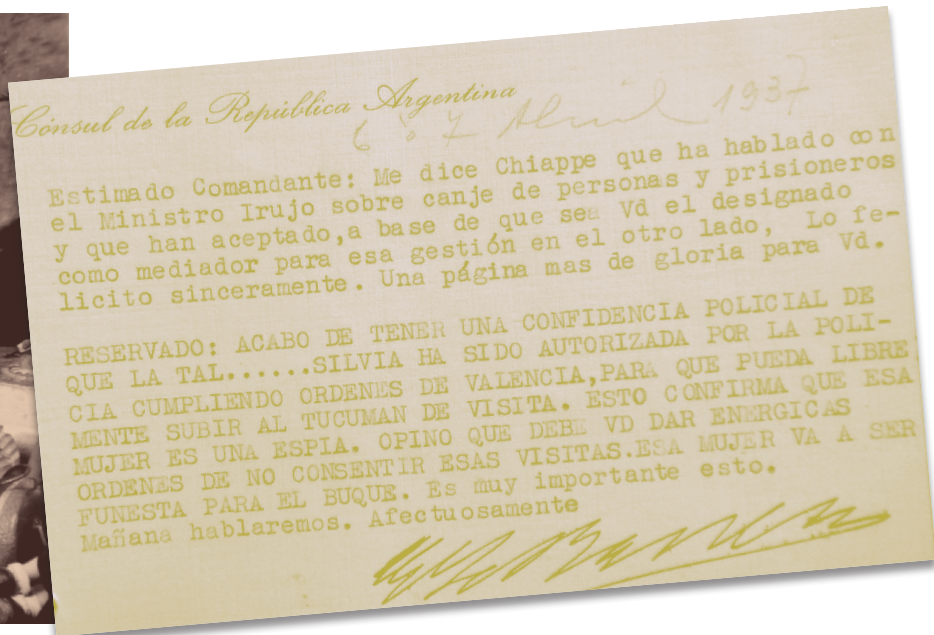
hacia Alicante se hizo en los vehículos de la embajada y de los agregados civiles a ella, por ejemplo, dos Rolls Royce del agregado José María Jardón, en los camiones que habían transportado provisiones enviadas desde el Tucumán hacia Madrid y en autobuses facilitados por el mismo gobierno republicano. En Alicante, hasta poder embarcar, se alojaron en numerosas casas alquiladas al efecto. Este desplazamiento sufrió incidentes graves, que estuvieron a punto de hacerlo fracasar, tanto a la salida de Madrid, cuando casi la mitad del contingente fue detenido por varias horas, como en el control de embarque en Alicante, que demandó casi 72 horas, y se necesitó, inclusive, recurrir a la amenaza de que la Argentina rompería sus relaciones amistosas con la República Española. El Tucumán, así, finalmente, al atardecer del 23 de enero zarpó con 136 evacuados hacia Marsella.

A fines de enero, hubo rumores de que el Tucumán estaba próximo a concluir su despliegue en aguas españolas. Tuvieron que ser recibidos algunos asilados más, pedidos a Pérez Quesada por sus colegas, en especial lo buscaron representantes de Francia, Checoslovaquia y varios países latinoamericanos. El más emblemático de los personajes políticos a quien los diplomáticos y los marinos del Tucumán ayudaron a poner a salvo fue Ramón Serrano Suñer, con cuñado de Francisco Franco, apodado "cuñadísimo", quien estaba asilado en la legación holandesa. Allí recibió la visita de Pérez Quesada por encargo del embajador argentino en París para llevarlo a Francia en el Tucumán. Pocos días después, llegaba en automóvil al consulado argentino en Alicante desde donde, vestido de marinero argentino, pudo embarcar en el Tucumán. El 10 de febrero, se organizó otra complicada expedición desde Madrid, integrada por asilados comprometidos y otros que sí contaban con las autorizaciones gubernamentales. El viaje terrestre se realizó, como en el traslado anterior, en diferentes vehículos, incluso en los camiones que volvían de haber llevado víveres desde el Tucumán hasta las misiones extranjeras en Madrid. Al día siguiente, todos los asilados estaban ya a bordo del torpedero.

Antes de la zarpada del Tucumán de Alicante prevista para el 13 de febrero, la situación en esa ciudad era crecientemente tensa: las organizaciones sindicales parecían resueltas a impedir nuevos embarques en abierta oposición a las órdenes impartidas por el gobierno republicano desde Valencia. La tripulación del Tucumán se había dedicado con ahínco a



Refugiados a bordo del Tucumán. Archivo Cap. Casari.



Correspondencia Archivo Cap. Casari.

ganarse la confianza de los dirigentes de las organizaciones portuarias mediante una política de persuasión amistosa y de dádivas de los artículos de que carecían, con lo que lograron, en esos días, hacer embarcar clandestinamente a un considerable número de personas.

Por la espera para zarpar, que en esta oportunidad se había prolongado en demasía, comenzaron a escasear los víveres a bordo (el torpedero debía suministrar al consulado en Alicante, a las casas que albergaban a los asilados que faltaba embarcar y a todos los asilados ya embarcados, además de a sus tripulantes).

El 13 de febrero a las 13, embarcados ya 161 asilados, de los cuales casi la mitad había llegado al buque burlando el control del puerto, el *Tucumán* estaba listo para zarpar, pero Pérez Quesada pidió demorar la partida para un embarque nocturno de otros 25 jóvenes, obviamente en edad militar. A las 3 de la mañana siguiente, con el concurso de personal del sindicato de transporte, estuvieron todos a bordo. Ese 14 de febrero, poco menos de una hora después, a las 4 de la madrugada, el *Tucumán* zarpó con 196 asilados a bordo, mientras Pérez Quesada regresó a Madrid, donde se enteró de su nombramiento como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario.

El 18 de febrero, después de 7 meses, la embajada argentina quedaba completamente libre al salir hacia Alicante casi cuarenta asilados, y el 24 de ese mes, Pérez Quesada cambiaba la sede de la embajada a Valencia, desde donde pedía, el gobierno republicano, que saliese el siguiente viaje del *Tucumán*, por las dificultades en el embarque los días 13 y 14 de febrero.

La eficacia demostrada por el trabajo mancomunado de diplomáticos y de marinos argentinos llevó a varios países sudamericanos y, también, europeos a gestionar una ayuda directa que diera parecida solución a la situación de los asilados que se resguardaban en sus sedes diplomáticas. Bolivia y Chile fueron los más activos.

El 28 de febrero, Pérez Quesada informaba al canciller Saavedra Lamas: "acabo de terminar el embarque en el *Tucumán* del último grupo de asilados que quedaba en Madrid" y también él embarcaba para ir a París a reuniones diplomáticas. En este viaje, fueron evacuadas un total de 52 personas.

En el momento de salir del muelle una lancha que llevaba a varios marinos, un joven que se hallaba en la escollera del muelle se arrojó al agua, fue recogido por la lancha y llevado a bordo. Hecho el reclamo por las autoridades locales, el capitán contestó que no podía acceder a la devolución del joven, pues este había quedado refugiado bajo el pabellón argentino.

Tripulantes y refugiados a bordo del *Tucumán*. Archivo Cap. Casari.



Como hecho curioso y significativo, dos personas jóvenes llegaron a bordo disfrazadas con trajes de marineros argentinos que sus familias les habían confeccionado expresamente para el caso.

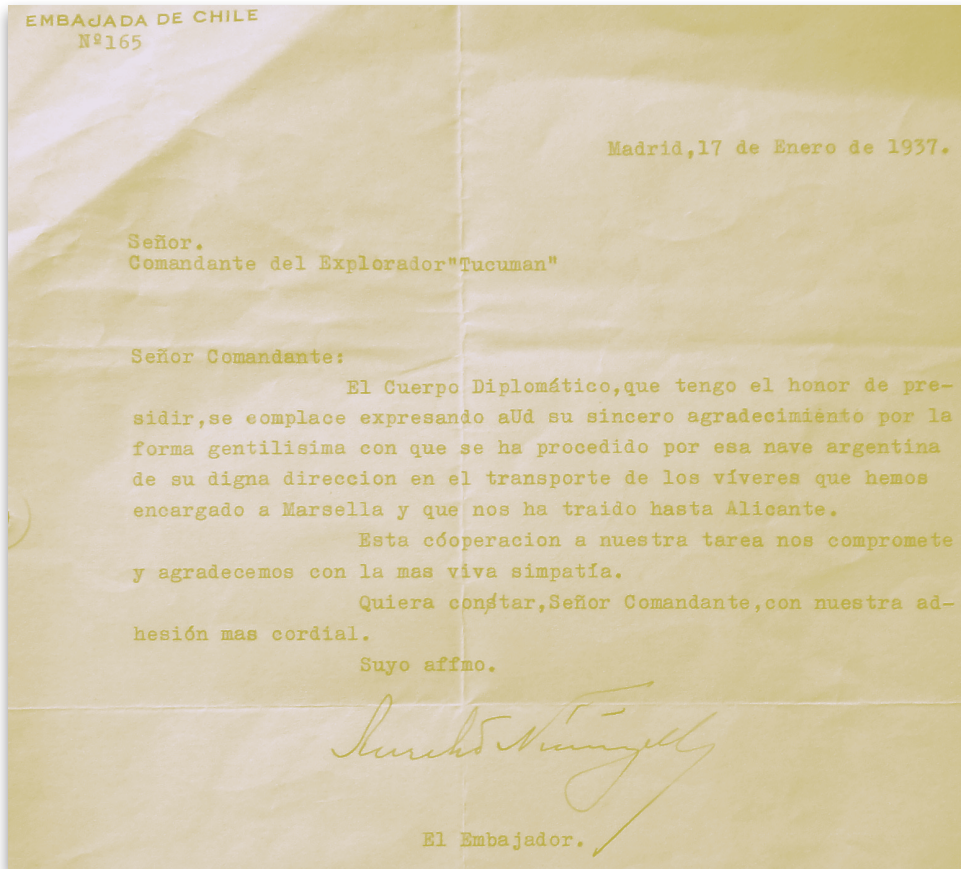
En Francia, el embajador Le Bretón el 3 de marzo le confirmó oficialmente al capitán Casari la evacuación, a bordo del *Tucumán*, de contingentes de asilados de las representaciones diplomáticas de Chile y de Bolivia.

Desde el 7 hasta el 14 de marzo, y antes de efectuar los embarques autorizados, el *Tucumán*, durante día y noche, recibió a decenas de asilados y concurrió a salvar, allí donde fuera requerido, a muchos otros, con un total de 109 personas embarcadas clandestinamente. El 14 de marzo, con 162 evacuados, el *Tucumán* zarpó de Alicante para arribar a las 18 del 15 de marzo a Valencia. Allí, en solo 3 horas, fueron embarcadas 56 personas más, y el 17 llegó a Marsella.

El 22 de marzo, ya zarpado de Marsella, en demanda de Alicante, el *Tucumán* recibió la orden de regresar al puerto francés a fin de alistarse para su regreso a la Argentina. De allí zarpó para pasar el 28 de marzo por Alicante hacia Lisboa antes de cruzar el Atlántico. Sin embargo, ese día 28, al llegar a Alicante, la orden de retorno fue nuevamente suspendida a pedido del gobierno de Chile para participar en la evacuación de parte de los más de 1400 asilados en su representación de Madrid.

Después de dos semanas en Alicante, el 14 de abril zarpó con 26 evacuados hacia Valencia, donde embarcó a 99 evacuados más, la mayoría españoles provenientes de la embajada chilena, y tomó Marsella el 16 de abril.

El 23 de abril zarpó de Marsella, pasó 5 horas por Alicante embarcando a 25 evacuados y, a las 19 del 24 de abril, llegó a Valencia, donde embarcó a 158 evacuados de la embajada chilena y a otros 16 de varios países. Retrasó la salida en espera del embajador de Chile, Aurelio Núñez Morgado, que no pudo salir por vía aérea y, luego de un altercado en el aeropuerto donde se le hizo abrir la valija diplomática, finalmente embarcó en el *Tucumán*. Esa estadía del *Tucumán* en Valencia tuvo otro ingrediente dramático cuando todos los que estaban a bordo se despertaron en la madrugada del 27 de abril por el bombardeo de Valencia efectuado por los cruceros nacionalistas *Canarias* y *Baleares*. Esa tarde zarpó y, al día siguiente, tomaba Marsella, donde permaneció hasta el llamado para realizar otro viaje a partir del 3 de mayo.



Correspondencia
Archivo Cap. Casari.

"... además, es un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso... El comandante no lo dejó terminar de hablar ni de enumerar títulos: -Che, amigo, si ese señor se ve mal, procuraremos sacarle del atolladero, pero como a los otros. A mí la Argentina no me ha mandado acá a salvar marqueses, especialmente, sino a salvar hombres."

En esta oportunidad, primero pasó por Valencia el 6 de mayo, pero las personas que debían embarcarse no estaban todavía. Fue a Alicante donde, entre el 7 y el 11 de mayo, embarcó a 51 evacuados (11 en forma clandestina y uno a pedido del gobernador, por ser perseguido de muerte por elementos comunistas). En Valencia, el 12 de mayo embarcaron 35 evacuados y el 13, otros 69 más. Bolivia completaba sus necesidades de evacuación, pero Chile no pudo enviar, en esta oportunidad, a ninguno de sus asilados.

Entre el 23 y el 26 de mayo, se realizó otro viaje. En Alicante, se embarcó a 51 evacuados, y en Valencia, a 42 más. La fecha patria del 25 de mayo se celebró a bordo con los honores de rigor y con la asistencia de todo el pasaje, que integró una comisión con un representante de cada país para ofrecer un homenaje a la Argentina por la labor humanitaria desarrollada por el *Tucumán*.

Las autoridades navales dispusieron, el 31 de mayo, el regreso del *Tucumán*, previo pasaje nuevamente por Alicante para evacuar al vicecónsul en esa ciudad, Eduardo Lorenzo Barrera, con sus 7 hijos, quien se había destacado por su trabajo en equipo con los marinos del *25 de Mayo* y del *Tucumán*, pero este prefirió permanecer en suelo español. El 3 de junio de 1937, el *Tucumán* zarpó de Marsella entre los vítores de los refugiados que se acercaron a despedirlo. Entre el 4 y el 7 de junio, en Alicante embarcó a 75 evacuados que trasladó a Lisboa, donde permaneció entre el 9 y el 12 de junio fondeado en el río Tajo. Del 17 al 18 de junio, el *Tucumán* recaló en Cabo Verde y, de allí, enfiló directamente hacia Buenos Aires, donde tomó puerto el 30 de junio en medio de una multitud que se aproximó a recibirlo.



Embarcaciones menores aproximándose al *Tucumán*, fondeado en la Rada de Alicante. Archivo Cap. Casari.

Al pisar la cubierta, aquel estrafalario don Pancho, tras los abrazos, quedó abatido. 'No se preocupe, si es que nunca se ha embarcado', lo animaban los marineros. 'Sí que he embarcado muchas veces', respondió. '¿En un buque de guerra? ¿Cómo lo dejaron entrar?', repreguntaron los marineros. 'Rindiéndome honores, como ministro de guerra del gobierno de España...'

Vicisitudes del asilo naval otorgado por las naves argentinas¹²

Como se comentó en distintos párrafos hasta aquí, las acciones de la embajada y los consulados argentinos en coordinación con el *25 de Mayo* primero y el *Tucumán* después no se limitaban a los casos totalmente claros desde el punto de vista legal requerido por el gobierno español, sino que hubo acciones coordinadas para asegurar que quienes solicitaban asilo lo obtuvieran, aunque para ello se debieran burlar los controles españoles.

Los buques, además, y en particular el *Tucumán*, embarcaban también a fugitivos para quienes el hecho de llegar a bordo y de obtener asilo naval era el primer amparo que recibían bajo pabellón extranjero. Para ellos, el problema principal era llegar al buque y, aquí, la imaginación y el valor que derrochó toda la tripulación del *Tucumán* fueron realmente admirables. Los principales procedimientos a los que se recurrió fueron¹³:

- Cuando participaban los marinos argentinos:
 - Atraer la buena voluntad y la tolerancia de las autoridades locales y de los controles del puerto a través de medios muy diversos, entre ellos, la simpatía personal y la persuasión, así como también las dádivas personales.
 - Embarcar con uniforme de marineros, procedimiento llamado "tripulación de refuerzo" (los uniformes necesarios eran desembarcados por los marineros que bajaban a tierra vistiendo dos uniformes).
- Cuando los fugitivos llegaban hasta el buque por sus medios, con un nivel de riesgo muy grande, lo hacían en embarcaciones menores y saltaban a las embarcaciones menores argentinas en proximidades del muelle e, incluso, algunos fueron a nado hasta el buque fondeado.

Algunas de las formas de llegar hasta las naves argentinas que pueden señalarse como más osadas o llamativas fueron, por ejemplo:

En octubre, llegó al consulado de Alicante, enviado desde Madrid, un andrajoso anciano que se decía que era requerido por la justicia argentina, iba esposado y con ropas de presidiario. Se comentaba que la justicia argentina pedía su extradición, pero, en realidad, se trataba de un ardid para evacuar a un sacerdote español.

En otra oportunidad, se dio el caso de un funcionario republicano que no podía pedir asilo en una sede diplomática, pero que podía ser recibido a bordo como refugiado si llegaba en una lancha. Para ser recibido a bordo del *25 de Mayo*, además de la lancha para él y sus acompañantes, a requerimiento de los argentinos intervinientes, debió coordinar otra para la viuda e hijos de un aviador fusilado por los republicanos. Así, una madrugada, llegó a la escala real del crucero primero una lancha con la señora y sus hijos y, minutos después, el funcionario interesado en salir de su propio territorio.

¹² FIGALLO, Beatriz J., *La Argentina ante la Guerra Civil Española. El Asilo Diplomático y el Asilo Naval*, Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina de Rosario, 1996, Rosario.

¹³ RUBIO, Javier, *Asilos y canjes durante la Guerra Civil Española. Aspectos humanitarios de la contienda fratricida*, Editorial Planeta, Barcelona, 1979, págs. 285/286.



Calle Tucumán en Alicante, y calle Crucero 25 de Mayo en Madrid.



Refugiados vestidos con uniformes argentinos
Archivo Cap. Casari.



Portada del libro *Heroísmo Criollo*, segunda edición año 1983. La primer edición había sido en 1939.



Clara Campoamor, coautora del libro *Heroísmo Criollo*.

“Los elementos que verdaderamente procedían con espíritu sanguineo eran relativamente pocos; la mayoría comprendía perfectamente lo humano de nuestra labor; otros aceptaban, contrariando sus convicciones, el estado de cosas imperante y se constituían en personas informantes y actuaban en favor de los embarcos clandestinos, contrariando disposiciones expresas sobre vigilancia y control.”

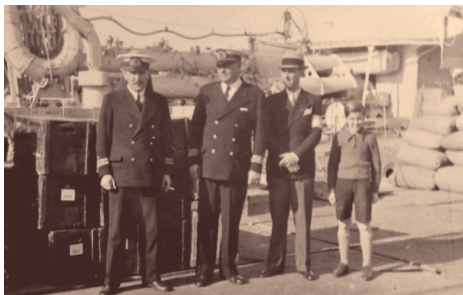
El diplomático Pérez Quesada, en una oportunidad, se refería a un hecho en el cual hizo valer su influencia: “Hemos tenido casos de personas que se lanzaron a nuestra lancha atracada al muelle del puerto, perseguidos y hasta tomados del saco por un policía, implorando nuestra protección solicitaban el amparo del pabellón; en esa oportunidad, el oficial que iba en la lancha se impuso al policía y, al no entregar al hombre, invitó al agente a que viniera hasta el *Tucumán* para hablar con el comandante”.

Sobre otro acaecimiento, consignaba el capitán Casari: “Como hecho curioso y significativo, dos personas jóvenes llegaron a bordo disfrazadas con trajes de marineros argentinos que sus familias les habían confeccionado expresamente para el caso”.

En otra oportunidad, en el momento de salir del muelle una lancha que llevaba a varios marinos, un joven que se hallaba en la escollera del muelle se arrojó al agua, fue recogido por la lancha y llevado al *Tucumán*. Hecho el reclamo por las autoridades locales, el capitán contestó que no podía acceder a la devolución del joven, pues este había quedado refugiado bajo el pabellón argentino.

Los escritores Clara Campoamor y Federico Fernández Castillejo reflejaron en su libro *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el drama español* numerosas acciones de los tripulantes de las dos naves argentinas. Como ejemplos, comparto de sus páginas lo siguiente:

Comandante y marinería del Tucumán con refugiados. Archivo Cap. Casari.



“En los buques criollos, donde se han salvado tantas vidas y tantos valores, había un tema que no se podía siquiera insinuar: el de gratificar en forma alguna a las dotaciones o a un simple marinero en particular.”

