

Boletín del Centro Naval



*Fundado
en mayo
de 1882*



República Argentina

AÑO 133 - VOL. CXXXIII N° 840 ENE / JUN DE 2015

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **840** ENERO / JUNIO DE 2015



Imagen de portada:
Fortuna II hacia la isla de los Estados, 2009.
(Fotografía de Analía Obregoso)

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

ISSN 0009-0123

Registro de Propiedad Intelectual

Número: 978.013 (25.11.2011)

Propietario: Centro Naval



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

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 Gabriel O. Catolino

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

Capitán de Navío (R) Carlos A. Ares

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Verónica Weinstabl de Iraola

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA),
desde el 7 de marzo de 1975

Distinciones al Boletín y a quienes en él escriben

- Premio APTA/Rizzuto 1989 en la categoría Publicaciones sin fines de lucro
- Primer Premio APTA/Rizzuto 1994 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 1998 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Reconocimiento al Mérito 2002
- Reconocimiento a la Trayectoria 2003
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2004 por Nota de Contenido Técnico
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2006 por Nota Científica
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2006 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2007 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2008 por Nota Periodística
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2013 por Nota Científica
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2013 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2014 por Nota Técnica

Índice



- 3 Cambio de autoridades del Centro Naval
Carta de despedida del presidente saliente del Centro Naval
Carta a los socios al asumir la presidencia del Centro Naval
- 7 **MARINOS ILUSTRES**
Capitán de Navío Eduardo Múscari. Centenario de su fallecimiento
Ingeniero Maquinista Principal Eduardo Magee. Sesquicentenario de su nacimiento
Contraalmirante Manuel José Lagos. Sesquicentenario de su nacimiento
- 11 **ESTELAS AJENAS**
Palabras del Almirante Enrique Molina Pico en su incorporación a la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas
Anexo: **Mensaje a la Armada en relación con la guerra subversiva**
- 29 **EL IMPACTO DE LA NAVEGACION VELA EN LAS APTITUDES DEL OFICIAL DE MARINA**
Comodoro de Marina César Recalde
- 48 **Aniversario del Centro Naval**
- 49 **FORMACIÓN MILITAR**
¿Nuevas razones para tradicionales prácticas?
Capitán de Navío (R) Guillermo Martín Tajan
- 57 **INFORME AL CONGRESO**
Teniente de Navío (R) Alberto Messidoro
- 65 **REEQUIPAMIENTO MILITAR**
Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales
- 73 **FORCE DE FRAPPE: ¿TAN SOLO UNA CUESTIÓN DE PRESTIGIO?**
Teniente de Fragata Federico E. Sarro
- 76 **LIBROS**
- 79 **OPERACIÓN PLUM DUFF.**
La verdadera historia del Sea King británico que se siniestró en Chile
Doctor Jorge R. Bóveda
- 99 **PRELUDIOS DE ACCIÓN MILITAR CONJUNTA**
Una operación conjunta planificada durante el conflicto de 1978 por la soberanía de las islas del canal Beagle
Capitán de Fragata (R) Alberto E. Gianola Otamendi
- 107 **Niveles para la implementación de sistemas para la supervivencia del hombre en la Tierra. DE LA FILOSOFÍA A LA ANTROPOLOGÍA**
Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez
- 116 **Actividades culturales**
- 117 **RESUMEN DE NOTICIAS DE NUESTROMAR**

■ 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.

Cambio de autoridades del Centro Naval

Carta de despedida del presidente saliente del Centro Naval

Estimados consocios:

A modo de síntesis de lo actuado en estos cuatro años que hemos tenido el honor de integrar la HCD, querría compartir con ustedes algunas consideraciones.

Si bien hemos presentado el detalle de lo actuado y el balance de gestión en la Memoria Anual correspondiente al ejercicio n.º 132, que fue expuesta en la Asamblea Ordinaria del 26 de marzo pasado, por ser el Boletín el órgano oficial de difusión de nuestra institución, creí conveniente, también, hacerlo en estas páginas.

Es difícil decidir por dónde empezar, pero lo intentaré.

