

Estimados lectores:

En estos duros años en que la cuarentena nos privó de vernos, hemos sufrido, también, por acciones directas o indirectas, la pérdida de trabajo de personas ligadas a nuestra actividad, y no estamos demasiado convencidos de que esto pueda solucionarse.

En varias ediciones anteriores hemos publicado trabajos del Capitán de Navío de Infantería de Marina (R) Don Hugo Santillán (Veterano de la Guerra de Malvinas) sobre la Guerra de la Triple Alianza. Junto a este ejemplar entregamos un Suplemento, obra de este preciado autor, sobre las Operaciones Navales en esa contienda. Independientemente de destacar el heroísmo y valentía de quienes combatieron —que es un motivante del trabajo— es principalmente un homenaje nuestro a los soldados paraguayos, uruguayos, brasileños y argentinos que lucharon en el campo de batalla, muchos ellos regando con el icor de sus venas la noble tierra guaraní.

La Patagonia, las islas australes y la Antártida han sido tradicionalmente motivo de muchas de las actividades del *Boletín* y, por supuesto, del propio Centro Naval.

En este número, el Dr. Aramburu nos ilustra sobre la apasionante figura del Alférez Sobral en cuanto a uno de los aspectos menos conocidos de él: su carrera naval.

Otro de los artículos —relacionado con el mismo Sobral—, nacido de la pluma del Licenciado Gustavo Nordensthäl, relata, de agradable manera, las implicancias del remolque de una reliquia naval: la corbeta ARA *Uruguay*. Este no es un artículo más; muestra de manera descarnada la importancia del trabajo en equipo. Lo incluimos con el convencimiento de que es una de las características de los hombres de mar que más se necesita destacar. No importa si el marino es civil o militar. El trabajo en conjunto implica valores necesarios en la guerra o en la paz, navegando por deporte o pescando; es necesario para obtener el objetivo fijado. Las acciones militares realizadas durante la transitoria recuperación de las Islas Malvinas y las Georgias demostraron que no solamente el personal militar trabajaba en equipo, sino que el personal civil que intervino lo hizo de la misma manera y, en abundantes casos, procediendo con heroísmo.

Desde hace ya demasiados años, las Fuerzas Armadas no ocupan el lugar que deben para el ejercicio de la defensa nacional; un exponente de ello es la poca presencia de unidades navales en el sector marítimo de responsabilidad argentina. También puede citarse la escasa participación en actividades que requieren organización y planeamiento, como es común en Estados de peso internacional. El artículo del Capitán Barrales, que no toca específicamente esta materia, nos ayuda a pensar en esa dirección.

En otro trabajo referente al conflicto del Atlántico Sur, el Capitán Gianola Otamendi indaga sobre el accionar conjunto en esa la batalla de 1982.

Pese a los años transcurridos, no existen transformaciones convincentes que modifiquen esta situación.

Un importante experto en pesca, el Teniente de Navío (R) y Perito Naval de Pesca Daniel Molina Carranza —camarada, artista y multifacético autor literario— dio una conferencia en el Centro Naval que transcribimos por considerarla de interés para nuestros lectores.

El Doctor Juan Marcelo Gavaldá reflexiona sobre una materia casi siempre dejada de lado en el interés de la política: los canales que se realizan en territorio nacional. Debemos tener en cuenta que, salvo raras excepciones, la canalización en la Argentina se concretó luego de establecida la Constitución histórica hasta prácticamente mediados del siglo xx. Aún hoy, en general, las autoridades de las comisiones nacionales de ríos importantes tratan el tema como el de una idea quimérica, cuando no disparatada. La no concreción de los estudios del Almirante Portillo, sin explicación alguna para la ciudadanía, es una prueba contundente de ello. Y más sería, quizá, sea la ausencia de expertos que colaboren en la materia de interés.

Hemos dedicado unas páginas para hacer mención de los merecidos premios que entrega el Centro Naval a artículos publicados en nuestras páginas. Lamentablemente, la pandemia, aún no vencida, nos obliga a demorar su entrega. Esta es nuestra disculpa a los premiados.

En *Estelas Ajenas*, copiamos un trabajo de nuestro consocio, el Sr. Miguel Ángel De Marco, sobre Sarmiento y el mar.

El destino determinó que el Teniente Viana no estuviera en el ARA *San Juan* en el momento del naufragio. Este afortunado hecho y el testimonio del protagonista son utilizados por Gretel Gaffoglio como elemento para narrarnos, de manera atractiva, los avatares y las experiencias a bordo. No deja de lado los sacrificios que implica convivir en situaciones tales como las que se experimentan debajo de la superficie del mar.

El Profesor Alfio Puglisi y el Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez muestran, a través de sus trabajos, visiones dignas de ser leídas por las inquietudes que generan y porque, con experiencia, apuntan hacia el futuro.

Les deseamos una feliz Navidad y un promisorio año 2022.

¡Hasta el próximo número!

Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi
Director

CARTAS DE LECTORES

Los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur son argentinos por la historia, el derecho y la geografía. Los fundamentos de la soberanía argentina son el Tratado de Tordesillas de 1494, que cubre las Malvinas, pero no los otros dos archipiélagos; la Convención de Nootka Sound o Tratado de San Lorenzo de 1790, que cubre los tres archipiélagos y la completa primera ocupación de las Malvinas por tripulantes de la expedición española de Hernando de Magallanes en agosto de 1520 y el primer mapa completo de las Malvinas que confeccionó el cartógrafo de la expedición Andrés de San Martín. Esta primera ocupación documentada por el mapa es fundamental. Gran Bretaña nunca negó la soberanía argentina.

En 1833, Gran Bretaña ocupa por la fuerza los archipiélagos y, en 1982, rechaza el desembarco argentino para recuperarlas. Si bien en política nada es definitivo, Gran Bretaña ha armado las Malvinas y las ha convertido en un portaaviones anclado en el mar, tiene hangares suplementarios y construye un puerto de aguas profundas. Apoya su desenvolvimiento económico. Los archipiélagos son del interés nacional estratégico y económico de Gran Bretaña. Su ocupación cuenta con el apoyo tácito de los EE. UU. y de la Comunidad Europea, que no tienen bases en el Atlántico Sur.

Dadas las salidas de Gran Bretaña del Brexit en el estrechamiento de sus relaciones con sus posesiones de ultramar, la cada vez mayor presencia china en el Atlántico Sur, en la Antártida y en nuestra provincia de Neuquén (con un observatorio), la permanencia y la expansión de Rusia en la Antártida, la pesca ilegal cada vez mayor en el Atlántico Sur y la crisis internacional se hace obligatorio observar con detención el escenario estratégico del que es parte la Argentina.

Seguros de nuestra soberanía, no existen perspectivas de recuperación de los territorios usurpados. Los archipiélagos son parte esencial del Atlántico Sur, y nuestra prioridad es negociar la protección de su riqueza marina y submarina, explotada ilegalmente desde hace dos siglos. La Argentina, su pampa azul, tiene una superficie en el mar de soberanía efectiva de 4 898 000 km², mayor que la continental de 2 791 810 km², y debemos promover puertos y estimular la industria pesquera y la consiguiente ocupación. Y la explotación de hidrocarburos. Volver a tener una flota de ultramar.

Emb. Acad. V. Guillermo Arnaud ■