“En agosto de 1936, en Alicante residía, refugiado o escapado de Madrid, con toda su familia, uno de los hombres públicos más conspicuos de la República. No vinculado al gobierno ni al poder desde el mes de mayo anterior. El gobierno y, especialmente, el ministro de defensa, amigo íntimo del prócer republicano, sentían honda preocupación. Alguien enteró de tal estado de cosas al cónsul argentino en Alicante, y este dio cuenta a la representación argentina en Madrid. El encargado de negocios Pérez Quesada visitó al ministro de defensa y le expresó: ‘El señor XX y los suyos carecen de toda seguridad en Alicante; en nombre de la Argentina, vengo a poner a disposición de esa familia el crucero *25 de Mayo*, que los acogerá, como a todos los que puedan encontrarse en su caso, sin distinción de credo político; espero que ustedes facilitarán el embarque’. Eran las 10 de la mañana, funcionó el teléfono entre Madrid y Alicante, a las 10.30 esa familia embarcaba sorpresivamente en el *25 de Mayo*”¹⁴.

“En el consulado en Alicante se presentó un integrante del partido radical, que huía de Madrid; el cónsul le explicó que el gobierno español le negaría la autorización para embarcar en el crucero. Preguntó: ‘¿No está en el *25 de Mayo* el oficial XX? Hágame saber mi situación’. Encontrado con su amigo, el oficial le expresó: ‘Sí, queremos salvarle, como a todos los que se hallan en peligro. Nosotros salvamos a los insalvables. Los otros países embarcan a los que tienen documentación regular. Nosotros, a los abandonados de la suerte; pero necesitamos ser discretos. No podemos provocar abiertamente una violencia, perjudicial, sobre todo para ustedes’. Esa tarde, dos marineros que iban diariamente a recoger las legumbres y hortalizas para consumir a bordo tardaron en volver un poco más que de costumbre, y pasaron con su enorme canasto rebosante y lo depositaron en la lancha con mayor cuidado que otras veces, con iguales mimos la subieron a bordo, antes de llegar a las cocinas del buque, la vaciaron en parte, y del fondo saltó un hombre, que abrazó a los marineros”¹⁵.

“Un marinero argentino notó que un hombre estrafalario que se hacía llamar don Pancho daba muestras evidentes de querer hablarle en secreto. Ante el pedido: ‘Estoy en peligro de muerte, sálveme...’, el marinero respondió: ‘Espérenos aquí esta noche; volveremos; hemos de tomar la autorización de nuestros superiores y preparar el plan’. Cuatro horas más tarde, los cinco marineros que habían vuelto a entrar a la boite salieron así: primero

¹⁴ CAMPOAMOR, Clara y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico, *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el Drama Español*, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, Buenos Aires, págs. 11 y 12.

¹⁵ *Ibidem*, pág. 23.



El torpedero *Tucumán* zarpando de Marsella luego de desembarcar refugiados.

Oficiales del *Tucumán* en Marsella.



Oficial del *Tucumán* con un refugiado vestido de marinerito.

Plana Mayor del torpedero *Tucumán*. Album fotográfico del Cap. Casari.

tres, luego los **otros tres**, y se dirigieron al barco. Al pisar la cubierta, aquel estrafalario don Pancho, tras los abrazos, quedó abatido. ‘No se preocupe, si es que nunca se ha embarcado’, lo animaban los marineros. ‘Sí que he embarcado muchas veces’, respondió. ‘¿En un buque de guerra? ¿Cómo lo dejaron entrar?’, repreguntaron los marineros. ‘Rindiéndome honores, como ministro de guerra del gobierno de España...’¹⁶

“La hija del viejo prócer republicano y la monárquica ferviente coincidieron, huyendo en Alicante. A los oficiales y marineros del *Tucumán* llegó la noticia de la angustia de esas damas. Imposible el recurso del pasaporte fingido, eran demasiado conocidas. Imposible el subterfugio del disfraz de marinerito. Imposible la loca tentativa de llegar al buque a nado. Pero el ingenio trabajó y, al anochecer, momentos antes de que cerrara el puerto, dos marinos, jóvenes y alegres, salieron a tierra. Transcurrida una hora, los milicianos los ven llegar más alegres y con paso más vacilante que antes, algo alcoholizados y cada uno del brazo de una mujer, cuyas facciones no son claras en las sombras, ambas ríen y charlan con ellos nerviosas y alocadas. Pero los marinos no las despiden, cuando pasan al lado de los milicianos, los marinos les guiñan un ojo y ponen un dedo sobre los labios. La audacia de los jóvenes marinos ha tenido éxito, en la lancha no se pronuncia una palabra. Los marinos y las mujeres suben al *Tucumán*, los dos oficiales se cuadran erguidos ante el comandante y las dos mujeres temblorosas: ‘Señor comandante, la bandera nos ha protegido. Señoras, están ustedes en territorio argentino.’¹⁷

Ante las difíciles actuaciones en las que les tocó participar, en particular a los tripulantes del *Tucumán*, el capitán Casari en el Parte de Viaje expresaba¹⁸: “No faltó quien, en reuniones amistosas, se expresara en el sentido que no hacíamos más que llevar gentes de derechas o ‘facciosas’, mis respuestas fueron siempre que no averiguábamos a qué partido o ideología pertenecían, que los portalones del buque estaban abiertos para toda persona que era perseguida o tenía su vida en peligro por cuestiones de orden común [...] Es indudable que autoridades de la zona roja, ya sea del gobierno o sindicales, se interesaban por la suerte de amigos o parientes que no profesaban la ideología política social en boga en zona roja; muchos de ellos nos debían el favor de haberlos embarcado en el buque y así por reciprocidad,

El detalle más importante que debe tenerse en cuenta considerando a todos los que pidieron asilo naval a los marinos argentinos es que: ¡ningún pedido fue rechazado!

¹⁶ *Ibidem*, pág. 40

¹⁷ *Ibidem*, págs. 25 a 29.

¹⁸ Archivo particular de la señora Martha Casari de Risso. Comisión a España, Parte II, Buenos Aires, 31 de julio de 1937.



Capitán de Fragata Mario Casari, Comandante del torpedero *Tucumán*. Archivo Cap. Casari.



Público congregado en el puerto para recibir al torpedero *Tucumán* a su regreso después de cumplir una misión humanitaria en España. Revista *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 10 de julio de 1937. Nro. 2023, pag. 84.

facilitaban, a sabiendas, muchos embarcos clandestinos. Por otra parte, los elementos que verdaderamente procedían con espíritu sanguíneo eran relativamente pocos; la mayoría comprendía perfectamente lo humano de nuestra labor; otros aceptaban, contrariando sus convicciones, el estado de cosas imperante y se constituían en personas informantes y actuaban en favor de los embarcos clandestinos, contrariando disposiciones expresas sobre vigilancia y control.”

Los escritores ya mencionados, Campoamor y Fernández Castillejo, nos recuerdan un particular detalle del accionar de los marinos argentinos¹⁹: “Hay otro aspecto que tampoco queremos ocultar. El oro, que con la sangre ha salido por las abiertas heridas de la Nación española, ha aprovechado más o menos legítimamente a muchos. Españoles unos y extranjeros otros, por tierra y por mar, hicieron comercio de la desgracia y a tanto se tarifaba salvar una vida. Los argentinos quijotescos no mancharon sus manos, ni con una sola moneda tinta en la sangre de los españoles en lucha [...] En los buques criollos, donde se han salvado tantas vidas y tantos valores, había un tema que no se podía siquiera insinuar: el de gratificar en forma alguna a las dotaciones o a un simple marinero en particular”.

No obstante, el detalle más importante que debe tenerse en cuenta considerando a todos los que pidieron asilo naval a los marinos argentinos es que ¡ningún pedido fue rechazado!

Cierta vez, una persona solicitando al capitán Casari un salvamento, le encarecía la urgencia:

- ¡Que vayan de prisa, capitán! No se puede hacer esperar más a ese caballero.
- ¿En tanto riesgo se halla?–, preguntó el capitán.
- Sí. Pero, además, es un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso...

El comandante del *Tucumán* no lo dejó terminar de hablar ni de enumerar títulos:

- Che, amigo, si ese señor se ve mal, procuraremos sacarle del atolladero, pero como a los otros. A mí la Argentina no me ha mandado acá a salvar marqueses, especialmente, sino a salvar hombres²⁰.

Conclusiones al regreso a la Argentina

Luego de zarpar de Cabo Verde, el Capitán Casari, a través de la Orden de Buque Nro. 8/37, se dirigía a su dotación haciendo una breve evaluación de la campaña de guerra en la cual habían participado:²¹

- Se operó durante 8 meses a 11 000 km de la Argentina, en un país hermano de raza, inmerso en una de las conmociones bélicas más hondas del siglo XX.
- Se convivió ininterrumpidamente con extranjeros de diferentes ideologías y condiciones sociales.
- Todos los tripulantes fueron espectadores de toda clase de miserias humanas.
- El éxito de la misión fue posible por la cooperación incondicional y sin límites prestada por toda la dotación del buque.

El Capitán Casari finalizaba expresando a sus subordinados²²: “Habéis tenido oportunidad de vivir intensamente durante estos meses pasados una vida de trabajo y emociones, habéis tenido oportunidad de conocer países en lucha civil, uno en lucha armada

19 CAMPOAMOR, Clara y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico, *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el Drama Español*, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, Buenos Aires, pág. 117.

20 SÁNCHEZ OCAÑA, Vicente, publicado en el periódico *Aquí Está!*, sin fecha (posterior al fallecimiento del Capitán Casari en 1939).

21 Archivo particular de la señora Martha Casari de Risso, Orden de Buque Nro. 8/37, 18 de junio de 1937.

22 *Ibidem*, Orden de Buque Nro. 8/37, 18 de junio de 1937.

LLEGABAN al "Tucumán" bulliciosamente angustiados. —Capitán, mi hijo. —Capitán, mi marido. —Capitán, yo. Eran viejecitas encorvadas, mujeres jóvenes de ojos enrojecidos por el llanto, hombres mal afilados que miraban resacalemente a su alrededor antes de hablar, burgueses temblando; seres de todas las clases y de todos los tipos, pero con el mismo aire de huido.

Algunos oprimían convulsivamente entre sus manos la del comandante del "Tucumán".

—Por Dios, capitán! ¡Mi hijo! ¡Salveme a mi hijo!

estaba diciendo: "Por qué le hablaban de café y licor, cuando a ella no le importaba nada más que la vida de su hijo asesinado".

Pero el capitán Casari, jovial e imperterito, decretaba: —"Tomaré un caféito. ¡Sí! (Un caféito inmediatamente).

Fuerza era tomar el café para no desairar a aquel marino, del cual dependía la salvación. Fuerza era también sorberse las lágrimas, adoptar un talante que no chocara demasiado con su jovialidad, mostrar una cara burlona, la trivola sobre la exaltación del ejército.

—"Por qué, al cabo de unos minutos de esa conversación vana, le encarrula la urgencia: —"Que vayan de prisa, capitán! No se puede hacer esperar más a ese caballero. —"En tanto riesgo se halla! Inquirió el capitán. —"Sí. Pero, además, es que se trata de un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso. —"Pero el comandante del "Tucumán" no le dejó concluir la en-

vez, una persona recomendando al capitán Casari un salvamento, le encarrula la urgencia: —"Que vayan de prisa, capitán! No se puede hacer esperar más a ese caballero. —"En tanto riesgo se halla! Inquirió el capitán. —"Sí. Pero, además, es que se trata de un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso. —"Pero el comandante del "Tucumán" no le dejó concluir la en-

patados de Acción Popular? (Republicanos). "Falangistas". El comandante del "Tucumán" jamás trata de averiguarlo. El recio a toda aquella pobre humanidad fugitiva con la misma sonrisa llana y bonachona. —"Un caféito? Sí. Hay que tomar un caféito. Vera que bien le sienta a uno. Nada de política cerca de la hospitalidad, el hispanoamericanismo, diceña. Un patrón de estancia no pon-

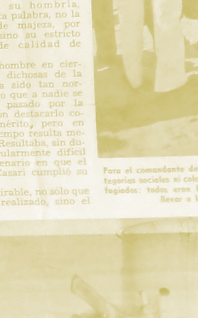
entre sus huéspedes, siempre proponiendo "caféitos", "caféitos" y cigarros, sorprende a un rincón a una mujer que, con las manos sobre el rostro, lloran. Entonces se incomoda. —"Nos vamos a dejar de pavadas! ¡Eh!... (A ver los canarios! "Los canarios" eran unos cuantos marineros que cantaban con muy buen estilo aire de la patria. —"Adelante los canarios! —ordenaba el capitán.

Que el capitán Casari, como sus oficiales y sus marineros, exponía la vida en sus aventuras de salvamento, nos parece superfluo decirlo. (La ha perdido diplomático, periodista y otras personas neutrales que se habían acercado mucho menos que ellos a la buquesa española! Pero no es la voluntad lo que más admira en él, que valiente condote para un soldado una obligación profesional. Lo que más gusta de este capitán correntino, y quizá lo que explica el éxito de su misión en España —donde salvó, digámoslo de paso, a más de mil personas— es su hombría, dando a esta palabra, no la acepción de majada, por supuesto, sino su estricto sentido de calidad de hombre. Ser un hombre en ciertas épocas dichosas de la historia ha sido tan normal y llano que nadie se le habría pasado por la imaginación dedicarle como un mérito, pero en nuestro tiempo resulta más difícil. Resulta, sin duda, particularmente difícil en el presente en que el capitán Casari cumplió su obra. —"Es admirable, no sólo que la haya realizado, sino el

Grupo de refrigerios para los heridos del "Tucumán". Para que pudieran viajar cómodos en el viaje hacia Marsella, la oficialidad y el marinerío distribuyeron cediles sus comantes y comas.



El capitán Mario Casari, que fue comandante del "Tucumán".



Para el comandante del torpedero se había categorizado socialmente los colores políticos entre los refugiados: todos eran hombres a quienes debía llevar a lugar seguro.

ESCRIBE VICENTE SANCHEZ-OCANA

Se abraza la voz alegre del capitán Mario Casari. —"Es mi hijo ya usted a llamar! (Un caféito?)

—"¿No quiere un caféito? (No? Entonces, un caféito?) La pobre mujer que pedía ayuda para su hijo le echaba los ojos, pensativa, hacia el hombre joven, (¿qué miraban palabradas le

manaba de sus ojos azules tan rascaña luz, que bruscamente la imagen de la muerte parecía ridícula, ¡plenas la Pálida se atreviera a disputarle un ser humano a aquel bravo y alegre capitán!

—"Bastante formulaba ofrecimientos categóricos de salvación, "Procuraremos", "Trataremos", "Intentaremos", y palabras semejantes era todo lo que solían oírse de él las gentes que le pedían auxilio. Pero eso bastaba para que al salir del "Tucumán" ciertos lloviznos de junio, junto al puerto agazapado en Dios sabe qué remoto agujero. —"Van a venir por ti los marinos argentinos! Van a venir!

—"No sé si la anécdota será cierta. Mas es cierto que, si no hablo así, el capitán Casari obró así. El y sus subordinados salván criaturas humanas sin preguntarle siquiera como se llamaban, sin preguntarles por qué se ven perseguidas ni que las perseguía. —"Quiénes son aquellos hombres con rudimentarios disfraces y nombres claramente falsos que sus oficiales y sus marineros le llevan todas las tardes a bordo? —"Antes dignatarios de la corte de Alfonso XIII, como éste cuya liberación le pultaban con tanta urgencia, "Protectoras" (D-

numeración de títulos y merecimientos: —"Eh, amigos! si ese señor se ve mal, procurémosle sacarle del atolladero, pero como a los otros. A mí la Argentina no me ha mandado acá a salvar marcuqueses, especialmente, sino a salvar hombres.

—"Otro caféito? Sí. Otro caféito. Y un cigarro. El "Tucumán" ha hecho dos viajes a Marsella con más de 200 fugitivos y alrededor de 150 en cada una de otras cinco expediciones. Cualquiera que conozca ese torpedero o, sencillamente, tenga idea de cómo son los barcos de guerra de su tipo, puede imaginarse lo difícil que resultaba albergar en él a centenares de "turistas". Si el problema se resuelve, y en once ocasiones, nada nuevo, fue gracias a ese consuelo exótico de la hospitalidad: el marino, dando el raso en la cubertería, o no duermen, y ceden sus camarotes a las mujeres y los niños. Pero, a veces, el "patrón" que anda sospechoso y afusado

—"Y el coro entonaba sus canciones, a veces un poco melancólicas, como primas que son de las españolas y de las solteras; a veces, bravas como la jota, o impetuosas y jocundas como las seguidillas castellanas; canciones nostálgicas que dejaban en el corazón de los fugitivos la pena, pero les libraban de la angustia. —"Y ahora, ¿un caféito? —sugeta como conclusión el capitán.

ADIOS AL CAPITAN CASARI



Me han contactado que, cierta día de los muchos días que transcurrió el "Tucumán" en su viaje de España a Marsella.

—"Y el coro entonaba sus canciones, a veces un poco melancólicas, como primas que son de las españolas y de las solteras; a veces, bravas como la jota, o impetuosas y jocundas como las seguidillas castellanas; canciones nostálgicas que dejaban en el corazón de los fugitivos la pena, pero les libraban de la angustia. —"Y ahora, ¿un caféito? —sugeta como conclusión el capitán.

El capitán tuvo siempre para todos y cada uno de los que Dios a pedirla, apodo una palabra de consuelo y de cariño y también la clásica oferta del "caféito".

"Habéis tenido oportunidad de vivir intensamente durante estos meses pasados una vida de trabajo y emociones, habéis tenido oportunidad de conocer países en lucha civil, uno en lucha armada y sangrienta y otro mediante el empleo de recursos que pueden llevarlo a situaciones de peligro y de esa contemplación se deduce enseguida la confrontación con las condiciones de vida imperantes en nuestra Patria."

Recorte periodístico por el fallecimiento del Cap. Casari, ocurrido el 12 de diciembre de 1939.

y sangrienta y otro mediante el empleo de recursos que pueden llevarlo a situaciones de peligro y de esa contemplación se deduce enseguida la confrontación con las condiciones de vida imperantes en nuestra Patria, la Gran Nación, la Gran República Argentina, que ofrece a la vista su característica fundamental de país democrático, de orden, de trabajo, de sanos sentimientos, de vitalidad y optimismo, por no citar sino algunas características, pero país, en suma, de donde se ha realizado hace ya mucho tiempo el principio de igualdad ante la ley".

Hoy a ochenta años, recordamos a nuestros marinos que, velando armas bajo nuestra bandera, ayudaron a mitigar el sufrimiento del pueblo español.

¡Saludamos al Reino de España que, luego de tanto sufrimiento entre hermanos, ha sabido renacer y volver a ser una pujante Nación!

Y repetimos y hacemos nuestras, como oración, estas últimas palabras del Capitán Casari:

"Hacemos votos para que nuestra Patria pueda ser, cada vez más, un país democrático, de orden, de trabajo, de sanos sentimientos, de vitalidad y optimismo y donde se afiance el principio de igualdad ante la ley". ■

Premios del Boletín del Centro Naval 2016



El lunes 12 de septiembre último, en el contexto de los actos conmemorativos del fallecimiento de Domingo Faustino Sarmiento, se llevó a cabo este acto académico donde se hizo entrega de los premios y reconocimientos anuales del *Boletín del Centro Naval*. A continuación, se enumeran los galardonados.

Premio Almirante Brown

Al mejor trabajo sobre estrategia, táctica, operaciones, logística y medios navales.

Otorgado a: **“Decisión Racional y Decisión Intuitiva” del Capitán de Navío IM (R) VGM Jorge P. Barrales**, publicado en el BCN 839.



El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales con el premio entregado por el Presidente del Centro Naval.

Excelente compendio de conceptos interrelacionados. El autor presenta un tema de profundo interés para los Comandantes y sus Estados Mayores de todos los niveles, particularidades y especificidades en cuanto a su ámbito de actuación.

Tiene la virtud de plasmar, en un escrito breve y conciso, los fundamentos de la Teoría de la Decisión y analizar en profundidad algunos de los aspectos actualmente en discusión en los procesos de planeamiento en nuestras Fuerzas Armadas y las Fuerzas Armadas analizadas genéricamente como referentes en el tema.

Su argumentación es destacable como ejemplo de que los mecanismos lógicos que sirven para el proceso decisorio en el nivel operacional no siempre garantizan el éxito en el nivel táctico, y viceversa.

Hay aspectos en su contenido que pueden resultar discutibles, pero, como introducción a dicha discusión, es altamente encomiable y contribuye de forma plena al espíritu tradicional del *Boletín del Centro Naval* como ámbito de expresión de temas de particular interés profesional.

Premio Comandante Piedra Buena

Al mejor trabajo sobre soberanía nacional, geopolítica y promoción del territorio continental e insular de la Nación.

Otorgado a: **“Pequeñas Islas, Grandes Disputas” del Capitán de Fragata (R) Alberto E. Gianola Otamendi**, publicado en el BCN 842.

El artículo es una adecuada síntesis de diversas y variadas situaciones insulares generadoras de disputas, y considera los distintos enfoques para su tratamiento.



Capitán de Fragata (R) Alberto E. Gianola Otamendi con la distinción, entregado por el Vicepresidente 2º del Centro Naval.

Contiene un exhaustivo análisis de los conceptos geopolíticos que sustentan, en cada caso, los intereses en disputa y obtiene conclusiones que contribuyen a formar la conciencia profesional de sus lectores. En tal sentido, ilustra adecuadamente sobre situaciones similares a la de nuestras islas Malvinas.