En lo que hace a la ayuda y la protección recíproca –objetivo fundacional de nuestra institución, que el Centro Naval mantiene en apoyo a las familias de los camaradas que se encuentran privados de su libertad–, es conveniente resaltar, una vez más, que esto solo fue posible gracias a la inestimable solidaridad de nuestros socios y amigos. No obstante, al ser las demandas cada vez más importantes, exigen una mayor solidaridad de todos; por esta razón, les solicitamos que, si está a su alcance, actualicen sus aportes, e invitamos a los que todavía no lo hacen a que se sumen a esta obra.

En lo académico, debo agradecer a los disertantes que participaron en nuestras conferencias, a los colaboradores del Instituto de Publicaciones Navales y de nuestro Boletín, y a los representantes del Centro Naval en actividades académicas y seminarios. También en este marco, agradezco a instituciones que, desde nuestra casa, coo-



El presidente entrante, AL (R) Daniel A. E. Martín, y el saliente, VL (R) Eduardo R. Llambí.

peran con los objetivos del Centro Naval: me refiero a la Academia del Mar y al Círculo Goyena, así como también a otras instituciones del quehacer naval. Todos en pos del sostenimiento de los intereses marítimos en general y del engrandecimiento de nuestra Armada en particular.

En lo cultural, las exposiciones, los conciertos y otras expresiones de arte, presentados en nuestros salones, se han constituido en un clásico dentro de la agenda cultural de la ciudad de Buenos Aires, lo cual da prestigio a nuestro querido Centro Naval.

En lo económico, como hemos expresado reiteradamente, todo lo que realizamos requiere el adecuado soporte presupuestario, por lo que creo conveniente compartir con ustedes las conclusiones a las que hemos arribado sobre este importante aspecto en estos cuatro años.

- Presupuesto equilibrado, sin deudas, pero teniendo conciencia de que ese presupuesto equilibrado que tenemos solo alcanza para un funcionamiento y un mantenimiento menores. Los recursos son insuficientes para un mayor mantenimiento (solución a los problemas, especialmente de infraestructura, que se vienen señalando desde hace más de 20 años).
- Aumento de cuota social: 129%, aumento de recursos totales: 116%, considerablemente por debajo de la inflación: 170% y aun de la variación de los sueldos: 159%.
- Imposibilidad de obtener recursos extra por aumento de cuota o servicios.
- Composición del gasto constante: la proporcionalidad de gastos de personal se mantuvo sin variaciones, en el 64%.

En lo organizativo, deseo resaltar el trabajo realizado por la HCD, la que, a partir del estudio de los valores institucionales, el desarrollo académico y cultural, el despliegue, la organización, los servicios mutuales que tenemos en el Centro Naval, entre otros –todo ello enmarcado en los recursos económicos de los que dispone el Centro Naval–, elaboró un diagnóstico detallado de lo que estaba viviendo el Centro Naval después de 129 años de existencia.

Compaginamos las conclusiones de este análisis en la denominada “Visión de Futuro del Centro Naval”, que fue aprobada por la HCD y presentada ante la Asamblea Ordinaria correspondiente al ejercicio 2012. Su objetivo fue que ella fuera la guía que “iluminara nuestras acciones así como también las de futuras comisiones directivas que quisieran tomar este estudio, revisarlo, modificarlo o no, y que constituyera una orientación para cada gestión”, todo apuntando a un desarrollo armónico y equilibrado del Centro Naval.

Como hemos expresado reiteradamente, si queremos hacer trabajos de envergadura que están postergados desde hace por lo menos veinte años, se requieren recursos extra. No alcanza con los recursos presupuestarios que tiene el Centro Naval. Sabemos que no existe una solución mágica, tenemos que ir construyéndola. A partir de esta premisa, entre todos los objetivos que salieron en la Visión de Futuro, seleccionamos los que nos parecieron más acuciantes:

- Retener e incorporar socios activos, especialmente los más jóvenes.
- Mejorar la oferta social y recreativa en las zonas en las que hay mayor cantidad de socios jóvenes en actividad.
- Mejorar el balance de ocupación de las sedes del GBA.
- Comenzar a solucionar las deficiencias importantes en la infraestructura.

Para el logro de estos objetivos, en cumplimiento con los mandatos de las Asambleas de 2012 y 2013, después de un arduo trabajo de preparación que demandó casi dos años, nació el proyecto “Tigre – Bahía Blanca” y, en septiembre de 2014, convocamos para su aprobación a una Asamblea Extraordinaria. Es conveniente destacar que esta logró el interés de gran parte de los asociados, puesto que asistieron 459 socios, lo cual fue un récord de asistencia a una Asamblea en los últimos 70 años. Presentamos, en esa oportunidad, el proyecto a través del cual pretendíamos dar comienzo a la solución de estos problemas.

El debate fue muy enriquecedor, especialmente por el grado de participación de los socios sin distinción de jerarquía ni de edad y por la gran concurrencia señalada, lo que indica, sin duda, el interés que despertó la propuesta.

Como todos ustedes saben, a pesar del apoyo masivo de los socios presentes al momento de la votación, no se alcanzaron, por escasísimo margen, los 2/3 del total de los socios activos presentes que exige el Estatuto para decisiones de esta naturaleza. Por tal razón, la propuesta no obtuvo su aprobación. Soy consciente de que una parte importante de los votantes no la acompañaron, a pesar de estar a favor, por temor al momento económico adverso por el que transita el país.

Analizadas las ponencias registradas en dicha Asamblea Extraordinaria, alentados por el apoyo recibido por una gran mayoría, recordando la alarmante situación de los socios jóvenes y teniendo en cuenta que los objetivos aprobados en las asambleas ordinarias de 2012 y 2013 siguen vigentes y deben continuar siendo atendidos, se decidió reformular la estrategia para el cumplimiento de dichos objetivos y postergar su puesta a consideración en otra Asamblea, una vez que se haya encaminado la economía nacional.

No obstante, y habida cuenta de que las demandas de los socios radicados fuera de la ciudad de Buenos Aires y del GBA persistían y teniendo presente la imperiosa necesidad de contenerlos, la HCD en reunión del 29 de octubre de 2014, Acta 20/2014, autorizó el alquiler de un predio deportivo perteneciente al Centro de Analistas Clínicos de la ciudad de Bahía Blanca, para ser utilizado como predio para actividades recreativas, sociales y deportivas.

Si bien este camino no resuelve definitivamente el problema, permite una solución transitoria que, de arrojar los resultados esperados, comenzará a dar sus frutos.

Por último, deseo incluir dentro de estas consideraciones el hecho de que, durante el año 2014, conmemoramos el centenario de la Casa Central con una serie de actos sociales culturales y deportivos. Se descubrió una placa conmemorativa, se puso en circulación una publicación especial, *Centenario de la Sede Central del Centro Naval 1914-2014*, se editó un número especial del *Boletín del Centro Naval* y se acuñó una medalla conmemorativa que tiene, en sus caras, el escudo del Centro Naval y el frente de la Casa que motiva nuestro homenaje. Y, fundamentalmente, se ejecutaron importantes tareas de restauración del edificio con el criterio de preservación de los valores de la construcción original, de sus interiores, mobiliario y obras de arte. Asimismo, se incluyó la reparación integral del techo y la limpieza y puesta en valor de la fachada y las aberturas, la renovación de los equipos de aire acondicionado del comedor y del salón de lectura, la pintura general de los salones, etc.

Como epílogo de estas consideraciones, creo conveniente resaltar que los valores del Centro Naval, su espíritu, ob-

jetivos e idiosincrasia, que constituyen la “quinta esencia” de nuestra Institución, son inalterables, y su custodia está a cargo de los socios activos, **y que, todos los que nos acompañan en otras categorías sociales** deben tener siempre presente que, al formar parte de nuestra Institución, **deben estar comprometidos a sostenerlos.**

Finalmente, quiero agradecer profundamente a la Comisión Directiva que me ha acompañado durante la gestión, por su desinteresada y fructífera labor, y a todos los consocios, por el honor que me han conferido de desempeñar este cargo y por todo el apoyo que he recibido de su parte durante este mandato.

Solo me queda augurarle el mayor de los éxitos a la nueva Comisión Directiva, dado que ello redundará en bien de la Institución.

Por eso, hoy más que nunca, hemos tratado de actuar siguiendo los valores tradicionales del Centro Naval: la verdad, la libertad, la honestidad y la solidaridad, siendo fieles a nuestro lema: Unión y Trabajo.

Vicealmirante VGM (R) **Eduardo R. Llambí**
HCD período 2011 - 2015

Carta a los socios al asumir la presidencia del Centro Naval

Muy estimados consocios:

Tengo el agrado de dirigirme por primera vez a ustedes desde que la Asamblea Ordinaria del pasado mes de marzo nos dio su voto de confianza y designó a esta nueva Comisión Directiva para la administración y conducción de nuestra centenaria institución. Nuestro sincero agradecimiento por ello.