Su apelación final respecto de que “Los países marítimos protegen sus intereses en el mar con marinas de aguas azules, o sea, flotas de gran capacidad, largo alcance y presencia permanente” es un poderoso llamado de atención para la nación argentina.

Premio Doctor Collo

Al mejor trabajo sobre temas no encuadrados en los anteriores, pero que posea un valor excepcional.



El Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez recibiendo el premio de manos del Director del Boletín del Centro Naval.

Otorgado a: “**Influjo de la Academia Platónica en la Cultura Occidental y Cristiana**” del Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez, publicado en BCN 842.

El artículo es un profundo y documentado recorrido por la aventura humana del conocimiento, en el que el autor tiene la perspicacia de arrimar el drama argentino al devenir del saber y de la cultura del hombre. Resulta, en síntesis, una crónica amena de la historia del aprendizaje, un repaso hábil de la evolución del pensamiento y un listado justo de instituciones señeras en el campo de las ideas humanas.

Luego de la entrega de las distinciones, se presentó el libro *Sarmiento, Maestro de América, constructor de la Nación* del Doctor Miguel Ángel De Marco.



La apertura estuvo a cargo del Presidente del Centro Naval, Almirante VGM Daniel Alberto Enrique Martín, y el panel contó con la participación de los doctores Javier Roberto González, decano de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Católica Argentina, Horacio Sánchez de Loria, miembro de número de la Academia Nacional de la Historia, y el autor de la obra mencionada.

Los actos finalizaron con un brindis de honor en el Salón Sarmiento. ■



A 50 AÑOS DEL CRUCE DEL ATLÁNTICO EN TIEMPO RÉCORD



El mar ha creado en la mente del hombre una imagen de inmensidad, de misterio y aventuras, ha sido inspiración de poetas, ámbito de seres mitológicos, de grandes navegantes, de heroicos corsarios y de pérfidos piratas. Siempre cambiante combina la belleza del agua embravecida, la fuerza repetida de las mareas y la calma que da paz.

Cuando el hombre se hace marinero y se atreve con el mar, conoce otras culturas, otros dioses, otras razas, aprende otras normas de vida, pierde inhibiciones, gana usos y costumbres, paladea otros gustos y adquiere una idea nueva que nunca lo abandonará: conoce la Libertad.

Al mismo tiempo cala en él la fuerza de quien ya no solo domina la tierra sino también los vientos y las olas, se acerca a la magnificencia del Gran Hacedor.

Si ese hombre de mar, además hace profesión de fe: luchar por su Patria, dispuesto incluso a dar la vida por ella, se forja en el cumplimiento del deber, la práctica de valores morales y adquiere virtudes como el espíritu viril, el sacrificio por los demás, la discreción, la humildad y la generosidad.

La Armada Argentina educa a sus integrantes para que posean esos valores y virtudes, lo hace en todos sus institutos de formación, uno de ellos la Escuela Naval, tenga sede en un edificio en tierra o en un buque. Pero siempre con la idea de que uno de

los intereses básicos es la creación de equipos de trabajo que siempre sirvan para el éxito en la Batalla o la preservación de la Paz.

Cuando entre 1880 y 1910 la Armada creció hasta las dimensiones similares a las que poseía el país -una de las naciones más importantes del mundo- tenía una flota de primera línea, moderna y tecnificada. En ese momento decidió que el esfuerzo final estaba en embarcar a sus cadetes en un velero, donde el amarineramiento es más intenso y donde el cultivo de valores, ha quedado demostrado, es más efectivo: lo hizo adquiriendo la gloriosa Fragata ARA *Presidente Sarmiento*, que prestó acertados servicios por más de medio siglo y hoy descansa en el dique 3 de Puerto Madero, maravillando a los paseantes y a quienes la visitan.

Cuando hubo de ser reemplazada afortunadamente se recabó la opinión de quienes tenían experiencia, fue diseñada por navegantes y profesionales argentinos, su construcción fue realizada en los Astilleros de Río Santiago, dirigida por eminentes marinos y sin la carga de odiosas intromisiones burocráticas de terceros.

Botado el buque escuela le fue otorgado el nombre de una aspiración argentina renaciente, en ese momento: la Libertad.

La selección de los hombres a embarcar en ella, siempre ha sido igual: rigurosa y teniendo en cuenta la excelencia profesional. La Armada ha calificado a



sus hombres con puntillosidad y siempre teniendo en cuenta la idoneidad y no otro atributo extraño.

La conjunción del buque apropiado y formación apropiada de sus tripulantes han sido la clave de los éxitos.

El cruce del Atlántico Norte en 1966 reunió, a las características citadas, el liderazgo esperado, suerte y mucho viento.

Este mismo buque, de darse la oportunidad, podría repetir la proeza. De hecho que ganó la Boston Tea Pot en otras oportunidades

Fui cadete en ese viaje y continúo admirando las decisiones del entonces capitán Franke, el asesoramiento que recibió y la valentía y esfuerzo permanente que tuvieron los tripulantes, suboficiales, marineros y conscriptos que maniobraban en cubierta y el apoyo de quienes ejecutaban tareas ajenas a las velas. Creo que con este reconocimiento interpreto el pensamiento de las promociones 93, 94 y 30 de Intendencia.

Como sentido homenaje, en este número, el *Boletín del Centro Naval* vuelve a publicar un acabado artículo del almirante Franke. Utiliza recortes de periódicos de la época y alguno moderno. Destaca homenajes realizados.

Dejo constancia de la existencia de anécdotas no escritas que trataré de que los que las conocen las redacten. ■

Director del Boletín del Centro Naval

Conmemoración medio siglo después

El 1° de diciembre en la toldilla de la Fragata ARA *Libertad* se realizó la ceremonia de conmemoración del 50° aniversario del Cruce del Atlántico Norte en tiempo récord.

Presidió el acto el Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Horacio Nadale; acompañado por el Director General de Educación, Contraalmirante Gustavo Krasser y el Comandante de la Fragata ARA *Libertad*, Capitán de Navío

Ignacio Martín Errecaborde. Participaron autoridades militares, la Plana Mayor del buque, ex Comandantes y Segundos Comandantes de la unidad naval y, como invitados especiales, los Capitanes de Navío Roberto C. Parodi y Juan Osvaldo Mulero, ex integrantes de la Plana Mayor durante el viaje de instrucción en 1966, y las promociones de la Escuela Naval Militar 93 y 94 de Comando Naval e Infantería de Marina y la 30 de Intendencia.



CRUZE DEL ATLÁNTICO NORTE 1966

Capitán de Navío
Ricardo G. Franke

Hace un año, al cumplir una de las etapas de su viaje de instrucción, la escuela A.R.A. *Libertad*, íntegramente proyectada y construida por ingenieros, técnicos y obreros argentinos, atrajo la atención mundial al efectuar en tiempo récord el cruce del Atlántico Norte totalmente a vela, ganando así el codiciado trofeo “Boston” Teapot por haber cumplido la travesía desde Cape Race (Terranova) hasta Dursey Island (Irlanda) en 6 días y 21 horas. Su comandante, hoy Capitán de Navío Ricardo G. Franke, nos cuenta cómo lo hizo.

Cuando me solicitaron que escribiera un relato del cruce del Atlántico Norte a vela, que efectuamos el año pasado con la fragata A.R.A. *Libertad* durante el 4º Viaje de Instrucción de Guardiamarinas, y una vez aceptada esa tarea, debo confesar que dudé mucho sobre cómo debía comenzar.

Luego de muchas cavilaciones y de revisar notas, borradores, copias del Libro de Navegación y de mis *Crónicas de comandantes*, me decidí por efectuar una síntesis de la quinta etapa, Halifax-Dublín, pues prácticamente ella abarca todo este evento, y porque, a no dudar, algunos hechos relacionados con ese puerto canadiense de Halifax influyeron decididamente en mi ánimo y en el deseo de completar el cruce del océano totalmente a vela, aspiración que luego me aguijoneó permanentemente durante las largas jornadas de puente en medio de los temporales.



En Halifax tuve oportunidad de conocer al *Blue-nose II*, réplica del inolvidable schooner *Bluenose*, velero pesquero de Lunenburg N. S. de fama ya legendaria en ese país y en los Estados Unidos, por sus hazañas de velocidad e increíbles regatas en los bancos de Terranova y Nueva Escocia, como también de escuchar los interesantes relatos del capitán Coggils, viejo lobo de mar a quien confiaron el *Bluenose II*, y que entre sus aventuras cuenta la de haber comandado el *Bounty II* durante nueve meses por las islas Tahití mientras se filmaba *Motín a bordo*.

Este marino y muchos otros de la Armada canadiense con los que trabé amistad, comenzando por el comandante marítimo, Contraalmirante J. C. O'Brien, así como representantes de la prensa y TV, me pidieron repetidas veces que, si podíamos, zarpáramos a vela desde el puerto para brindar así a la población un espectáculo como los que fueron habituales para Halifax hasta principios de este siglo.

Confieso que la idea me gustó y respondí a esos requerimientos prometiendo que «si las condiciones del viento lo permitían, intentaríamos hacerlo».

Por la mañana del 30 de setiembre, fijado para nuestra zarpada, comenzó a soplar un viento del oeste-noroeste que se mantuvo en horas de la tarde y que, próxima la hora de partida, 16.30, era de fuerza entre 4 y 5.

Como este viento era muy favorable para nuestra maniobra decidí complacer el pedido general, ya preanunciado en los diarios locales, y satisfacer la expectativa de ver dentro de la bahía al velero actual más grande del mundo con su velamen desplegado.

Ya sobre la hora prevista, y como el práctico canadiense no había concurrido y los remolcadores no se veían aún por ninguna parte, en consideración a las altas autoridades canadienses que se habían congregado en el muelle para despedirnos (entre ellos el Ministro de Trabajo del Canadá, Mr. Nicholson, en gira por esa provincia) solicité y obtuve del Capitán de Puerto autorización para zarpar a vela, sin práctico y sin remolcadores.

A las 16.25 retiramos la última planchada y ordené aligerar amarras. Dispuse cazar foques y la proa comenzó a abrirse paso lentamente. En seguida cazamos la cangreja y estays bajos, filando amarras a proa y popa, con lo que la fragata se fue separando

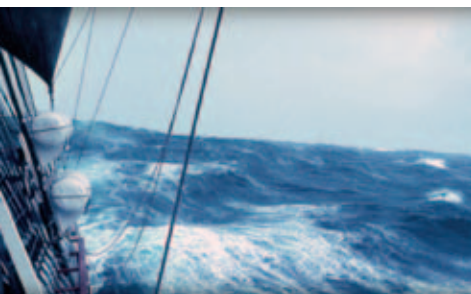


más rápidamente del muelle; largamos entonces las amarras remanentes y comenzó a tomar camino deslizándose próxima a los buques de guerra amarrados hacia nuestra proa.

Nuestra silenciosa maniobra de zarpada, en la que sólo se oían mis órdenes en el puente y luego el trinar de los pitos marineros con que se transmitían las órdenes, continuó rápidamente ante los ojos, yo diría asombrados, de todas las tripulaciones de los buques de guerra canadienses y los americanos de una fuerza de tareas arribada ese mismo día a la base naval Stadacona.

A las 16.40, es decir a los quince minutos, se había cazado todo el paño de la fragata y navegábamos a unos cinco nudos dentro de la bahía de Halifax.

Esta zarpada, inolvidable para todos los hombres de la *Libertad* y creo que también para los habitantes de Halifax, puerto de tanta tradición marinera, que rubricamos con una segunda salva de 21 cañonazos frente al Fuerte en agradecimiento por su acogida, fue indudablemente un feliz comienzo de una travesía que nos brindaría días más tarde emociones a raudales y una extraordinaria oportunidad para probar la calidad de nuestros hombres y las relevantes condiciones del velero.



Cuando nos hallábamos ya en la última enfilación de salida, observamos a popa que el *Bluenose II* con todo su paño venía saliendo del puerto en nuestro seguimiento. Lamentablemente, no hubo oportunidad para que se acercara, dado nuestro andar, y al llegar a la altura de Chebucto Head, cuando ya nosotros navegábamos afuera, al rumbo verdadero (Rv) 085° con un viento de fuerza 6 del oeste-suroeste, viró por adelante y retornó a puerto. ¡Fue muy cordial el gesto del Capitán Coggils que zarpará para despedirnos!

En la segunda singladura, del 1° de octubre, al amanecer fue aflojando el viento, prácticamente encalmado, con fuerza 2 del oeste-noroeste, por lo que decidí seguir navegación mixta con un motor a 90 v/min proa a Cabo Race hasta las 19.00 horas, en que, habiendo rotado el viento al WSW con fuerza 3, ordené cargar por alto para navegar por la noche a máquina, dado que esperaba que el viento se fuera más al sureste, como realmente ocurrió después de medianoche, cuando se reforzó.

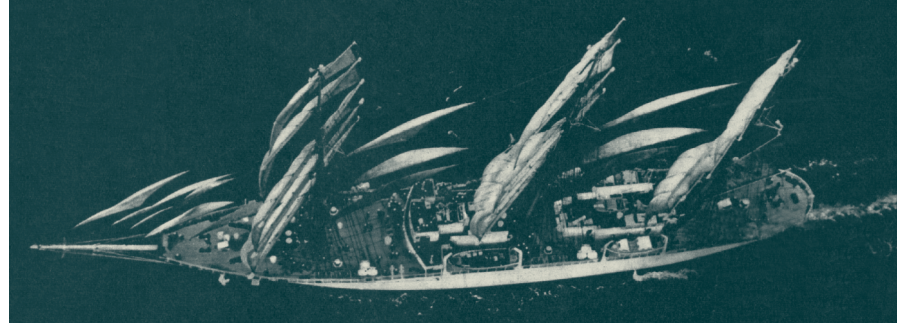
En la tercera singladura, del 2 de octubre, a alrededor de las 08.00, comienza a rotar el viento hacia al sur-suroeste, soplando con fuerza 8 y 9.

Viendo que estaba afirmado, ordené cazar todo el paño excepto juanetes y sobres, parando máquinas y desenclochando la hélice para continuar a vela pura.

La visibilidad disminuye por la neblina y chubascos, pero continuamos a buena marcha, efectuando señalación acústica. Nuestro promedio era de unos 12 nudos.

Por la tarde el viento se refuerza estabilizándose en fuerza 9 del oeste; estábamos decididamente bajo la influencia de un centro de baja presión que, habiendo nacido cerca de Nueva York dos días antes, se ha reforzado sobre el Canadá desplazándose al noreste.

Al anochecer ordené cargar estays altos. El barómetro se mantiene en 750 mm.



Viendo el andar de la fragata y las posibilidades de vientos favorables que se nos presentan, empiezo a pensar en intentar un cruce del Atlántico totalmente a vela, idea que transmito a mi segundo, Capitán Sciurano, y al jefe de maniobra, Capitán Vallarino, y que comparten entusiastamente.

A las 20.10 avistamos el faro de Cabo Rate al azimut 060°.

Singladura N° 4, 3 de octubre. Hemos iniciado el cruce del Atlántico Norte a vela, siendo exactamente las 00.00.

A 01.00 ordené cargar el trinquete por haberse rifaído al centro, donde ya lo habíamos reparado varias veces. Esta vela se usó durante el viaje de instrucción anterior y no está en muy buenas condiciones, particularmente en el centro, por sus roces y enganches con el estay y la maniobra de la trinetilla, pese a los cuidados de los hombres del palo. Seguimos prácticamente a 12 nudos de promedio con mar arbolado (estado 6 del oeste).

Al promediar la mañana el viento rota ligeramente al oeste-suroeste manteniéndose entre fuerza 8 y 9, y el barómetro sigue bajando.

Me veo obligado a cargar la mayor por haberse cortado las poas, brioles y escotas de estribor.

Navegamos con el siguiente paño: velacho alto y bajo, gavia baja y alta, mesana y sobremesanas bajo y alto, en proa foque y trinetilla solamente. A la tarde, pese al fuerte viento y al estado del mar, decidí reparar la vela trinquete, pues la necesitaba para balancear el paño y obtener un mejor gobierno del buque; llamé al contraestre al puente para que pidiera dos hombres voluntarios para subir al palo y realizar ese riesgoso trabajo y se le presentaron diez cabos y marineros dispuestos a hacerlo.

Bajo la mirada ansiosa y vigilante de muchos ojos que desde la cubierta y el puente seguían sus movimientos, los dos hombres elegidos realizaron nerviosamente y sin desmayos, en unas dos horas, los



trabajos de costura necesarios; el oficial de trinquete, Teniente Marpegán, y su contra maestre tuvieron que utilizar el megáfono de poder para que les pudieran oír sus indicaciones, dado el rugido del viento.

A 18.35, ya reparada la vela trinquete con la colocación de un refuerzo en la rifadura, la cazamos nuevamente.

Continuamos al rumbo 055° para seguir la ortodromía, pero estamos recibiendo las cartas meteorológicas americanas y canadienses, pues temo que la zona de baja presión pueda curvarse hacia el sureste y acercárenos más.

En el cuarto de 20.00 a 24.00 h, el viento sopla con fuerza 9 y 10 del oeste, es decir, supera los 50 nudos. ¡La fragata vuela, pues en varias oportunidades sobrepasa los 17 nudos! Nos cuesta creer la velocidad de nuestro velero y cómo gobierna con este mar embravecido.

A 22.40, se rifa nuevamente la trinqueta y decido sacrificarla, dado su estado, y dejarla rifada todo lo que aguante, para facilitar el gobierno, pues estamos

corriendo en un temporal muy fuerte de popa con mar 7/8 del oeste-suroeste.

Ordeno caer al rumbo 080°, pues el desplazamiento del centro de baja presión (972 Mb) no me inspira mucha confianza.

Cerramos la singladura y nuestro primer día de cruce con 286,3 millas recorridas.

Día 4 de octubre: el viento se mantiene permanentemente de fuerza 9 del oeste, excepto por la tarde de 16.00 a 20.00, en que crece a fuerza 10, siempre del oeste.

El buque mantiene velocidades superiores a los 13 nudos todo el día. Hay varias relingas desempalmadas en gavias y velachos, pero el estado del mar, rolidos de 25° y el fuerte viento, me obligan a no pensar en reparaciones por el grave riesgo que implicaría para el personal el trabajar en los palos en estas condiciones.

La vela trinquete se terminó de rifa totalmente al centro, y la relinga de pujamen tuvo que aguantar todo

el trabajo, pero la dejo hasta que comienza a abrirse también por esta relinga, golpeando fuertemente los jirones. A 21.40 ordené cargarla por alto.

El espectáculo que ofrecía ese mar embravecido con imponentes olas que avanzaban hacia nuestra popa, pareciendo cada una de ellas que se desplomaría sobre nuestra fragata, era realmente extraordinario. Las relevantes condiciones marineras de este casco fueron una y otra vez puestas a prueba, y era magnífico y sobre todo tranquilizador ver cómo la popa se elevaba al ser alcanzada por esas moles líquidas, para deslizarse luego la fragata en la pendiente como haciendo *surf*, y al final levantar airoosamente su atrevida proa sin embarcar prácticamente una gota de agua.

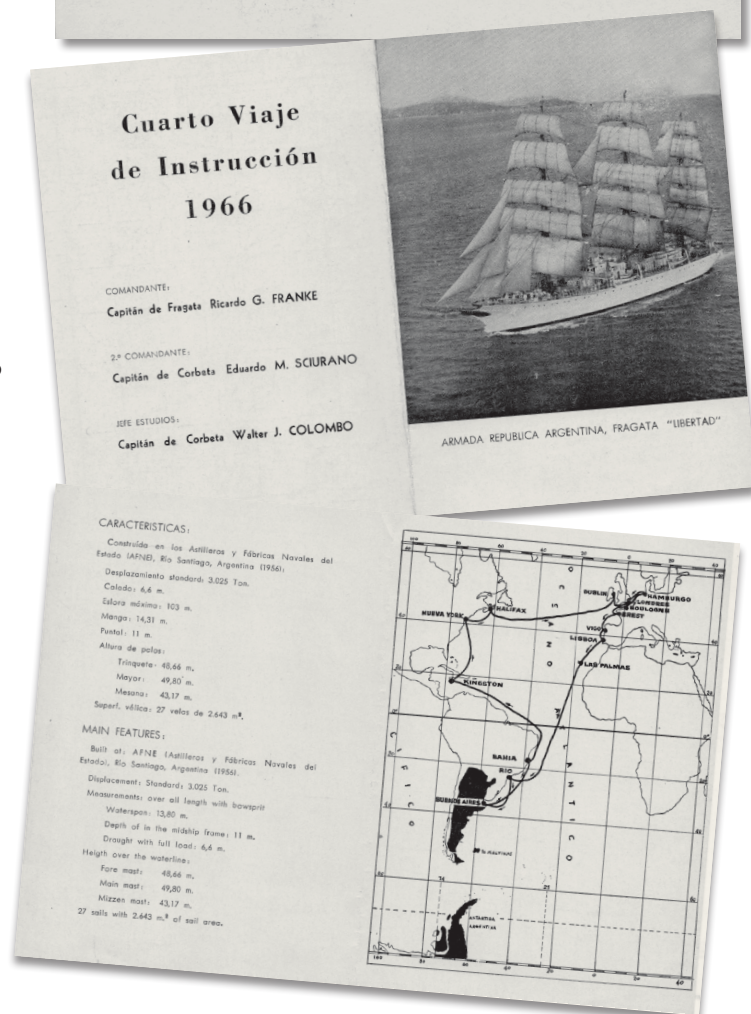
En cubierta y en el exterior del puente, para poder hacernos oír, debíamos gritar, tal era el aullido del viento en el cordaje y velamen, en un concierto enloquecedor que parecía interminable.

Era indudable que la fragata, pese al temporal en que nos hallábamos navegando, inspiraba mucha confianza a mis hombres, hasta a los más bisoños, los conscriptos, pues los veía tranquilos desarrollando sus tareas habituales o, mejor dicho, tratando muchas veces, pues debo admitir que los fuertes roídos no brindaban mucha comodidad para desplazarse por las cubiertas y obligaban a afirmarse con fuerza para no ser lanzados de banda a banda.

Los hombres de mar, integrantes de las brigadas de palos, soportaban la dura tarea con notable entusiasmo y se diría que este desafío con el mar enfurecido los divertía y los alentaba a no descuidar detalles en sus guardias de velas, siempre atentos recorriendo todas las maniobras, de proa a popa durante las largas horas de sus turnos, cuando no concurriendo voluntarios a dar una mano a los de otra brigada si se hallaban apremiados, cosa común en esos días.

En esta singladura batimos el récord nuestro y, verificado después, el del buque, pues habíamos navegado 316 millas en el día.

Seguimos ganando rápidamente camino en el cruce, pero navego ahora fuera de la ortodrómica que me había trazado originalmente, manteniendo el Rv 090°, dada la trayectoria que está siguiendo el centro de baja presión, parecida a la de una tormenta del año 1954 graficada en el *Pilot Chart* de octubre (véase la carta agrugada).



El barómetro sigue bajando hasta un registro de 744 mm a 02.00 del día 5 de octubre.

En este tercer día de cruce, el viento se mantiene del oeste y del oeste-noroeste, para rotar después del mediodía al nor-noroeste, con fuerza 10, 9 y 8.



El barómetro comienza a subir lentamente. El mar se mantiene prácticamente como el día anterior: olas muy grandes, mar 6 y siguiendo la orientación del fuerte temporal.

A alrededor de 02.00, se cortó la escota del contrafoque y con los fuertes gualdrapazos se perdieron tres garruchos antes de que pudiéramos afirmarla nuevamente.

Acompañando la rotación del viento, caigo un poco a babor, al 080° y a mediodía ordeno rumbo Rv 070° y comenzamos a cazar algunas velas más, la mayor, petifoque, estay de juanete y estay de perico.

El centro de baja presión, luego de acercárenos hasta unas 140 millas de nuestra derrota, ha curvado su trayectoria nuevamente hacia el noreste y es por ello que decidí seguir más al norte para continuar aprovechando al máximo su influencia antes de que se aleje.

El braceo ordenado a los palos es el siguiente: trinquete y mayor al máximo, 45°, y mesana a 30°.

Por la noche, ordeno continuar con el paño cazado, que es el siguiente: todos los foques, velachos alto y bajo, estay de gavia, mayor, gavia alta y baja, estay de sobremesana y sobremesanas alta y baja.

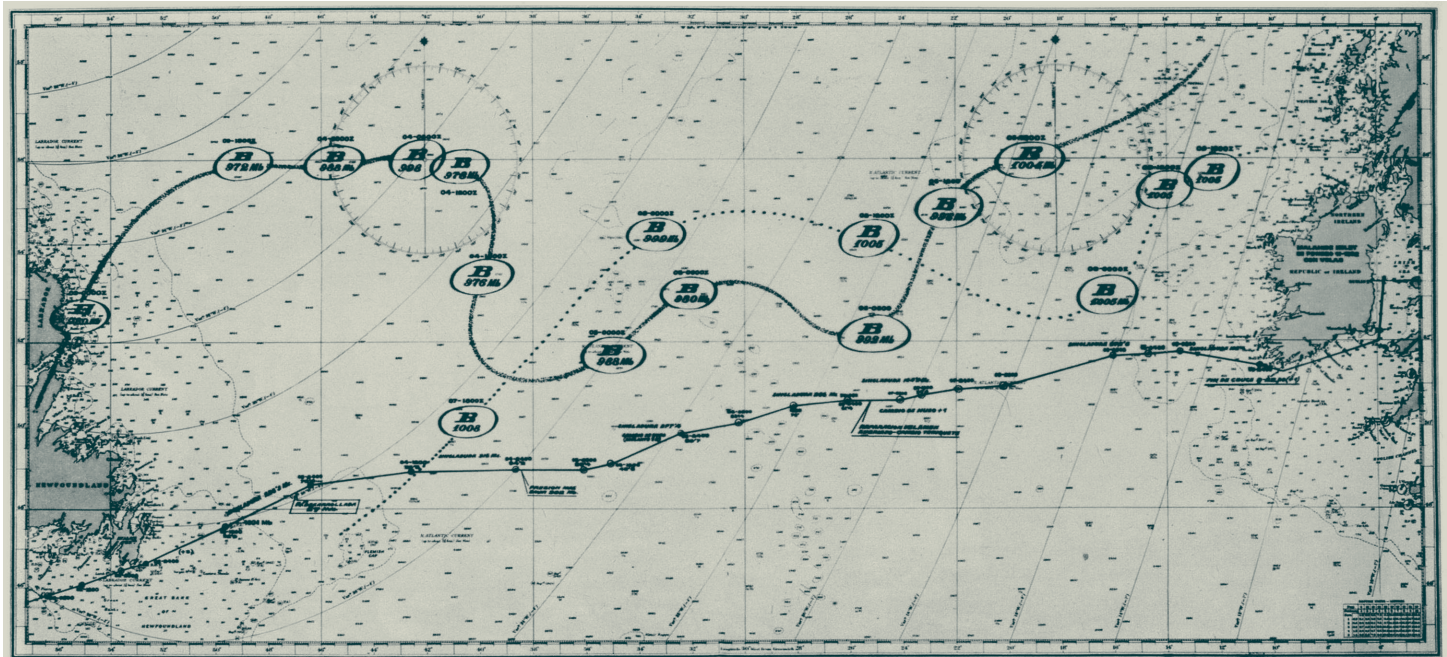
Procedemos al cambio de huso horario: + 2 h y en esta singladura de 23 horas totalizamos 277,4 millas.

Día 6 de octubre: nuestro cuarto día de cruce. El viento se mantiene del noroeste y de fuerza 8, disminuyendo a fuerza 6 en el último cuarto. El barómetro continúa en lento ascenso a medida que nuestro centro de baja presión se va llenando (900 Mb). La fuerza del mar va disminuyendo también, dando un poco de reposo a la tripulación.

Por la mañana, cazamos juanete de trinquete y el estay de juanete y cargamos el paño de estribor del velacho y el petifoque para repararlos, pues están desempalmados. Se cambió la contraescota del estay de perico que, por el intenso trabajo y roce, estaba próxima a cortarse. Al mediodía, ordeno cazar los estays de sobrejuanete y de sobreperico para aumentar un poco el paño, dada la disminución de la fuerza del viento.

Por la tarde, ya reparado el petifoque, lo cazamos nuevamente y luego de estudiar con el jefe de maniobra la posibilidad de cambiar el trinquete que se hallaba totalmente fuera de servicio, se procedió a desenvergarlo, dejando la verga y maniobra lista para colocar el repuesto en la primera oportunidad favorable.

El centro de baja presión ya debilitado (1004 Mb) se aleja hacia el nor-noroeste.



Inscrito sur la carte marine de l'Atlantique-Nord, le record du « Libertad », quatre-mâts de la marine argentine : la route du bateau a suivi la bordure des zones de dépressions (lettres B), profitant ainsi de vents favorables est-ouest. A gauche, Terre-Neuve (Newfoundland) ; à droite, l'Irlande.

Finalizamos la singladura con 266,0 millas.

Quinto día de cruce, 7 de octubre. El mar sigue calmándose rápidamente, pero el viento sigue del noroeste y de fuerza 6 hasta media tarde, para comenzar luego a debilitarse hasta casi encalmarse a la noche siendo variable y rotando al suroeste.

Al amanecer, se cazaron los sobres que faltaban y, a 06.30, se comienza la maniobra de envergar la vela trinquete nueva de repuesto, finalizándose esta tarea a las 10.17; ordeno cazarla de inmediato; es una magnífica faena realizada por los hombres de mar.

El barómetro continúa ascendiendo hasta 767 mm. El aplacarse del viento y la consecuente disminución del andar del buque me producen una gran desazón, pues empiezo a pensar que, faltando ya menos de 500 millas para completar el cruce, corríamos el riesgo de quedarnos parados por falta de vientos favorables, cuando... vuelve a renacer mi optimismo pues recibimos la información meteorológica de otro centro de baja presión formado a los 50° de latitud N y 40° de longitud W que está desplazándose rápidamente al E y al NE.

Aprovechamos intensamente esta jornada de relativa calma para enviar el máximo de gente disponible a los palos, para reparar todas las velas y maniobras averiadas en el temporal pasado.

¡Qué reconfortante es ver la febril actividad de los hombres de mar tratando de ganar preciosos minutos de tiempo y de dejar el velamen y cabuyería nuevamente en condiciones antes de que nos alcance la otra tormenta!

Cambiamos de huso al + 1 h, navegándose en esta singladura de 23 horas un total de 164,5 millas, el más bajo desde que iniciamos el cruce. Nos parece raro haber andado tan poco.

Comienza el sexto día de cruce, 8 de octubre, con viento del suroeste fuerza 5, que se va al sur-suroeste reforzándose a fuerza 9 al mediodía.

Ordeno braceo máximo y rumbo 080°.

Considerando que la baja presión no es tan intensa como la anterior (1000 Mb), pese al fuerte viento que sopla y a la pronunciada escora permanente entre 20° y 25°, decido dejar todo el paño cazado para correr y recuperar la jornada anterior que fue de tan poco andar, apreciando que este temporal será de menor intensidad que el anterior.

El barómetro sigue bajando hasta 754,5 mm al finalizar la singladura.

En el cuarto de 12.00 a 16.00 alcanzamos los 16,5 nudos, con un promedio de velocidad de 14,6 nudos.



A las 23.00, ordeno caer al Rv 105°. Afortunadamente ha sido una buena singladura, pues hemos navegado 272,8 millas.

Entramos al séptimo día de cruce, 9 de octubre. Nos hallamos ya próximos a la costa de Irlanda y le confío a mi segundo comandante que es mi mayor aspiración cruzar antes de cumplir el séptimo día, por lo que con el jefe de maniobra, Capitán Vallarino, tratamos de obtener el máximo rendimiento de los palos braceándolos como si estuviéramos en una regata. ¡Bueno, en realidad para nosotros lo estábamos!

Así lo sentía toda la tripulación, y bastaba ver las frecuentes consultas de los oficiales libres de guardia, de los suboficiales, de los cabos, en fin de todos mis hombres al oficial de guardia sobre cómo íbamos, cuánto faltaba, cómo iba el viento, etc. Es decir, que creo que todos compartían mis ansias por cumplir lo que habíamos emprendido unos días atrás.

El viento, por la mañana del noroeste fuerza 6, rota ligeramente al mediodía al oeste-noroeste y se mantiene durante todo el día entre fuerza 5 y 6.

El barómetro sigue subiendo lentamente, pues el centro de baja, pese a nuestros deseos de aferrarlo, se va alejando rápidamente al noroeste.

La fragata sigue caminando a poco más de 8 nudos de promedio.

Al atardecer ordeno sondear permanentemente para determinar el pasaje por la línea de 100 brazas que nos dará una buena posición.

A 20.48, cruzamos la línea de 100 brazas; nos hallamos cerca de la ansiada meta y rogando intensamente para que se mantenga el viento. En el castillo, la dotación trata de perforar la obscuridad buscando el primer pantallazo de algún faro irlandés.

A 21.26, con gran emoción, avistamos el faro irlandés Bull Rock al azimut verdadero (Av) 083°.

Minutos después, a las 21.31, avistamos otro, el Great Skelling, al Av 046°.

A 21.55, ordeno Rv 110°.

Ordeno preparar el cañón de saludo y a 22.16 lo disparamos señalando el fin del cruce del Atlántico Norte al sur de Dursey Island. ¡Habíamos logrado cruzar a vela el Atlántico en 6 días y 21 horas desde Terranova!



PLANA MAYOR FRAGATA ESCUELA ARA *LIBERTAD* - Año 1966

Cap. de Fragata RICARDO GUILLERMO FRANKE – Comandante
 Cap. de Corbeta EDUARDO M. SCIURANO - 2º Comandante
 Cap. de Corbeta WALTER JOSÉ COLOMBO - Jefe Dto. Estudios
 Cap. de Corbeta ARMANDO JORGE LEDESMA - Jefe Dto. Máquinas
 Cap. de Corbeta Cont. NORBERTO J. MIGLIAVACCA - Jefe Dto. Abastecimiento
 Cap. de Corbeta Méd. ANTONIO RÍCHA - Jefe Dto. Sanidad
 Cap. de Corbeta JORGE CARLOS VALLARINO - Jefe Dto. Cubierta
 Tte. de Navío Med. EFRAÍN VILA SÁNCHEZ - Jefe Cargo Medicina
 Tte. de Navío Odont. RODOLFO TRAVERSO - Jefe Cargo Odontología
 Tte. de Navío Bioq. FRANCISCO CÁRPENA - Jefe Cargo Farmacia
 Tte. de Navío ROBERTO C. PARODI - Ayte. Est. Brig. Babor y Jefe Cargo Meteorología
 Tte. de Navío JUAN O. MULERO – Jefe Cargo Propulsión
 Tte. de Navío Aud. JUAN C. PEREYRA - Jefe Cargo Rel. Públicas
 Tte. de Navío I. M. JUAN A. DOVER - Jefe Detall Estudios
 Tte. de Navío NÉSTOR OMAR BARICCO - Jefe Cargo Navegación
 Tte. de Navío MIGUEL P. URDAMPILLETA - Ayte. Est. Brig. Estribor
 Tte. de Navío JULIO HUMBERTO MARPEGAN - Jefe Cargo Mat. Naval (Palo Trinquete)
 Tte. de Navío Cont. JOSÉ DAZZI – Jefe Cargo Contab. Material
 Tte. de Navío ELEODORO DOLDÁN - Jefe Cargo Cont. Averías
 Tte. de Navío VÍCTOR E. ZENOBI – Jefe Detall General
 Tte. de Navío GUILLERMO FRANCIULLI - Jefe Secciones Inf. y Seg.
 Tte. de Navío FORTUNO PARERA IZAGUIRRE - Jefe Cargo Electricidad
 Tte. de Fragata ROBERTO F. SALINAS – Jefe Adiestramiento y Ceremonial
 Tte. de Fragata Comp. RAMÓN PUEYO - Jefe Cargo Armamento (Palo Mayor)
 Tte. de Fragata Cont. JUAN C. VARESINI - Jefe Cargo Tesorería
 RP. CC. Monseñor AMÍLCAR G. GALETTI - Jefe Cargo Bienestar
 Cadetes de la promoción 93 y 94 del Cuerpo de Comando
 y 30 de Intendencia (Guardiamarinas en comisión)
 Alférez de la Fuerza Aérea Argentina JUAN H. PÁEZ
 Subteniente del Ejército Argentino RICARDO G. BRINZONI
 (desembarcó en Halifax, N.S., Canadá)

Los vítores y hurras de la tripulación señalaban bien claramente cómo esperábamos este momento. Por altoparlante comunico a la tripulación lo que acabamos de realizar, poniendo de relieve el magnífico comportamiento de todos, y en particular el de los hombres de mar que trabajaron en cubierta y palos.

Envío un despacho al comandante de Operaciones Navales informándole del primer cruce totalmente a vela que realizaba la fragata A.R.A. *Libertad*, dando oficialmente por terminado el mismo al través de Dursey Head (Isla Dursey) a 22.30 (huso +1) del día 9 de octubre de 1966.



Visitors ... from Argentina



¡AQUI ESTAMOS, CHE!

All in the morning early
... these Argentinian sailors
take a look at life down by
the Liffeside from the rail
of their frigate, Libertad,
which is in Dublin on a
courtesy visit . . .

From left: Chief Petty
officers Roberto Rambado,
Nestor Morresi, Petty Officer
Lucio Caray and Lieut. Julio
Mar Pegan.

Argentinian tribute to 1916 leaders

The captain of the Argentinian naval training ship Libertad, Commander Ricardo Guillermo Franke, laid a wreath on the Republican Plot in Arbour Hill, Dublin, to-day, on behalf of the Argentine Navy.

Officers, cadets and ratings from the ship formed a guard of honour at the plot of the 1916 leaders, and the ship's bugler sounded the salute.

When the captain and officers arrived at the cemetery, a military guard of honour presented arms, and the band of the Eastern Command played the Argentine National Anthem. Commander Franke was accompanied by Colonel P. J. Hally, O.C. Eastern Command, and Captain T. McKenna, O.C. Naval Service.

The guard of honour of crew members included Lieut-Commander H. Ledesma; Lieut-Commander R. Richa, and Lieuts R. Dazzi and R. Salinas.

FROM: LIBERTAD
TO: COPERAUALES -
CEMO
INFO: SECRETARÍA DE
MARINA /40
TEXTO: A 092330 Z HE
CRUZADO POR EL TRA-
VÉS DE ISLA DURSEY
FINALIZANDO PRIMER
CRUCE TOTALMENTE A
VELA DE ESTE BUQUE DEL
ATLÁNTICO NORTE DESDE
CABO RACE TERRANOVA
A ISLA DURSEY IRLANDA
EN SEIS DÍAS VEINTIUNA
HORAS CMM SINGLADURAS
PROGRESIVAS FUERON 286,3
CMM 316 CMM 277,4 CMM 266
CMM 164,5 CMM 272,8 CMM
152,8 PD PROMEDIO GENERAL
DE LA TRAVESÍA 10,6 NUDOS PD
TOTAL NAVEGADO A LA FECHA
10.427,6 MILLAS CMM UTILI-
ZANDO VELA 6.260 MILLAS CMM
PORCENTAJE 60 POR CIENTO.

Debo confesar que, a bordo, nosotros solamente teníamos idea de que habíamos cruzado a vela muy rápido, que el tiempo empleado de 6 días 21 horas para las 1.741,4 millas era bueno, pero recién días después, poco antes de zarpar de Dublín hacia Londres, nos llamó por teléfono desde esa ciudad un periodista especializado en yachting, Mr. Rice (UPI), para adelantarnos que creían que habíamos batido todas las marcas anteriores, obteniendo el récord mundial del Atlántico Norte,

noticia que luego fue propalada por las agencias informativas británicas a todo el mundo, con la inmensa alegría y profundo orgullo que es de imaginar en todos nosotros, como marinos argentinos.

LA NACION

Fundado por Bartolomé Mitre
el IV I MDCCLXX

LA NACION será una tribuna
de doctrina (Núm. 1 Año 1)

Director: DR. BARTOLOMÉ MITRE

Martes 25 de octubre de 1966

La Fragata "Libertad"

Según ha informado el British National Maritime Museum, que registra en sus archivos diversos hechos y acontecimientos náuticos, el cruce del Atlántico norte que acaba de completar la fragata "Libertad" en 6 días y 20 horas constituye una marca mundial para un buque de vela. Agrega la prestigiosa entidad británica que la travesía más rápida de una embarcación del mismo tipo registrada en sus archivos es la de la goleta norteamericana "Atlantic", en 1905, que tardó 12 días y 4 horas.

Botada en mayo de 1956, la "Libertad", que reemplazó y sucedió a la fragata escuela "Presidente Sarmiento", zarpó de Buenos Aires para iniciar su primer viaje de instrucción en junio de 1963. Fue proyectada y construida íntegramente en el país, en los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, de Río Santiago.

Debe destacarse que la nave argentina no usó en la travesía sus motores auxiliares desde su partida de Hálifax, en América del Norte, hasta Fastnet Rock, en el extremo sur de Irlanda. Es decir, que completó las 1750 millas náuticas que median entre ambos continentes en aquella latitud, impulsada únicamente por su velamen. Desde que comenzó el cruce del Atlántico soportó casi continuamente fuertes vientos del oeste y mar arbolado. La persistencia de estos vientos —los cuales, lógicamente, la impulsaban de popa— permitió que la "Libertad" alcanzara velocidades de más de 17 nudos, considerados como excepcionales para veleros.

Constituye sin duda un legítimo motivo de satisfacción para la Armada y el pueblo argentinos la marca señalada por el buque escuela, y puede afirmarse sin temor a exageraciones que la proeza, dadas las condiciones que tuvieron que enfrentarse, es prueba elocuente de las bondades de su diseño, la fortaleza de su construcción y la pericia de sus tripulaciones.

Es de celebrar, por último, que la fragata entre al puerto de Londres al término de esta hazaña. Pueblo eminentemente marítimo, el británico ha de saber apreciar en su justo mérito la hazaña de nuestros marinos, que llevan esta vez, además del tradicional mensaje de confraternidad para la nación amiga, una valiosa muestra de la producción agropecuaria e industrial del país que ha de suscitar interés en aquella capital.

LA PRENSA — Jueves 18 de Mayo de 1967

Posee la "Tetera de Boston" La Fragata "Libertad"

La obtuvo por haber logrado el año pasado un récord de velocidad en navegación a vela

Por MANFRED SCHÖNFELD, corresponsal de "La Prensa"

Londres, 17.—La residencia del embajador argentino en esta capital se asemejó hoy a la sede de un círculo naval, debido a la cantidad de altos oficiales de las marinas de guerra de todo el mundo que se congregaron en ella. Los agregados de marina de casi todas las embajadas extranjeras acreditadas ante la Corte de San Jaime alternaron con los miembros de la Armada Argentina que se hallan en este país y, naturalmente, con los de la Real Armada Británica que habían sido invitados. Una atmósfera decididamente náutica, para celebrar dignamente no sólo el Día de la Marina de nuestro país sino un acontecimiento que llena de entusiasmo a los hombres de mar: la entrega, a la fragata argentina "Libertad" de la "Tetera de Boston", el trofeo británico al velero escuela que haya logrado en cada año la máxima marca de velocidad, sin otro recurso que su velamen.

El año pasado la "Libertad" fue la que mereció esa distinción, después de haber recorrido en el curso de ciento veinticuatro horas —que es el lapso que dispone el reglamento del premio— la fabulosa distancia de 1.335 millas náuticas.

Una marca excepcional

que el premio fue instituido, se había logrado esa marca, y la que más se le acercó fue la del buque escuela italiano "Corsaro II", que fue de 1.121 millas náuticas, en 1964.

Hasta el año próximo, pues, y siempre que no consiga mantener el trofeo con una segunda proeza, la "Libertad" podrá lucir a bordo la "Tetera de Boston". Esta —una hermosa réplica en plata de una auténtica tetera de 1782, como las que se usaban en ese entonces en Nueva Inglaterra— fue entregada hoy por el almirante sir Charles Madden, presidente de la Asociación Británica para el Adiestramiento de la Navegación de Vela, al capitán de

navío Julio Acuña, agregado naval a nuestra embajada en Londres, quien la recibió en representación del comandante del buque escuela argentino.

La tetera conjura, con sus líneas sobrias y delicadas, muchas imágenes del pasado, asociadas con la navegación de vela, desde las carreras de los famosos "Tea Clippers" entre los puertos comerciales de China y el de Londres (se cree que la "Libertad" hasta llegó a superar los récords de velocidad de aquellas embarcaciones poco menos que legendarias), hasta la histórica "partida del té" de Boston, en 1782, en que un cargamento del valioso producto fue arrojado por encima de la borda, precisamente de uno de esos "Clippers", con lo cual se dio el primer paso hacia la rebelión norteamericana contra la corona inglesa.

El verdadero sentido de la distinción

Pero el verdadero sentido de la distinción y de la ceremonia de hoy debe buscarse en el reconocimiento de una antigua y gloriosa potencia marítima, como lo es Gran Bretaña, hacia las naciones cuyas marinas siguen practicando la navegación de vela, que aquí ya se ha perdido, aunque se esté intentando revivirla.

Fue esto lo que trascendió del breve discurso de sir Charles Madden, a quien replicó el capitán Acuña, y fue así como debe interpretarse la presencia en el acto de ese destacado hombre clave del Ministerio de Defensa británico que es sir Michael Cary, segundo subsecretario permanente de Estado. En conjunto se puede decir que fue una ceremonia hermosa y significativa, en la que el prestigio que trasmite la vieja tetera bostoniana no sólo nimbó a los marinos argentinos, sino que de alguna manera también se reflejó en toda la América latina, representada con absoluta unanimidad por sus agregados navales acreditados ante el gobierno británico.

Ship's record crossing to Ireland

The world's largest naval training vessel, the Libertad, a sailing ship of the Argentine Navy made a record sailing ship crossing from Nova Scotia to the southwest coast of Ireland on her way to Dublin for a five-day courtesy visit which began this morning.

The 3,700-ton three-masted, square-rigged ship sailed into the harbor under full sail. She





PROMOCIÓN Nº 93 COMANDO NAVAL

- LEIVAS Diego Enrique
- ÁLVAREZ Héctor Julio
- TESTA Luis Carlos
- TIERNO Alejandro José
- ALBANESE ROSSI Luis Pedro
- FUENTES Y ARBALLO Rafael Alberto
- GERACI Daniel
- LAMAISON Fernando Eduardo
- PALOMEQUE Rafael Alberto
- GAUT Carlos Alberto
- FERIOLI Jorge Oscar
- PICO Alberto Valerio
- RAMOS Rodolfo Cristián
- BÓVEDA Marcelo Roberto
- FONTANARROSA Roberto Pablo
- PÉREZ Héctor Mario
- ROVETA Carlos Mario
- TEJO Alberto Vicente
- IOZZI Daniel Omar
- ARATA Esteban Jorge
- PEÑA Mario Alberto
- CACHAZA Francisco Héctor
- LANZON Oscar Rubén
- MORRONE Guillermo Aníbal
- VILLAFañE Rafael Eduardo
- ESTIGARRIBIA Daniel Eliseo
- SOSA Eduardo Javier
- PINAL Oscar Benito Enrique
- TONELLI Juan Ricardo
- CORBETTA Ricardo Guillermo
- DAMARIO Hugo Enrique
- ZUVIRÍA Julio
- MALLEA Luis
- KALAUZ Julio Esteban
- RAMOS Eduardo Raúl
- MAMEDE d'ALMEIDA Jorge Eduardo
- ADLERCREUTZ Roberto Eduardo Axel
- BIDART Carlos Eduardo María
- ABELLEYRA Juan Ignacio de
- TEJEDA Solano Víctor
- NIEVES Hipólito Benjamín
- GOITIA Emilio Valentín
- ROMERO Enrique Alberto
- MORENO Daniel Ernesto
- OLVEIRA Carlos Alberto
- AGOTEGARAY Roberto

COMANDO INFANTERÍA DE MARINA

- VALLS Oscar Narciso
- MARTIN Francisco Esteban
- MONTI Raúl Oscar
- ROBAINA Jorge Omar
- BENGOECHEA Ernesto Ignacio
- HERRERA Raúl Alberto

PROMOCIÓN Nº 94 COMANDO NAVAL

- STEYERTHAL Leonardo Arnoldo
- RIUS Carlos Ernesto
- POZZI Rubén Julio
- CREMONINI Emilio Octavio
- CARBONE Carlos Daniel
- GREGORIO Guillermo
- MACÍAS Alfredo
- LLAMBÍ Eduardo Rodolfo
- SAMPIETRO Juan Carlos
- MICHELIS Horacio Carlos
- FRANZONI Carlos María
- CALOMARDE Osvaldo Joaquín
- NESPRÍAS Carlos Alberto
- NOLTE POLLEDO Ricardo Hernán
- YÁÑEZ Roberto Horacio
- SHELLER Raúl Enrique
- PIRRA Rubén Carlos
- PAGANO Raúl César
- DOTTIS Daniel Jorge
- LOZANO Raúl Daniel
- GONZÁLEZ Tristán Jesús Hipólito
- CANGIANO Roberto César
- RODRÍGUEZ Rafael Esteban
- LONS Luis Alberto
- BESOZZI Horacio Santiago
- SAINZ Emilio Rubén
- ALBANESE Jorge Eduardo Enrique
- IGARZÁBAL Bernardo Hugo
- URTUBEY Martín Alberto
- CASTILLO Mario Rubén
- SOTOMAYOR Julián Amado
- BRIZUELA TORRES José Enrique Nicolás
- BOSO Ricardo Fernando
- ANTONINI Alcides Arturo
- AMARANTE Horacio Ignacio Francisco
- VARGAS Raúl Dalmiro
- GÓMEZ Rubén Darío
- VALSECCHI Héctor Julio

COMANDO INFANTERÍA DE MARINA

- IZAGUIRRE Ramón Ignacio
- LISTA José Eduardo
- MARTÍNEZ Francisco R
- ZAGO Gustavo Adrián
- SAPONI Raúl Ricardo
- ROSALES Héctor Antonio
- LEÓN Enrique de
- GARCÍA Carlos Humberto
- GUTIÉRREZ Carlos Raúl

PROFESIONAL INTENDENCIA Promoción Nº 30

- FERNÁNDEZ Jorge Héctor
- CERAIN Rodolfo Héctor
- ACROGLIANO José Luis Roque
- FABRIS Héctor José
- RODRÍGUEZ Guillermo Mario
- PETERS Rodolfo Oscar
- PALAVECINO Juan Sergio
- REOS Oscar Enrique
- SÁNCHEZ Ricardo Alberto
- ROMÁN Rubén Manuel
- GARCÍA Edgardo Guillermo

Avistamos Fasnet a las 02.00 del día 10 de octubre, octavo del cruce. A 04.00 cargamos cangreja, cuchillas y foques, excepto la trinquetilla, dado que no trabajan pues llevamos Rv 112° y el viento es del noroeste.

El viento sigue disminuyendo hasta fuerza 3 del oeste-noroeste al fin de la mañana, pero ya he decidido, con la protección de Dios que tanto nos ha acompañado, llegar a Dublín totalmente a vela, pues tiempo tenemos de sobra con lo que hemos adelantado en el cruce.

La hermosa costa sur de Irlanda está a nuestra vista y realmente es reconfortante navegar así luego de los días pasados.

A las 10.00, avistamos el faro Old Head of Kinsale.

Cerca del mediodía, se nos aproximó la corbeta *Maev* del Servicio Naval irlandés, que luego de reconocernos y acompañarnos un trecho se alejó hacia el oeste.

A la tarde, el viento rotó al oeste aumentando ligeramente a fuerza 4, por lo que cambié a Rv 050° acercándome más a la costa irlandesa.

Por la noche, el viento sigue rotando hasta el oeste-suroeste y aumenta a fuerza 6. Cambiamos amuras cayendo a Rv 098°. Para dar un respiro al personal de mar, realizamos la maniobra solamente con la brigada de guardia correspondiente y sale perfecta, algo más lenta pero sin problemas. ¡No hay dudas de que ya son veteranos!

Al finalizar la singladura llevamos todo el paño cazado, excepto el estay de juanete del mayor que está averiado y la cangreja. Totalizamos 162 millas.

El barómetro está prácticamente estacionado.

En el noveno día del cruce, 11 de octubre, el viento del oeste y por momentos del oeste-noroeste aumenta hasta fuerza 7 a la madrugada, pero se va debilitando al entrar el día.

A 01.40, avistamos el faro Tuskar Rock, que nos señala la entrada al canal George, que separa Irlanda de Inglaterra.



Ordeno cambiar amuras y caer a Rv 030° y luego a Rv 023°. Nuestra fragata va filando algo más de 8 nudos de promedio.

¡Magnífico!

Por la mañana, tal como habíamos pronosticado, el viento va saltando al sur, primero al suroeste, luego al sur-suroeste para terminar al sur alrededor de 14.00, pero nosotros ya navegamos en el canal George con rumbo norte y luego a Rv 320° próximos a la entrada de Dublín.

Vamos avanzando ahora muy lentamente, como si el momento esperado quisiera hacerse desear; compensa mi ansiedad el hermoso

día de sol radiante que nos ha tocado.

Nos cruza muy cerca por la popa un moderno ferry procedente de Dublín que se dirige a Inglaterra.

A 14.30, cortamos la línea Dublín-Liverpool, habiendo realizado exitosamente la segunda meta que me había propuesto, es decir, habíamos llegado desde Cabo Race (Terranova) hasta Dublín (Irlanda) totalmente a vela, recorriendo las 2.058,6 millas en 8 días, 12 horas, 30 minutos, a un promedio de 10,1 nudos; es decir, según la información que tenemos a bordo, hemos superado todas las marcas anteriores de veleros para este recorrido.

Luego de cruzar frente a Dublín, que se halla a la vista, comienzo a gobernar para tratar de fondear a vela en Malahide Innlet, un poco al norte de este puerto, pasando Howth Hill.

A 18.08, ordeno «maniobra general de velas», todo el personal a cubierta principal.

Cerca del fondeadero elegido, a las 18.40, comienzo a cargar el paño, fondeando a las 18.52 con el ancla de babor. ¡Qué extraños sonaban los grillettes al deslizarse por el escobén, pero qué agradable luego de la prueba soportada, y tanta alegría vi en el rostro de mis hombres de hallarnos ya al reparo de este fondeadero!

Muchos comentarios se escuchaban en el puerto, como, por ejemplo, éste: «Pensar que los motores funcionaron por última vez el 2 de octubre a 10.40



VIGO

EMOCIONANTE DESPEDIDA A LA FRAGATA-ESCUELA «LIBERTAD»

EL EMBAJADOR SEÑOR URIEN ASISTIO EL DOMINGO Y AYER A VARIOS ACTOS Y VISITO EL MUSEO MUNICIPAL

mas. En otras dependencias del buque, tuvo lugar un animado hallazgo organizado por los guardiamarinas argentinos, concu-

Sería Récord Mundial el Cruce del Atlántico Norte por la "Libertad"

Londres, 19 (UP) — Una embarcación argentina naviegra hoy hacia Londres después de realizar lo que se cree es el cruce más rápido del Atlántico norte por un barco de vela.

Impulsado por dos tormentas que rasgaron almas de las velas de sus tres palos, el buque escuela de la marina argentina "Libertad", de 3.025 toneladas, informó a la comisión naval argentina en su día que había cruzado Londres desde Halifax, el tramo desde Halifax, Nueva Escocia, hasta el faro Eastnet Rock, ubicado a poca distancia de la punta sur de Irlanda, en seis días y 20 horas. El trayecto tiene un recorrido de unas 1.750 millas náuticas.

Los dos motores auxiliares de la embarcación, fueron utilizados durante el cruce.

Récord mundial

La revista naval británica "Seabreeze" (Brisa Marina) dijo que creía que el cruce constituía un récord mundial, aventajando a muchos los cruces del Atlántico, hechos por buques lentos, hechos por buques antiguos, que lo realizaban en un promedio de 12 a 15 días.

En la actualidad los transatlánticos realizan el cruce en alrededor de cuatro días.

La revista añadió que de acuerdo con sus informaciones el cruce más rápido fue el de la goleta "Tophet" efectuado en 1899 en nueve

Dover, de 37 años, oriundo de Olivios, un suburbio de Buenos Aires, manifestando que la primera tormenta, la más violenta de las que impulsó la embarcación a velocidades de misión a velocidades de misión de 17,2 nudos por hora. Los editores de la revista "Seabreeze" dijeron que ésta era "una velocidad fantástica para una nave de este tipo".

"No se podía divisar el cielo del mar", dijo Dover. "Fue un zarpado en un día que creamos que jamás veríamos el horizonte. Nuestro trinquet y velas del estay (entre el boma y el mástil delantero) fue quebrado de arriba abajo. Teníamos sólo



HAZAÑA DE L Record Mundial

LONDRES (AFP y Reuter). — Un record mundial cumplió la fragata Libertad, buque escuela de la Armada Argentina, al completar el cruce del Atlántico Norte en 6 días y 20 horas. El buque, que zarpó de Halifax, Nueva Escocia, el día 13 de octubre, llegó a la punta sur de Irlanda el día 19. El cruce, que se realizó en condiciones de tormenta, fue el más rápido registrado en un barco de vela.

HAMBURGER Morgenpost

Mittwoch, 2. November 1966 • 15 Pf • C 3430 A

Halago para la Fragata Libertad

La fragata argentina "Libertad", buque-escuela de la Armada sumó un nuevo halago a la serie de conquistas de orden deportivo. En su reciente viaje a través del mundo, hizo lo que aparentemente ningún velero logró

en más de medio siglo. Navegando desde Cabo Race, Terranova, Canadá, a Isla Dursey, Irlanda, totalmente a vela, empleó un tiempo de 6 días y 21 horas.



"No quiero afirmar con seguridad de que creemos que el cruce fuera récord", el capitán Franke dijo en una conferencia de prensa celebrada a bordo de la "Libertad".

"He señalado al comandante de operaciones navales y al Yacht Club Argentino tratar de verificar esto".

Un portavoz del comandante al comentar el cruce en tiempo récord, dijo: "El tiempo empleado fue sorprendentemente rápido, pero nuestro barco tiene 27 velas y en una ocasión, con sólo nueve velas desplegadas, desmoronamos 17 nudos. Agregó que fueron favorecidos por excelentes condiciones de navegación durante el viaje. Ninguno de los dos motores auxiliares de la embarcación fueron utilizados durante el cruce de 1.750 millas náuticas.



Romantik und moderne Eleganz



Romantik und moderne Eleganz
B
B
Ar
H
gont
Pesse Libe
Monti on 5
Friedrich
schen
mitt
Kern
Sewar
C



LA FRAGATA LIBERTAD en el Cruce del Atlántico

EVENING HERALD
(Incorporating the "Evening Telegraph")
Vol. 75, DUBLIN, MONDAY, OCTOBER 17, 1966

LUNDI 14 NOVEMBRE 1966 0.30 F Tél: 6-38 Morles (7 lignes) Directeur: J.-P. COUDURIER
N° 6.741
Le Télégramme
DE BREST ET DE L'OUEST
JOURNAL RÉPUBLICAIN DU MATIN
ABONNEMENTS 1 mois: 7,50 F - 3 mois: 22,00 F - 6 mois: 43,00 F - 1 an: 82,00 F (C.C.P. RENNES 42-64)

**Record de una
travesía a vela**
DUBLIN, 15 (Reuter). — El comandante de la fragata argentina Libertad, Ricardo Franke, se adjudicó el record de un nuevo tipo de travesía del Atlántico, de puerto irlandés, en el día de la fecha.
Dijo que los seis días y 22 horas empleados en la travesía desde Halifax, Nueva Escocia, es el tiempo más breve que se haya efectuado con un barco a vela.
La fragata Libertad — antigua escuela naval que cuenta con 378 hombres, 28 oficiales y 114 cadetes — alcanzó una velocidad de 17 nudos durante el viaje.



Operations in the Liffey of the Argentinian training ship **Libertad** at Alexandra Basin.

Argentinian training ship makes a record crossing

HUNDREDS of sightseers yesterday visited the Argentinian naval training ship **Libertad** which arrived in Dublin Saturday after a record crossing of the Atlantic under sail. The ship took six days and 22 hours to complete the trip. The captain, Commander Ricardo Franke said on arrival...

Visitors... from Argentina



¡AQUI ESTAMOS, CHE!
All in the morning early... these Argentinian sailors take a look at life down by the Liffey side from the rail of their frigate, **Libertad**, which is in Dublin on a publicity visit...

Argentinian tribute to 1916 leaders

The captain of the Argentinian naval training ship **Libertad**, Commander Ricardo Franke, laid a wreath on the Republican Pool in Arbour Hill, Dublin, today, in honour of the Argentine Navy, cadets and ratings from the ship formed a guard of honour at the spot of the 1916 leaders, and the ship's...

« LIBERTAD » le plus long voilier du monde

arrive ce matin à Brest pour une escale de huit jours

AVEC ses 94 mâts... même, si l'on compte le beaupré — le navire-école argentin « Libertad » est le plus long voilier du monde, plus long même que l'« Amerigo Vespucci », italien, qui lui est pourtant supérieur en tonnage. C'est dire s'il s'agit là d'une magnifique unité. C'est dire aussi si son école à Brest suscite une grande curiosité.



Ce matin en effet, le « Libertad » arrive à Brest, où il demeurera huit jours jusqu'au mardi 22. A 10 h. Il franchira les passes, échouera, fera l'entretien de l'« Escadre du Sud-Ouest », puis il reprendra son chemin vers le Portugal, en passant par Penzance, d'où il...

Nº y nombre de los vientos	Caracteres		Velocidad en metros por segundo
0- Calma	No permite gobernar		0 a 1
1- Ventolina	Suficiente para gobernar		1 a 2
2- Muy flojo	De fuerza para que un buque ciñendo con todo aparejo y mar llana, ande a:	1 a 2 millas	2 a 4
3- Flojo		2 a 4 millas	4 a 6
4- Bonancible		4 a 6 millas	6 a 8
5- Fresquito	De fuerza suficiente para que un velero pueda aguantar la bolina con:	Todo aparejo con sobres	8 a 10
6- Fresco		Gavias con un rizo y juanetes	10 a 12
7- Frescachón		Gavias con dos rizos	12 a 14
8- Duro		Mayores y gavias con tres rizos	14 a 16
9- Muy duro		Mayores y gavias con todos los rizos	16 a 20
10- Borrascoso		Trinquete y gavias con todos los rizos	20 a 25
11- Temporal		Velas con cuchillo de capa	25 a 30
12- Huracán		A palo seco	Más de 30

frente al Canadá y hasta la fecha habían permanecido fuera de servicio». ¡Qué licencia para los maquinistas!

Claro está que mis ilusiones de bajar del puente a descansar se desvanecieron rápidamente pues a los pocos minutos de fondear, el jefe de Sanidad Dr. Richa concurrió al mismo para informarme que el cabo 1º maquinista Acuña debía ser operado de urgencia de apendicitis aguda y que, por el cuadro presentado, era conveniente realizar la intervención quirúrgica en tierra, por posibles complicaciones post-operatorias.

Lógicamente, ordené alistar las máquinas y, cuando me dieron el parte correspondiente, zarpamos para la rada de Dublín para desembarcar al enfermo, pero, claro está, esto ya es otra historia, de las tantas que atesoramos en nuestro viaje de instrucción.

* * *

Como epílogo de estos pantallazos en los que he tratado de pintar las circunstancias que rodearon nuestra última travesía del Atlántico Norte, y para reiterar mi agradecimiento a mi brillante plana mayor, a la distinguida tripulación y cadetes, a esas "Brigadas de



Hierro" (como las denominé después del cruce a las de guardia de velas), quiero relatar este brochazo:

Durante una conferencia de prensa en Londres, días después, un periodista inglés me preguntó: «Comandante, ¿en medio de esos temporales se vio obligado a empujar (to push) a sus hombres para poder completar esa travesía a vela?».

Pensé que su pregunta estaba influida por esos relatos en que los viejos capitanes de los «clippers» muchas veces impidieron, pistola en mano, que sus tripulaciones cargaran el paño ante situaciones riesgosas, para poder así completar esos veloces cruces que tantos beneficios de toda índole les reportaban a ellos y a los armadores, y le respondí:

«Vea, señor periodista, en este caso puedo asegurarle que fue mi tripulación la que me empujó a mí».

Ante su mirada de asombro, agregué:

«Fue mi gente que, con su coraje, su entusiasmo y su labor infatigable durante esos largos días de temporal, me impulsó a persistir en nuestra empresa y llevarla a feliz término». ■

Premio entregado por la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina

El pasado viernes 4 de noviembre, en el Regente Palace Hotel de la ciudad de Buenos Aires, se realizó una nueva entrega de los premios APTA RIZZUTO, evento anual organizado por la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA), que convoca tanto a socios como a diversos invitados.

Al comienzo de la jornada, Enrique Lo Cane, presidente de APTA, dedicó algunas palabras a los presentes y agradeció a todos los que trabajaron en el proceso de selección de los premiados y a quienes participaron de la ceremonia.

Además de haber sido una oportunidad de reencuentro, que permite ensayar balances sobre la actividad editorial y, fundamentalmente, del sector de editores técnicos, se trató también de una noche de reconocimientos: por un lado, al trabajo de las empresas y las instituciones que integran APTA; por otro, a la labor conjunta de aquellas editoriales que buscan representar los intereses de los medios técnicos, que fue uno de los objetivos trazados hace ya 67 años por Antonio Rizzuto, fundador de la Asociación.

En esta ceremonia, el *Boletín del Centro Naval* recibió el premio como mejor Nota Técnica CONICET por el artículo publicado en el N.º 841, “Tensiones en la zona económica exclusiva (ZEE) de China: los ejes del debate jurídico y sus posibles implicancias globales”, cuyos autores son Silvana Elizondo, Claudia Turca y Federico Verly.

La redacción del *Boletín del Centro Naval* los felicita por tal logro. ■



Preinauguración del Museo Naval Ushuaia Comodoro Augusto Lasserre, Fundador de Ushuaia Octubre de 1884



Por Carlos P. Vairo, Director del Museo



El 29 de octubre de 2016, en el marco de la Noche de los Museos, se realizó una preinauguración del Museo Naval Ushuaia Comodoro Augusto Lasserre, Fundador de Ushuaia Octubre de 1884.

El guión fue realizado por el Capitán de Navío Horacio Molina Pico, por ese entonces Director del Museo Naval de la Nación, y luego estudiado y ajustado por museólogos e historiadores. También contribuyó en gran forma el Contraalmirante Daniel Martín indicando puntos que debían destacarse de la Patagonia y de Tierra del Fuego, y páginas olvidadas de la historia que valía la pena rescatar.

Se logró la puesta en valor de la antigua Casa de Guardias (Retenes), cuya restauración llevó varios años.

La muestra relativa de la Armada Argentina en la Patagonia abarca los Andes, Río Turbio, navegación de ríos y lagos, fundación de ciudades e instalación de faros, todavía en actividad.

La sección correspondiente a Tierra del Fuego incluye el famoso faro del Fin del Mundo en la Isla de los Estados, la llegada a la bahía de Ushuaia, donde se izó por primera vez la bandera Argentina, y la presencia de misioneros que, transformados en estancieros con mano de obra evangelizada, recibieron protección ante la llegada del europeo.

Hay un sector destinado a nuestro gran marino, héroe de los mares australes, el Capitán Luis Piedra Buena, único



argentino en navegar la región hasta 1883, realizando cientos de salvatajes e imponiéndose a los británicos ante la demanda de la madera de Isla de los Estados.

No faltan menciones sobre el Alférez José María Sobral, primer marino en invernar en la Antártida, el primer rescate antártico realizado por la corbeta *Uruguay* al mando del Tte. Julián Irizar en 1903, los relevos anuales a las islas Orcadas y la llegada al Polo Sur con dos aviones DC3 en 1962.

Queda mucho por completar, y esperamos que esto se logre en un corto plazo; la tarea depende del esfuerzo de maquetistas, dibujantes, historiadores, diseñadores, traductores, museógrafos, etc.

Est e proyecto comenzó con un convenio entre el Área Naval Austral y el Museo Marítimo de Ushuaia en 2012. Hubo mucha obra civil que realizar, como cloacas, cañerías, gas y baños, entre otras, lo que demoró su habitabilidad y el cumplimiento de normas fundamentales como accesos para discapacitados y salidas de emergencias.

Colaboró en esta primera etapa, entre otros, el museógrafo Juan Pablo Bello. El armado estuvo a cargo de Gustavo Cosentino, Carlos Sifón (quien participa desde los principios del proyecto) y un eficiente grupo en un sinnúmero de tareas, como los señores Eduardo Cenatiempo, Horacio Cristian Escobar y Horacio Alfonso, y la empresa Hirmbruchner.

Estuvieron presentes en la preinauguración, además de unos 500 visitantes, el Contraalmirante Luis E. López Mazzeo, el Capitán de Navío Gabriel Galeazzi, la Vicepresidenta del Museo Marítimo, Alejandra Rosell, el museógrafo Juan Pablo Bello y el Sr. Gustavo Cosentino, todos gratamente sorprendidos con el resultado de la instalación.



Estamos muy satisfechos de haber podido rescatar de su ya casi segura destrucción esta Casa de Guardias, la única que sobrevivió al avance desordenado de Ushuaia. En ella, unos 30 soldados armados hacían guardias de 24 horas para vigilar la Rotonda y el Hall Central. Allí se encontraban las dos puertas por donde los penados salían a trabajar en caso de tener buena conducta, un verdadero premio, dado que dejaban por unas horas sus celdas húmedas y frías. Hasta podían tomar un mate, fumar una colilla y comer al aire libre al mediodía.

Se estima que el grueso de este patrimonio arquitectónico data de alrededor de 1915, y el resto no supera la década del '30. ■

Adaptación libre de una caricatura de un bar existente en un instituto naval chileno.
Su autor es el Capitán de Fragata de la Armada de Chile Dn. Patricio Pabón Blau. Gentileza del Capitán de Navío (R) Enrique Alwayay

Etapas de un cóctel naval

*Conversar.
Conversar y fumar.
Hablar del Servicio.*



*Tomar
intensamente.
¿Somos amigos o
no somos amigos?
"Sacada de
cuero" naval.*



*Cantos, marchas.
Críticas al alto
mando naval.*



*Trastorno de
personalidad.
Síndrome de
"Don Juan".
Ceguera parcial.
Ataque de
patriotismo.
Desfiles.*



*Brindis bélicos con
destrucción del
inmueble.*



*Firma en la Foja
de Conceptos.
Tomé conocimiento.*



Novedades sobre actividades culturales y académicas

Desarrolladas entre septiembre y diciembre de 2016

ACADÉMICAS

LUNES 12 DE SEPTIEMBRE

Presentación del libro
Sarmiento. Maestro de América, constructor de la Nación

Doctor Miguel Ángel De Marco
Panel con la participación de los doctores
Javier Roberto González, Horacio Sánchez
de Loria y el autor

MARTES 13 DE SEPTIEMBRE

Conferencia
Implementación del Sistema de
Identificación Automática como
Ayudas a la Navegación (AIS-AtoN) en
las Islas Orcadas y en la Antártida

Armada Argentina. Comando Naval
Antártico. Servicio de Hidrografía Naval.
Hidrovia S.A.

JUEVES 29 DE SEPTIEMBRE

Conferencia
Anécdotas de comandante
de la fragata ARA *Libertad*

CN (R) Hugo Fernando Álvarez

JUEVES 13 DE OCTUBRE

Conferencia
Julio A. Roca y la Marina de Guerra

Eduardo Lazzari

MARTES 18 DE OCTUBRE

Conferencia
El pasado, el presente y el futuro
de la cosmonáutica rusa

Cnl. Grl. de Aviación
Vladímir Vasílyevich Kovalénok,
Presidente de la Federación de
Cosmonáutica de Rusia

MIÉRCOLES 19 DE OCTUBRE

Conferencia y presentación del libro
Los dilemas de la Independencia

Dr. Vicente Massot

JUEVES 20 DE OCTUBRE

Conferencia
La primera víctima.
Las noticias en tiempos de guerra.
El camino al 2 de abril

Dr. Alejandro Amendolara

JUEVES 3 DE NOVIEMBRE

Conferencia y presentación del libro
Manuel Domecq García.
La forja de un marino

Arquitecto Hernán Álvarez Forn
Escribano Horacio Forn Domecq
CN VGM (R) Guillermo A. Oyarzábal

JUEVES 10 DE NOVIEMBRE

Conferencia
5 días de Mayo de 1982
Testimonios sobre las operaciones
navales en el Atlántico Sur y su
correlato con las decisiones de la
Junta Militar

Lic. José Enrique García Enciso
VL VGM (R) Italo B. Rótolo

JUEVES 17 DE NOVIEMBRE

Conferencia
Sarmiento: Pensador y Militar

Dr. Miguel A. De Marco
CN VGM (R) Guillermo Andrés Oyarzábal

JUEVES 24 DE NOVIEMBRE

Conferencia
Gas y petróleo. Reflexión histórica
y perspectiva

Ing. Ernesto Novillo

MARTES 13 DE DICIEMBRE

Presentación del libro
Jamás serán olvidados

Claudio Meunier

CULTURALES

MARTES 6 DE SEPTIEMBRE

Gala Lírica ofrecida por
la soprano May Hemmingsen-Massano,
el tenor Guillermo Hemmingsen-Massano
y el pianista Ángel Marcelo Zurlo

MARTES 4 DE OCTUBRE

Camerata Vicente López
dirigida por el Maestro Alfredo Otero,
acompañada por el clarinetista Marcelo
Cambiasso y el cuarteto vocal integrado
por la soprano Elizabeth Franchi Llorca, la
mezzosoprano Claudia Drescher, el tenor
Néstor Pardo y el barítono Germán Pafunto

MARTES 18 DE OCTUBRE

Música de cámara argentina y ópera
a beneficio del Hogar Naval Stella Maris,
ofrecido por el conjunto vocal Rêverie
Ensemble, integrado por la soprano Carolina
Béjar, el barítono Fabián Abbas,
la mezzosoprano Liliana Vigo Lima y el tenor
y director Víctor Betinotti, acompañados
por la pianista Adriana Bozunovsky
y la soprano Ivana Zacarías.

MARTES 1º DE NOVIEMBRE

Concierto "Del clásico al jazz"
ofrecido por la Orquesta Sinfónica
del Consejo Profesional de Ciencias
Económicas, CABA, dirigida por
el profesor Juan Carlos Stoppani

MARTES 8 DE NOVIEMBRE

Concierto en homenaje al
Capitán de Navío (R) Aldo Fernández
ofrecido por el pianista Ramiro
Campodónico, la pianista Nélida Sánchez,
el pianista Daniel Saito
y el tenor Alberto Miranda

MARTES 15 DE NOVIEMBRE

Encuentro Coral
ofrecido por la Compañía Lírica Belcanto
y el Coro Mixto del Centro Naval,
dirigidos por el Maestro Daniel Saito

MARTES 6 DE DICIEMBRE

Concierto del pianista
Ramiro Campodónico

EL CONTRATO PSICOLÓGICO COMO HERRAMIENTA DE CONDUCCIÓN EN UNIDADES DE LA ARMADA ARGENTINA

Ariel S. Palmiteste



La conducción y la administración del personal de la Armada es uno de los pilares más importantes y el recurso más valioso del ambiente naval. Para llevar adelante el cumplimiento de las tareas diarias y de las misiones encomendadas, es necesario contar con personal especializado y envuelto en los valores institucionales, valores que permitirán el desarrollo de misiones de compleja y variada dificultad. Por eso, la Armada Argentina sella contratos psicológicos con su personal y, a su vez, el personal de oficiales o los superiores producen contratos psicológicos con sus subordinados para optimizar el rendimiento y la finalización de las tareas.

El propósito de este artículo es analizar las características de los diferentes niveles de contratos psicológicos relacionados con la Armada Argentina partiendo del nivel institucional hasta el nivel de liderazgo. También, se busca comprender la implicancia de la cultura organizacional de la institución en los contratos psicológicos. Se partirá desde los orígenes del contrato psicológico y se comprenderá su formación, desarrollo y modificación durante el servicio naval. A su vez, se analizará el libro *Arte del Mando Naval*, antecesor de teorías como el contrato psicológico, para poder comprender el modelo en la Marina. Conceptos incluidos en *Arte del Mando Naval* siguen vigentes, y se puede realizar una comparación con nuevos modelos teóricos, en nuestro caso, con el contrato psicológico.

Durante las últimas décadas, se ha empezado a analizar con mayor profundidad el contrato psicológico; ello ha sido motivado por modificaciones en las relaciones sociales y de trabajo y en el entorno. El término contrato psicológico fue definido por científicos para poder explicar aquellas relaciones y compromisos implícitos entre empleadores y empleados. En nuestro caso, en particular, lo veremos entre la Armada Argentina y su personal de oficiales y suboficiales, y entre superiores y subordinados.

Introducción

En el libro *Arte del Mando Naval* (1957)¹, se describe que “el conductor militar eficiente debe ser, entre otras cosas, un hombre que resuelve problemas. De muy variada índole serán los problemas que se le presenten, pero muy posiblemente los más importantes e intrincados resulten aquellos que involucren personas”. Conducir hombres es una de las finalidades de la misión del oficial de Marina. Conocer y poder implementar la teoría del contrato psicológico es necesario para comprender el comportamiento humano, estimular el rendimiento con réditos, valores y buenos tratos e interpretar las necesidades del personal de la Armada Argentina. Dicha teoría también es fuente de conocimiento para aquellos que ejercen la conducción y es una herramienta para la toma de decisiones. *Arte del Mando Naval*² sostiene que “los conductores deben conocer el método científico y deben poder implementarlo para la resolución de los diferentes problemas que se les presenten”.

El Teniente de Corbeta Ariel Sebastián Palmiteste egresó de la Escuela Naval Militar en 2012 como Guardiamarina del Cuerpo Comando de la Promoción 141. En 2015, asistió al curso de Especialización de Comunicaciones en la Escuela de Oficiales de la Armada.

Palabras clave:

Contrato psicológico, cultura organizacional, institución, liderazgo, fuerzas armadas, Armada Argentina.

1 *Arte del Mando Naval*, (1a. ed.), (1957), Río Santiago, Instituto de Publicaciones Navales.

2 *Ibíd.* 1.

Asimismo, *Arte del Mando Naval* dispone qué método científico puede ser utilizado por el comandante de un destructor, el director de un instituto de formación, el jefe de cargo de un buque o las jerarquías más bajas de la Armada Argentina. Es probable que cualquier hombre que aplique el método científico sea capaz de hallar mejores soluciones.

Arte del Mando Naval fue editado en Argentina, en 1957, y es una traducción con modificaciones del libro *Naval Leadership* (1a. edición, 1947), Annapolis, Estados Unidos. El Director de la Academia Naval Contraalmirante J. L. Holloway (1947)³ en el libro indica a los oficiales de Marina: “debe usted convencerse de que su rol principal es la conducción, donde existen fenómenos psicológicos y reglas empíricas que pueden asistirlo”. Los oficiales navales experimentados y triunfantes conocen y aplican teorías psicológicas y lo hacen a través de diferentes situaciones que se les presentan y en el trato continuo con el personal. Después de varios años, empezaron a surgir nuevos conocimientos y teorías que permiten comprender más aún el comportamiento humano dentro de una sociedad, una empresa y, en nuestro caso, la Armada Argentina y los buques de guerra.

El contrato psicológico se convertirá en una de las herramientas organizacionales que tendrán un impacto en la calidad de las tareas y el mejoramiento de los rendimientos. Los oficiales o los conductores de la Armada Argentina deben conocer la importancia del contrato psicológico, ya que determina las conductas dentro de la institución y fortalece las relaciones con las personas.

Levinson et al. (1962)⁴ definen el contrato psicológico como “el producto, en gran parte implícito y tácito, de expectativas mutuas que, frecuentemente, antecede las relaciones del trabajo”. En los buques de guerra y en la Armada Argentina, en donde los hombres y las mujeres se encuentran enmarcados en el estado militar, que establece sus derechos y sus obligaciones, surgen, además y gracias a la estructura organizacional y la cultura entre otros, diferentes relaciones implícitas entre los conductores y sus subordinados, en donde el objetivo común es cumplir la misión encomendada y servir a la patria. Muchos de estos contratos son más fuertes que aquellos de índole legal, ya que son contratos psicológicos fuertes en valores y en cultura.

Para E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)⁵: “Se trata de un contrato que abarca y excede los convenios formales, porque es implícito, dinámico y sufre de modificaciones a lo largo del tiempo”. En el buque, se puede observar que, al llegar personal recién egresado de los institutos de formación o personal de baja jerarquía, se establecen diferentes contratos psicológicos que con aquellos que cuentan con más años de experiencia en la Marina. El Comandante de la unidad tiene un contrato diferente del de sus subordinados, con otras características, expectativas y enfoques. También los contratos psicológicos se modifican todos los años y en distintas oportunidades, ya que siempre hay un constante movimiento de personal, lo que hace que los contratos sean dinámicos y abiertos a posibles modificaciones.

Para Schein (2010)⁶, “el contrato psicológico implica la existencia de un conjunto de expectativas, no escritas en parte alguna, que operan a toda hora entre cualquier miembro y otros miembros y dirigentes de la organización”. Según Schein (1992)⁷, para que la gente trabaje eficientemente, genere compromiso, lealtad y entusiasmo por la organización y sus objetivos y se sienta satisfecha de su trabajo, se tienen que dar, en gran parte, los siguientes dos factores:

1. La medida en la que se compaginen las expectativas del individuo con relación a lo que la organización le puede dar y lo que él le puede dar a la organización a cambio, y las expectativas que la organización tiene de lo que puede dar y de lo que puede recibir a cambio.

Los conductores deben conocer el método científico y deben poder implementarlo para la resolución de los diferentes problemas que se les presenten.

3 Contraalmirante J. L. Holloway, Jr., Director de la Academia Naval Annapolis, Estados Unidos de Norteamérica (1947).

4 Levinson, H., Price, C. R., Munden, K. J., Mandl, H. J., Solley, C. M., (1962). *Men, Management and Mental Health*, Boston, Harvard University Press.

5 FRANKLIN E. B. y KRIEGER M. J. (2012). *Comportamiento organizacional*, 1a. ed., 2012, Pearson Educación de México, Naucalpan de Juárez, Estado de México.

6 SCHEIN, E. H. (2010). *Organizational Culture and Leadership*, 4a. ed., San Francisco, Jossey Bass.

2. La naturaleza de lo que en realidad se intercambia: dinero a cambio de tiempo laboral extra, satisfacción de necesidades sociales y de seguridad a cambio de más trabajo y más lealtad, oportunidades de alcanzar la actualización y de encontrar un empleo interesante a cambio de más productividad, alta calidad de trabajo y esfuerzo creativo puesto al servicio de los objetivos de la organización, o muchas otras combinaciones.

El contrato psicológico tiene una finalidad positiva y es fundamental comprender el concepto, ya que pueden entenderse diversos comportamientos dentro de la Armada Argentina, en los buques y en las demás unidades militares. Este tipo de contratos, fuertes en valores, posibilitan una mayor interdependencia de los superiores con los subordinados, y esto permite obtener mejores rendimientos en las tareas, eficiencia organizacional, compromiso laboral, confianza y la construcción de un clima laboral satisfactorio.

Existen varios niveles de contrato psicológico que facilitan su estudio, según E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)⁸: Pueden establecerse diferentes niveles en el contrato psicológico: entre el individuo y la organización general, así como también entre el individuo y los diferentes sectores en los cuales interactúa y el grupo con el cual se relaciona cotidianamente.

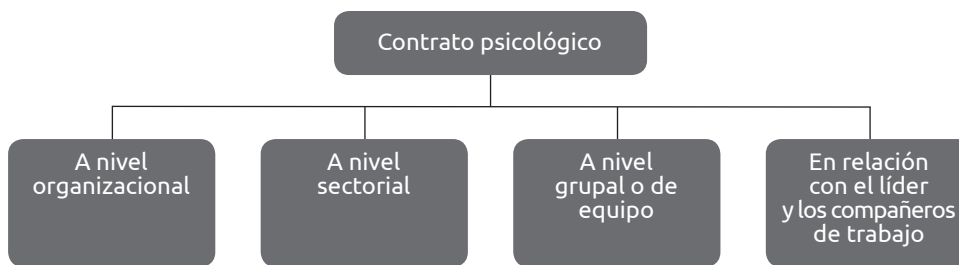


Fig. 1. Cuatro niveles de contrato psicológico según E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)

Se puede realizar una analogía entendiendo el nivel organizacional como la Armada Argentina, el nivel sectorial como la unidad militar o el buque, el nivel grupal o de equipo como el cargo que se desempeña dentro del buque y la relación con sus superiores y compañeros de trabajo. E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)⁹: “Cada uno de estos niveles determina condiciones específicas de contrato, las expectativas varían de acuerdo con el nivel de que se trate”. Se encuentran diferentes contratos psicológicos en los diferentes niveles de la Armada Argentina, y estos se van modificando dependiendo de la misión, la unidad, el superior y el equipo de trabajo.

A nivel organizacional

La Armada Argentina nació en 1814 con los primeros combates en el Río de la Plata y con héroes como el Almirante Guillermo Brown quien, con su ingenio y su táctica, logró expulsar al poder realista de Montevideo y del Río de la Plata. Hoy, contamos con una Armada institucionalmente fuerte en valores, en cultura y en organización. El Almirante Brown fue el primero en firmar los contratos psicológicos iniciales que aún siguen vigentes en la actualidad gracias a su legado.

Schein (2010)¹⁰, uno de los principales científicos en el estudio de la cultura organizacional, la definió como: “Un modelo de creencias básicas compartidas, aprendidas por un grupo mientras resolvía sus problemas de adaptación externa e integración interna,

El contrato psicológico permite obtener mejores rendimientos en las tareas, eficiencia organizacional, compromiso laboral, confianza y la construcción de un clima laboral satisfactorio.

7 SCHEIN, E. H. (1982), *Psicología de la organización*, Prentice Hall Hispanoamericana, México.

8 *Ibidem* 5.

9 *Ibidem* 5.

10 *Ibidem* 6.



La cultura y la estructura organizacional de la Armada Argentina son uno de los principales eslabones de los contratos psicológicos.

que ha funcionado lo suficientemente bien para ser considerado válido y, por lo tanto, para ser enseñado a los nuevos miembros como el camino correcto para percibir, pensar y sentir en relación con esos problemas”. La cultura organizacional de la institución es aprendida durante los años de formación en las escuelas; allí se aprende su historia, mitos, tradiciones, valores, misión, legados y se realizan ceremonias, desfiles y ritos que refuerzan la incorporación de la cultura. La cultura organizacional igualmente es reforzada en los distintos destinos del país y, más aún, en los destinos operativos, como los buques. Al ingresar en los institutos de formación, durante los primeros meses hay un período de selección para el personal y se inserta al civil en el mundo naval, transmitiéndole parte de la cultura organizacional y, esencialmente, sus valores.

Para Stephen P. Robbins (1987)¹¹, la cultura se transmite a los empleados en diversas formas, de las cuales las más potentes son las historias, rituales, símbolos materiales y lenguaje. La Armada Argentina y sus buques cuentan con historias que, continuamente, se relacionan con la actualidad y estimulan el comportamiento en relación con aquellos que sirvieron con gran valor y heroísmo. El Almirante Brown en distintas oportunidades arengaba a sus marinos con frases, convertidas en máximas, que son ejemplo de comportamiento en la actualidad.

Brown, finalizadas las acciones de la ensenada, dirigiéndose al pueblo y a sus marinos dijo: “¡Compatriotas! Vuestra estimación es el más dulce premio al que podría yo aspirar. Mi vida es vuestra, y rendirla por la gloria del país es mi primer deber”. Esta frase se recuerda con esporádica frecuencia, y los marinos deben entender que la máxima expectativa y rédito profesional es el servicio a la patria, y se debe hacer todo cuanto se pueda para cumplir con la misión, con lo cual se establece un contrato psicológico con la cultura organizacional. En otra oportunidad, Brown, antes de entrar en combate en Quilmes, pronunció la frase: “Irse a pique antes que rendir el pabellón”, la cual, años después, se convertiría en la principal máxima militar de la Armada Argentina, que puede encontrarse impresa, prácticamente, en todas las unidades. Esta frase no hace más que establecer un contrato psicológico muy fuerte, en donde hay que seguir combatiendo, trabajando, comprometido con el servicio y, como rédito, el honor.

La cultura y la estructura organizacional de la Armada Argentina son uno de los principales eslabones de los contratos psicológicos. Robbins (1987)¹² definió la influencia de la cultura organizacional diciendo que “fundamenta el presente en el pasado, ofreciendo además explicaciones que legitiman las prácticas actuales”.

Los ritos o las ceremonias dentro de la institución son fuertes relaciones y contratos psicológicos entre la Armada Argentina y su personal. Robbins (1987)¹³ sostiene: “Los rituales son secuencias repetitivas de las actividades que expresan y refuerzan los valores centrales de la organización, las metas de mayor importancia, y que indican quiénes son las personas imprescindibles y quiénes las prescindibles”.

Uno de los principales rituales dentro de la Armada y de las Fuerzas Armadas es la jura de la bandera. El General de Brigada Podestá¹⁴ del Ejército Argentino aclaró, refiriéndose al contrato psicológico: “Este contrato se concreta formalmente a partir

11 ROBBINS, S.P. (1987), “Cultura organizacional”, en *Comportamiento organizacional*, México, Prentice Hall Hispanoamericana.

12 *Ibidem* 11.

13 *Ibidem* 11.

14 Gral. Br (R) Miguel Ángel Podestá, *La cultura organizacional militar, una aproximación a sus fundamentos y a su complejidad*.

de eventos (rituales) tales como: la siempre temprana ceremonia de jura de la bandera y formaciones de homenaje a próceres y héroes en sus monumentos recordatorios”. Reitero: Son diferentes las ocasiones en las que los oficiales y los suboficiales de la Armada Argentina concretan contratos psicológicos con la Institución. Durante la jura de la bandera, todo el personal militar jura defender la patria y, de ser necesario, dar la vida por ella, y sostiene que, si así no lo hiciere, Dios y la patria serán los encargados de juzgarlo.

G. Topa Cantisano, J. F. Morales Domínguez y F. Palací Descals (2005)¹⁵ dijeron que “los procesos psicosociales asociados a la cultura organizacional influyen en las actitudes y las conductas de las personas, en cuanto individuos y en cuanto miembros de grupos sociales, incluidos la permanencia en la organización, la satisfacción laboral, el rendimiento, la confianza en la organización, la justicia percibida, la calidad de los servicios y la satisfacción de los clientes, entre otros”.

Uno de los momentos más habituales para activar el mecanismo del compromiso que se había nombrado anteriormente es cuando un individuo se incorpora a una organización. Según Pfeffer (2000)¹⁶, si esta hace que el proceso de reclutamiento sea difícil y exigente, las personas que no tienen interés serio ni se sienten comprometidas abandonarán el proceso. Sin embargo, las que perseveren serán mucho más comprometidas y leales; después de todo, si en realidad no quisieran incorporarse a la organización y conseguir el empleo de que se trate, ¿por qué habrían de estar dispuestas a pasar por todo el proceso?

El proceso de selección dentro de la Armada Argentina cuenta con una estructura específica para poder reclutar a personas que puedan relacionarse e interactuar con la cultura organizacional y el contrato psicológico de la institución. El período de selección es complejo y exige que rápidamente aquellas personas que deseen formar parte de la institución se adecuen a su cultura. Asimismo, se intenta garantizar que sólo aquellas personas que posean vocación de servicio integren las dotaciones de la Armada Argentina.

Los contratos psicológicos son fundamentales dentro de la institución por la complejidad de las tareas y las exigencias del servicio. Comprender la cultura organizacional permite relacionarla con el contrato psicológico y poder establecer pautas relacionadas con la cultura y los valores navales. Durante todos los años de la carrera naval, se asumen diferentes compromisos y se lideran grupos de personas distintas en donde constantemente se deben elaborar nuevos contratos de características relacionadas con la cultura organizacional. La Armada Argentina, al contar con una cultura fuerte y con componentes culturales bien definidos, produce contratos psicológicos para todo su personal militar y civil.

A nivel sectorial

A nivel sectorial, podemos hablar de una unidad, que analizaremos en relación con los buques de la Armada Argentina. Inicialmente, se hace esta diferenciación ya que existen diferentes subculturas según el tipo de unidad y la misión. Las unidades cuentan con cierta capacidad de autonomía en lo que hace a su administración o gestión. Los comandantes son los responsables del cumplimiento de las órdenes en las unidades. Ellos deciden cómo se llevará adelante la misión para cumplir eficaz y eficientemente con lo ordenado. Esto hace que cada buque sea particular, que cumpla una misma orden de diferentes formas, que llegue a la misma meta por caminos diferentes. Por eso, los contratos psicológicos difieren de una unidad a otra.

Los procesos psicosociales asociados a la cultura organizacional influyen en las actitudes y las conductas de las personas.

¹⁵ TOPA CANTISANO G., MORALES DOMÍNGUEZ J. F., PALACÍ DESCALS F. (2005) *Apuntes de Psicología*.

¹⁶ PFEFFER, J. (2000). *Nuevos rumbos de la teoría de la organización*, México, Cambridge University Press.

Louis (1985)¹⁷ plantea que las diferentes áreas o sectores que posean una particular autonomía tendrán, a su vez, una subcultura propia. En los buques de guerra y en el resto de las unidades, ya sean de Infantería de Marina, de la Aviación Naval o de la Fuerza de Submarinos, se cuenta con subculturas propias y diferentes de la que podemos llegar a encontrar en las unidades de superficie. A su vez, en los mismos buques, se pueden encontrar culturas semejantes, pero no iguales.

Siguiendo el enfoque de Schein (2010)¹⁸, la cultura y la subcultura organizacionales se constituyen por el conjunto de artefactos culturales, los valores expuestos y las presunciones básicas provenientes de los valores tácitos que han permanecido intactos a lo largo del tiempo. En los buques, vamos a encontrar características particulares que los identifican. En primer lugar, hablamos del tipo constructivo y de la misión para la cual ha sido fabricado el buque. Existen diferencias en sus culturas, no es lo mismo un buque de guerra con armamento que un buque de transportes navales. También, el nombre con el cual ha sido botado el buque marca una diferencia: muchas veces, cuenta con la distinción de portar el nombre de héroes de la patria y, de esta forma, queda identificado a su historia y sus valores. Los nombres de los buques generan un sentido de pertenencia a valores y a una historia con la que se identifican, y generan contratos psicológicos con todo su personal. En ocasión de celebrarse la botadura de la unidad, según el ceremonial naval, se realiza una alocución en la que normalmente se recuerdan las hazañas del marino, del héroe o de la fecha patria que dieron nombre al buque, y se alude a ejemplificar a esos personajes o acciones históricas transportándolas a la actualidad. El primer contrato psicológico que se puede señalar es aquel que se firma con esos valores que deben caracterizar la conducta y el espíritu del buque.

El espíritu de cuerpo denota el entusiasmo, la devoción y la celosa consideración del honor del grupo.

A su vez, el buque tiene tareas asignadas que debe cumplir. Estas actividades son diversas y requieren, en algunos casos, modificaciones de rutinas o de tiempos, por lo que los hombres de mar firman diferentes contratos psicológicos durante su período en la unidad. Estos contratos son firmados con el buque y con el comandante del buque para llegar a un eficaz cumplimiento a fin de recibir, como mayor rédito, la satisfacción de haber cumplido con el deber. Ochoa (2014)¹⁹ indica que “no hay nada más humano que la satisfacción de realizarse, la del deber cumplido, la de superar obstáculos y llegar a la meta. Y eso se logra con los elementos, en nuestro caso, con el material de a bordo y de los hombres”.

El contrato psicológico en este nivel y el de mayor incidencia es, fundamentalmente, el espíritu de cuerpo, liderado y producido por el comandante de la unidad. En *Arte del Mando Naval*²⁰, se señala que “el espíritu de cuerpo es un espíritu de conjunto, incorporando un vínculo definido entre los componentes, entre sí, sus conductores y la organización a la cual sirven”. El comandante es quien genera sus características y se las transfiere a sus oficiales subordinados, quienes serán los responsables de imbuir a la dotación con estos valores. Para *Arte del Mando Naval*²¹, “el espíritu de cuerpo denota el entusiasmo, la devoción y la celosa consideración del honor del grupo”. Muchas veces, se puede observar, a bordo, que el personal colabora en tareas ajenas a su directa incumbencia: si un hombre necesita la colaboración de otra persona, esta difícilmente se vaya a negar; por el contrario, va a colaborar con entusiasmo. Ello se debe, simplemente, a que uno de los puntos del espíritu de cuerpo y del contrato psicológico que “se firma” en todas las unidades es el trabajo en equipo y la fraternidad. Un comandante, a la hora de felicitar al personal por el cumplimiento de determinada misión, no se dirige a una persona con un cargo particular en el buque, sino que se dirige a toda la dotación en general, porque todos tienen un papel de importancia. Los comandantes suelen reunirse con la dotación para describir las actividades que deben llevarse a cabo, las operaciones que tendrán lugar durante el año, los puntos que hay

17 LOUIS, M.R. (1985). “An Investigator’s guide to workplace culture”, en P.J. Frost, L. F. Moore, M. R. Louis, C. C. Lundberg, y J. Martin (comps.), *Organizational culture*, Beverly Hills, CA: Sage

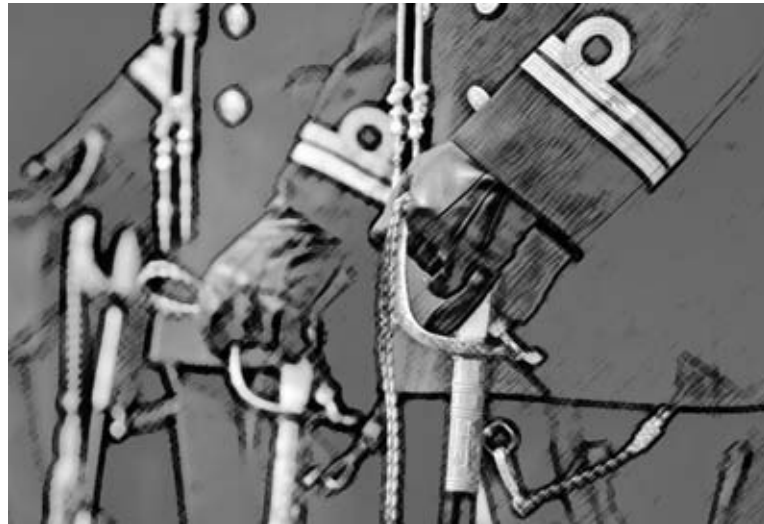
18 *Ibidem* 6.

19 OCHOA, R. F. (2014), *Proa al mando, liderazgo y valores*, 1a ed., Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales.

20 *Ibidem* 1.

21 *Ibidem* 19.

que mejorar y para extender sus felicitaciones por algún acontecimiento particular. A su vez, aluden al compromiso y a la satisfacción de navegar, de servir a la patria y de cumplir con la misión. Los comandantes de las unidades no están haciendo otra cosa que firmar un contrato psicológico en donde se plantea algo a cambio, algo tácito. Es un contrato dinámico que depende de las circunstancias y es modificable con el tiempo. Los oficiales subordinados hacen lo mismo, con características similares, y colaboran con el cumplimiento de los contratos psicológicos a nivel sectorial desde sus divisiones o sus cargos. Gracias a estos contratos, la unidad recibe de su personal mayor compromiso y entusiasmo; y su personal, satisfacción, aventuras y honor.



*Arte del Mando Naval*²² establece que el espíritu de cuerpo se evidencia o se controla mediante las expresiones de entusiasmo de los hombres y el orgullo por su unidad, la reputación de la unidad entre otras, el espíritu de competencia entre las unidades o las divisiones, el mantenimiento de la potencia de las unidades en situaciones críticas, la actitud de los hombres entre sí y para con los conductores, y la espontaneidad de los hombres en la prestación de ayuda mutua. En las fuerzas armadas, el trabajo en equipo es la herramienta más importante para llegar a los objetivos; las situaciones críticas, el esfuerzo necesario, la dedicación y las dificultades hacen que sea imperiosa la producción de contratos psicológicos a nivel unidad.

A nivel grupal o de equipo

Un buque está conformado por diferentes departamentos, y estos, a su vez, por cargos. Los cargos están integrados por personal, y este conforma los equipos de trabajo. Estos equipos de trabajo se encuentran conducidos por un oficial jefe de cargo. Un buque está compuesto por los cargos electricidad, propulsión, comunicaciones, servicios de cocina, lavandería, navegación y detall de personal, entre otros.

Se nombró anteriormente la importancia del trabajo en equipo dentro de la institución y en los buques. El buque no puede funcionar sin la agrupación de equipos de trabajo más pequeños que conforman la dotación; todas las personas, desde su rol, son necesarias e imprescindibles. Por consiguiente, es necesario contar con el compromiso de los maquinistas para la propulsión del buque, del cargo comunicaciones para ejercer el comando y control, y de los servicios de cocina para el desarrollo normal de las actividades. Si el buque cumple la misión es porque todos, en sus puestos de trabajo, cumplen con su tarea. El rendimiento, el trabajo en equipo y el cumplimiento eficaz son controlados por los contratos psicológicos firmados a nivel de equipo. E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)²³ entienden que “todos los miembros de un grupo son actores, y cada uno de ellos desempeña un rol, es decir, una serie de patrones de conducta esperada –sustentados en el contrato psicológico– que se atribuyen a alguien que ocupa un lugar en el grupo. Los contratos psicológicos a nivel de equipo se producen en relación con los líderes del equipo, con aquellos que ejercen la conducción y con los mismos compañeros. En los buques, al llegar se realiza una formación llamada “de armar trabajo”; en ella, se verifican las tareas que deben realizarse, se distribuyen las actividades, se comentan inconvenientes y se felicita al personal.

El trabajo en equipo es la herramienta más importante para llegar a los objetivos.

²² *Ibidem* 1.

²³ *Ibidem* 5.



El cargo depende del trabajo en equipo y del intercambio mutuo.

Los cargos cuentan con personal especializado en el área y con un clima y un espíritu particulares diferentes del resto. Los valores y el compañerismo son comunes a todos los equipos. Las tareas y los objetivos de un maquinista son diferentes de los de un hombre de comunicaciones; lo mismo sucede con el lugar de trabajo y las herramientas que usa.

Interpretando a E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)²⁴, opinaron que la cohesión en los grupos se relaciona con cómo se vinculan los miembros en términos de empatía, solidaridad y protección mutua; en función de su adscripción a valores, ideologías o metas; en relación con los premios que buscan, apetecen o perciben, al estatus que comparten y al sentido de pertenencia. Los valores, las metas y los premios son parte de las características de los

contratos psicológicos que firman los grupos con sus líderes. Los jefes de los grupos cuentan con lineamientos y flexibilidad para ejercer la conducción y poder disponer de herramientas para la producción de los contratos. Normalmente, al comienzo del año naval, los jefes de cargo congregan a su personal y establecen los lineamientos de trabajo, los objetivos y los premios, siempre teniendo en cuenta que el mayor rédito es el servicio; no obstante, a su vez, se pueden conceder felicitaciones escritas u orales o días libres, entre otros. Asimismo, el oficial del cargo se reúne de forma individual con cada uno de los miembros de su personal para conocerlo y establecer la forma más específica de conducir las tareas asignadas. En distintas oportunidades, se volverá a encontrar con su personal para verificar el cumplimiento del contrato psicológico, para analizar los progresos y, de ser necesario, para realizar modificaciones.

En el servicio naval, se rota al personal del destino en forma constante, con lo que se modifica el grupo y se obliga, necesariamente, a producir nuevos contratos psicológicos que garanticen la continuidad del rendimiento. En el caso del nivel de equipos, los cargos reciben y despiden a individuos prácticamente todos los años. Al llegar la fecha de efectivizarse los pases de destino, personal veterano y recién egresado se incorporan al cargo. En este momento, existe un contrato psicológico entre el equipo, en donde hay un intercambio de conocimientos y de experiencia para aquellos ajenos al destino al cual recién se incorporan y para los recién egresados. El intercambio se realiza con el compromiso de los nuevos y de los ya pertenecientes al cargo. Para G. Topa Cantisano, J. F. Morales Domínguez y Palací Descals (2005)²⁵, el grupo provee el ambiente sociocultural y laboral inmediato dentro del cual el empleado deberá aprender sus tareas y sus responsabilidades, y este mismo grupo se verá influenciado por la llegada de un nuevo componente. Este intercambio no está escrito ni establecido de forma explícita, sino que se genera un contrato psicológico entre el equipo con el fin de mejorar el conocimiento y el rendimiento general, ya que ello depende de todos. Muy difícilmente una persona pueda cumplir con eficacia las tareas de siete personas más. El cargo depende del trabajo en equipo y del intercambio mutuo.

*Arte del Mando Naval*²⁶ explica cómo, sin existir en esa década la definición de contrato psicológico, se producía uno y se obtenían rendimientos a cambio de réditos o de premios. El libro describe, en primer lugar, que el conductor querrá ocuparse de que el grupo sea fuerte y de que sus miembros reciban una retribución psicológica. La tarea inicial, entonces, consiste en trabajar para la creación de un clima social seguro, organizado y satisfactorio para el grupo. El conductor debe hacer todo lo posible para

²⁴ *Ibidem* 5.

²⁵ *Ibidem* 15.

²⁶ *Ibidem* 1.

que sus hombres comprendan perfectamente las reglas que deben regirlos y vean con claridad los propósitos que existen detrás de dichas reglas. Hará que cada hombre comprenda precisamente lo que se espera de él. El conductor describirá sus propias ideas y preferencias a sus hombres para que ellos sepan lo que pueden esperar.

En el nivel grupal, se puede observar la necesidad de trazar contratos psicológicos y los beneficios que se obtienen para la unidad al cumplirlos. El sentido de pertenencia es esencial para el trabajo en equipo, y este se garantiza con contratos psicológicos con el personal. *Arte del Mando Naval*²⁷ aclara que el grupo puede rendir si le otorga al individuo la satisfacción personal de pertenencia y una posición social. También es necesario sostener alta la moral para el eficaz cumplimiento de las tareas. Según *Arte del Mando Naval*²⁸, la alta moral del grupo ocurre cuando los miembros de una agrupación potente están polarizados hacia un objetivo grupal y progresan hacia una meta con una expectativa de éxito. Es necesario, en este nivel, la producción de este tipo de contratos para lograr mayor rendimiento, garantizando un buen clima de trabajo, sentido de pertenencia, trabajo en equipo y satisfacción por las tareas logradas, siempre manteniendo la moral alta del personal.

En relación con el líder y los compañeros de trabajo

Este tipo de contrato se va a llevar a cabo entre el líder y sus seguidores en relación con una situación referida a un entorno en particular, que irá cambiando de acuerdo con diferentes ocasiones o lugares de trabajo. Los contratos psicológicos a nivel líder o compañeros de trabajo tienen relación directa con los niveles organizacional, sectorial y de equipos, y en ellos existen redundancias. Con respecto al contrato psicológico entre el subordinado y el líder, éste contará, además, con objetivos personales del subordinado y sus expectativas. Entre superior y subordinado, el contrato psicológico está relacionado, en algunos casos, con aquellos de mayor experiencia con los de menor y entre compañeros para la creación común de conocimientos y la realización de actividades compartidas.

E. B. Franklin y M. J. Krieger (2012)²⁹, al describir al líder, señalan que: “su personalidad está conformada por su manera de liderar, de comunicarse, por cómo decide, delega, motiva, articula. También se identifica por el grado de tolerancia que muestra ante la incertidumbre y por su capacidad para asumir riesgos y afrontar presiones y desafíos. Asimismo, se destaca por su presencia y su habilidad para estar en el momento y las circunstancias en que se lo necesite, manteniéndose conectado, comunicado y en sintonía con sus seguidores”. Los oficiales de Marina o aquellos que ejercen la conducción en la institución deben acompañar a sus seguidores, articulándolos, delegándoles tareas y motivándolos, siempre con el objetivo de asegurar que se esté cumpliendo el contrato psicológico que hayan establecido. La noción de servicio debe atender a los propósitos, a las tareas y a las personas, que son, en definitiva, las que logran resultados. Ochoa (2014)³⁰ dijo que los líderes cuentan con autocontrol, son motivadores y tienen la tolerancia que les permite reaccionar en las circunstancias complejas o de riesgo que demanda el servicio naval, lo cual genera confianza en sus subordinados.

La personalidad del líder y su capacidad de conducción son, entonces, uno de los mayores productores de contrato psicológico dentro de una organización, ya que, desde los equipos de trabajo, se trazan continuamente nuevos lineamientos y son los que sufren mayores alteraciones en el tiempo. Para Ochoa³¹, estar inclinado a la disposición de servir es estar atento, fuera de uno mismo, mostrar curiosidad para intervenir corrigiendo, estimulando y reformulando a su equipo o grupo de trabajo y creando la dinámica de los procesos integrados, donde la sensibilidad y la perspicacia de

La personalidad del líder y su capacidad de conducción son, entonces, uno de los mayores productores de contrato psicológico.

27 *Ibidem* 1.

28 *Ibidem* 1.

29 *Ibidem* 5.

30 *Ibidem* 19.

31 *Ibidem* 19.

32 *Ibidem* 5.

los hombres tienen un papel vital. E. B. Franklin y M. J. Krieger³² dijeron que el liderazgo es la capacidad de influir en las actividades de una persona, grupo o equipo que forma parte de una empresa y que está orientado a alcanzar objetivos y metas en cierta situación. También agregaron que: “liderar implica influir, orientar, marcar el rumbo, convencer, contener, comprender, motivar, capacitar, dar el ejemplo, innovar, tener una visión de éxito”. Ochoa³³ sostiene que: “el liderazgo se ejerce para llevar visiones al éxito, y un líder es aquel que tiene seguidores. Seguidores de cosas por hacer, en las buenas y en las malas; vincular al hombre con la acción es esencial para conducir procesos”.

Desde el nivel más bajo del contrato psicológico –líder o compañeros–, se establecen pautas y lineamientos para el trabajo; la organización está marcada por el conductor. Se puede señalar que la cuestión más importante es la capacidad de dirigir al personal e influir sobre él. Según *Arte del Mando Naval*³⁴: “La conducción es el arte de influir en la conducta humana”. Puede definirse como el arte de imponer la propia voluntad sobre la de otros, de una manera tal que se domine su obediencia, confianza, respeto y leal colaboración. Es la capacidad de manejar hombres. Es la tarea principal del oficial de Marina. El contrato psicológico como mecanismo de control organizacional es una de las herramientas más importantes con las que cuenta el líder para poder ejercer el mando. A su vez, *Arte del Mando Naval*³⁵ señala que el conductor sobresaliente es aquel que induce en sus subordinados el deseo de ser dirigidos, y estos harán todo lo posible para satisfacer sus directivas y apoyarán sus políticas de organización, esté presente el conductor o no. Se dijo que el conocimiento y la implementación de teorías deben ser una de las habilidades del líder, y el contrato psicológico, a nivel líder, constituye parte de ese conocimiento. La conducción, según *Arte del Mando Naval*³⁶, “es el conocimiento aplicado prácticamente para poder dirigir a los hombres en el trabajo eficiente”. El rendimiento o el trabajo eficiente es uno de los resultados que se quieren obtener en el cumplimiento del contrato psicológico. El líder, atento a su personal y dentro del cambio empírico establecido en el contrato psicológico según *Arte del Mando Naval*, “vigilará que todas sus necesidades sean cuidadas convenientemente en todo momento” y “que sean compensados por su buen trabajo”. Se redonda en la necesidad de que los líderes conozcan la teoría del contrato psicológico, ya que ellos son los principales autores en la producción dentro de una organización, y se entiende que son los encargados del cumplimiento de las tareas. Según *Arte del Mando Naval*³⁷, “el éxito o el fracaso dependen del hombre encargado”.

Liderar implica influir, orientar, marcar el rumbo, convencer, contener, comprender, motivar, capacitar, dar el ejemplo, innovar, tener una visión de éxito.

La misión se encuentra estrechamente relacionada con el bienestar y la conducción de los hombres; los oficiales de Marina deben entenderlo de forma axiomática. El libro *Arte del Mando Naval*³⁸ sostiene que “la responsabilidad fundamental del conductor es la ejecución de la misión que se le ha asignado: su deber” y agrega que “el bienestar de sus hombres es la segunda responsabilidad más importante del conductor, debido al efecto que causa sobre su moral y su capacidad consiguiente para la ejecución de la misión”. Los contratos psicológicos son los encargados de establecer esta relación para el cumplimiento efectivo de los objetivos, y generan réditos y beneficios para el personal. En *Arte del Mando Naval*, se encuentra la creación de este tipo de contratos, no conocidos hasta ese momento, y se marcan como fundamentales para el oficial de Marina y el cumplimiento de la misión.

Asimismo, se puede entender que, en la relación con los compañeros o contemporáneos, se generan contratos psicológicos en donde los beneficios y los resultados son iguales y compartidos entre los que rubricaron el contrato. *Arte del Mando Naval*³⁹ afirma que “un oficial sobresaliente manifestó, en una oportunidad, que si tuviera que elegir un camino para triunfar en la Marina, el deseo y el empeño en ayudar a los compañeros y contemporáneos sería la única senda de la cual no se desviaría jamás”. El compañerismo es un valor indispensable en buques y en unidades militares. En el transcurso de la

33 *Ibidem* 1.

34 *Ibidem* 1.

35 *Ibidem* 1.

36 *Ibidem* 1.

37 *Ibidem* 1.

38 *Ibidem* 1.

39 *Ibidem* 1.

carrera naval, hombres y mujeres producen contratos psicológicos con sus compañeros, para mejorar el rendimiento en sus tareas, obtener beneficios en pos de un bien común y garantizar el cumplimiento de las misiones. Estos contratos se pueden dar con aquellos que integran algún cargo, entre maquinistas, comunicantes, cocineros o cameros. No obstante, se pueden celebrar contratos con otros cargos del mismo buque o dentro de la institución en busca de satisfacer los objetivos planteados. Es común colaborar con otros cargos, cuando uno en particular se ve dificultado en el cumplimiento de algún deber en relación con el tiempo. También, en algunos casos, algunas personas cuentan con la habilidad y las herramientas necesarias para efectuar una determinada actividad; en este caso, se requiere su colaboración. En estas ocasiones, se producen contratos psicológicos entre los pares o los compañeros y se obtienen diferentes resultados, con beneficios para ambas partes. Los líderes también forman parte de estos contratos psicológicos, ya que el material y el personal de sus cargos se verán afectados.



Reflexiones finales

Los oficiales de Marina y aquellos que ejercen la conducción deben conocer las características del contrato psicológico, ya que este constituye una de las herramientas organizacionales de la conducción. Dicho contrato permitirá estimular el rendimiento en las tareas y la disposición para el trabajo. El personal de la Armada Argentina debe conocer la importancia del contrato psicológico, puesto que determina las conductas dentro de la institución y fortalece las relaciones con las personas. A su vez, este tipo de contrato genera vínculos fuertes en valores, lo que permite desempeñarse en tareas de riesgo y de dificultad variada, que en otro organismo no serían necesarios.

Se había dicho anteriormente que en el libro *Arte del Mando Naval* se establece que la finalidad del oficial de Marina es conducir personas, por lo que debe conocer el método y las teorías científicas para poder aplicar en la conducción. Los profesionales del mar y de carrera de las armas deben actualizarse constantemente en materia de conducción, administración y gestión, ya que el personal es el recurso más importante de la Institución. Todas las personas, desde los primeros escalones hasta la cabeza de la organización, deben aplicar el conocimiento teórico para poder hallar mejores soluciones.

Analizar los detalles de los niveles del contrato psicológico nos permite conocer a nuestro personal y poder establecer lineamientos de exigencias considerando que el objetivo final es el cumplimiento eficiente de la misión.

Resulta importante, desde el nivel organizacional, conocer la cultura consolidada de la Institución, su historia, héroes, mitos, tradiciones y valores, entre otros. Estos son productores de contratos psicológicos y principales cimientos para la generación de nuevos contratos. La cultura, a su vez, construye en las personas un sentido de pertenencia fortalecido en valores e incentiva el rendimiento a través de estímulos como el desarrollo de misiones, la satisfacción del trabajo bien hecho y, en un nivel mayúsculo, la custodia de un valor personal e institucional: el honor. Se trata de

La finalidad del oficial de Marina es conducir personas, por lo que debe conocer el método y las teorías científicas.



estímulos únicos en este tipo de institución que el personal percibe a cambio de su rendimiento en servicio de la patria.

Desde el nivel sectorial, el contrato psicológico se va transformando en algo más concreto y relacionado con las actividades diarias. Hablamos de un sector con cierta interdependencia y autonomía, con un comandante, representante de la institución, plana mayor y dotación. Se puede observar que uno de los principales cimientos es el espíritu de cuerpo. El espíritu de cuerpo va a ser el productor de entusiasmo y de trabajo en pos de una causa común entre los representantes de la institución o del buque, entre el comandante y su dotación. Los contratos están relacionados con misiones concretas, con objetivos pautados, con metas que deben cumplirse. La relación tácita se encuentra

en la disposición y el celo para el cumplimiento de la misión, tras lo cual se siente orgullo, honor, satisfacción con el cumplimiento de los objetivos y sentido de pertenencia a un buque particular.

La cultura, a su vez, construye en las personas un sentido de pertenencia fortalecido en valores e incentiva el rendimiento a través de estímulos.

Los contratos psicológicos a nivel de equipo son los de mayor presencia y se generan constantemente en la institución. Un buque cuenta con equipos administrativamente organizados, no obstante lo cual, esos equipos también son parte de otros, al igual que sus integrantes. Las posibilidades de conformación de nuevos equipos son casi rutinarias y necesarias en la institución. Existe una relación con el conductor, jefe del equipo, con quien se sellarán los contratos psicológicos para el cumplimiento eficiente de las tareas. Sin embargo, también se establecen relaciones con integrantes nuevos y veteranos, en donde se producen contratos psicológicos para que, todos a la par y trabajando en equipo, alcancen la causa común.

Este tipo de contrato se va a llevar a cabo entre el líder y los seguidores en relación con una situación, en un entorno en particular, que irá cambiando de acuerdo con las diferentes ocasiones o lugares de trabajo. Los contratos psicológicos a nivel líder o compañeros de trabajo tienen relación directa con los niveles organizacional, sectorial y de equipos y, en ellos, existen redundancias. Con respecto al contrato psicológico desde el subordinado hasta el líder, este contará, además, con los objetivos personales del subordinado y sus expectativas. Entre compañeros, el contrato psicológico está relacionado, en algunos casos, con aquellos de mayor experiencia y aquellos que la poseen en menor grado y entre compañeros para la creación de conocimiento y la realización de actividades compartidas.

A nivel líder, el contrato psicológico dependerá de la personalidad del conductor y la de sus subordinados. En este caso, existe una relación de subordinación y de obediencia que servirá de pilar, también una obligación de lealtad y de valoración. Se genera una vinculación entre el líder y su subordinado, en donde se establecen los detalles del contrato psicológico orientado a cumplimientos específicos de las tareas particulares que deben desempeñarse, con réditos coincidentes con los del equipo, en el caso de que el cargo esté integrado por varios individuos. El compañerismo ocupa un lugar fundamental para cumplir con la misión, sortear escollos o servir de facilitador en algunos casos. También con pares o contemporáneos se firman contratos, principalmente con la premisa de colaboración mutua, para la obtención compartida de beneficios o el logro de objetivos.

El libro *Arte del Mando Naval* cuenta con teorías, métodos y detalles que siguen vigentes en la actualidad. Por la antigüedad de los conceptos, se pueden relacionar diferentes puntos con nuevas teorías. El contrato psicológico es una de estas semejanzas, del cual, de diferentes formas o con diferentes nombres, encontramos, a lo largo del libro, descripciones similares. Podemos reforzar nuevamente la importancia de la actualización para aplicar nuevos conceptos y hallar mejores resultados.

Arte del Mando Naval comienza con la finalidad del oficial de Marina, luego de haber entendido y analizado los conceptos del contrato psicológico en la Armada Argentina; se puede observar que el oficial cuenta con contratos psicológicos en diferentes niveles, con su patria, la institución, su buque y sus subordinados. A su vez, el oficial de Marina cumple ciertas exigencias, como exponer su vida, por lo cual obtiene, a cambio, estimación, honor y la gloria de la patria.

“A la aplicación, buena conducta, subordinación al superior, circunspección afable con el subalterno, respeto a las dignidades de las demás carreras, urbanidad general, actividad y celo incansable en la fatiga y, finalmente, al ideal de exponer su vida a cualquier riesgo en defensa y gloria de la patria, que son las cualidades que caracterizan de digno a un oficial, debe unir el oficial de Marina conocimientos propios de los muchos ramos de su carrera, considerando que si ignora no puede mandar, y que si algún acaso le pone en cargo superior a su inteligencia, estará en el continuado desaire de darlo a conocer a sus subordinados, y en igual riesgo de perder su estimación”⁴⁰. ■

40 “Ordenanzas Generales de la Armada Naval” (año 1793) bajo el Reinado de Carlos III de España.

El espíritu de cuerpo va a ser el productor de entusiasmo y de trabajo en pos de una causa común.

BIBLIOGRAFÍA

- ARGYRIS, C., 1960, *Understanding Organizational Behavior*, Homewood, Dorsey.
- *Arte del Mando Naval*, 1a. edición, 1957, Río Santiago, Instituto de Publicaciones Navales.
- CALDERÓN DE LA BARCA, (1650), *Para Vencer a amor, querer vencerle*, Valencia.
- HOLLOWAY, J. L. Jr., 1947, Director de la Academia Naval Annapolis, Estados Unidos de Norte América.
- DAVINI, María Cristina, GELLON DE SALLUZZI, Silvia R., ROSSI, Ana DUNAHEE, M. H. y WANGLER, L. A., 1974, “The psychological contract: A conceptual structure for management /employee relations”, *Personnel Journal*, págs. 518 - 526.
- FRANKLIN E. B. y KRIEGER M. J., 2012, *Comportamiento organizacional*, 1a. edición 2012, Pearson Educación de México, Naucalpan de Juárez, Estado de México.
- GEERTZ, C., 2003, *La interpretación de las culturas*, Gedisa, México.
- HERNÁNDEZ, M., MENDOZA, J. y GONZÁLEZ, L. (2007). “La complejidad del estudio de la cultura. En Empresa global y mercados locales”, XXI Congreso Anual AEDEM, Universidad Rey Juan Carlos, Madrid.
- KOTTAK, C., 2006, *Antropología Cultural*, Traducción de Lisón J., Mc Graw Hill, Madrid.
- LEVINSON, H., PRICE, C. R, MUNDEN, K. J. MANDL, H. J., SOLLEY, C. M. (1962). *Men, Management and Mental Health*, Boston, Harvard University Press.
- LOUIS, M. R., 1985, “An Investigator’s guide to workplace culture”, en P. J. Frost, L. F. Moore, M. R. Louis, C. C. Lundberg, y J. Martin (comps.), *Organizational culture*, Beverly Hills, CA, Sage.
- OCHOA, R. F., 2014, *Proa al mando, liderazgo y valores*, 1a. edición, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales.
- PELLEGRINI, C., extracto de discurso pronunciado en el Congreso Nacional, el día 11 de junio de 1906, referido al Honor Militar.
- PFEFFER, J., 2000, *Nuevos rumbos de la teoría de la organización*, México, Cambridge University Press.
- PODESTÁ M. A., *La cultura organizacional militar, una aproximación a sus fundamentos y a su complejidad*.
- ROBBINS, S. P., 1987, “Cultura organizacional”, en *Comportamiento organizacional*, México, Prentice Hall Hispanoamericana.
- SCHEIN, E. H., 1982, *Psicología de la organización*, Prentice Hall Hispanoamericana, México.
- SCHEIN, E. H., 2010, *Organizational Culture and Leadership*, 4a. edición, San Francisco, Jossey Bass.
- TOPA CANTISANO G., MORALES DOMÍNGUEZ J. F., PALACÍ DESCALS F., 2005, *Apuntes de Psicología*.



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, en su destino. (Sin cargo en destinos de Buenos Aires, Mar del Plata y Puerto Belgrano).

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, Gran Buenos Aires e Interior
30 pesos argentinos
- Países limítrofes/Mercosur, resto de América y resto del mundo
De acuerdo a la tarifa vigente de Correo Argentino

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:	\$ 20.-	\$ 40.-
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	\$ 2.400.-	\$ 2.050.-	\$ 1.650.-	\$ 650.-	---
	2 Números	\$ 2.100.-	\$ 1.800.-	\$ 1.450.-	\$ 750.-	---
	3 Números	\$ 1.850.-	\$ 1.650.-	\$ 1.300.-	\$ 680.-	---
	4 Números	\$ 1.700.-	\$ 1.400.-	\$ 1.200.-	\$ 600.-	---
Blanco y negro	1 Número	---	---	\$ 1.200.-	\$ 600.-	\$ 300.-
	2 Números	---	---	\$ 1.100.-	\$ 550.-	\$ 290.-
	3 Números	---	---	\$ 980.-	\$ 500.-	\$ 270.-
	4 Números	---	---	\$ 900.-	\$ 450.-	\$ 240.-

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.