También vaya nuestro profundo reconocimiento a todos aquellos que nos precedieron, particularmente a quienes dejaron en el mes de abril su mandato, por su permanente determinación para llevar adelante la misión asignada durante su gestión, así como también por su comprensión y empeño en transmitirnos sus experiencias y mostrarnos los caminos recorridos, a fin de lograr el mejor traspaso de guardia.

A ninguno de ustedes escapa que el Centro Naval fue creado por muy jóvenes oficiales, que buscaban constituir un ambiente donde poder reunirse y debatir en sana camaradería asuntos de su profesión naval, con el simple sentimiento de propender al adelanto de la Marina y a todo lo que se relacione con ella.

Tal vez con el tiempo transcurrido, estas pretensiones iniciales —aunque en el fondo se conserven— han dado lugar a otras más subjetivas y mundanas, que aún no han llegado a ser plenamente correspondidas en todos los lugares donde hay un miembro del club.

Es nuestra principal preocupación, entonces, consolidar el sentido de pertenencia a la institución, buscando las mejores soluciones posibles para reducir a su máxima expresión esa gran cantidad de oficiales de marina en actividad que a la fecha no son socios del Centro Naval y cuyo número hoy asciende casi a un 54% del total de personal militar en servicio activo.

Para ello impulsaremos la participación de los jóvenes en el manejo del club, estimulándolos a que se incorporen en las comisiones y subcomisiones de cada Sede y Delegación.

Buscaremos la manera de incentivar la participación de todos mediante trabajos y artículos en el Boletín del Centro Naval, incorporando y publicando aquellos escritos que hayan desarrollado sobre investigaciones, tesis o descubrimientos.

Promoveremos el desarrollo de actividades nuevas y originales, abriendo también un foro de debate profesional y de consulta, particularmente para que aquellos socios con mayor experiencia puedan transmitir sus conocimientos, brindando un importante valor agregado a los jóvenes y recibiendo de ellos sus inquietudes y diferentes puntos de vista.

Nos empeñaremos para que las diferentes promociones puedan obtener un beneficio particular en los servicios que brinda el club, de manera tal de continuar afianzando los lazos de camaradería y de incumbencia con la institución.

Incrementaremos las mejoras en la información y facilitaremos los intercambios continuos con todos los asociados, a fin de hacerles llegar y de recibir necesidades y propuestas en todos los órdenes y lugares donde se encuentren. Para ello haremos uso intensivo de los medios de comunicación social puestos a nuestro alcance y explotaremos los medios que la tecnología actual nos proporciona, a través de una acción comunicacional simple y clara.

Incentivaremos y facilitaremos la participación de los oficiales alejados en la mayoría de las conferencias, charlas, debates, conciertos, entretenimientos y actividades que se lleven a cabo en la institución, así como su asistencia a reuniones y debates, donde podrán exponer sus ideas y manifestarse libremente.

Deseamos proporcionar el máximo de interacción posible entre todas las zonas, para que todos nos podamos nutrir de ideas y criterios que hoy, por lejanía, renuncias o fallas en las comunicaciones, hacen que aún muchos de los socios se consideren apartados de su club.

A fin de intentar retener e incorporar socios activos, tratando de eliminar o de reducir la sangría que desde hace ya varios años se viene produciendo, hemos implementado una moratoria para reingresar y permanecer en la institución, que se mantendrá hasta el próximo aniversario de su creación, es decir, el 4 de mayo de 2016.

Por otra parte, y visto el incremento inflacionario manifestado en estos últimos años, se ha decidido realizar una diferenciación en la cuota social que les permita a aquellos socios activos con menores recursos seguir aprovechando las actividades que el club les proporciona, tanto para ellos como para su familia. En ese sentido seguiremos en la búsqueda de la mejor opción para todos los socios.

A efectos de atender el desarrollo integral de la institución y en aras de continuar con el progreso ya iniciado por nuestros predecesores, hemos asumido el compromiso de esforzarnos para alcanzar los siguientes objetivos:

- Profundizar el constante acercamiento con la Armada Argentina como institución madre, contribuyendo a su engrandecimiento.
- Brindar un sólido apoyo a la Delegación Bahía Blanca, a fin de promover la utilización y el usufructo del nuevo anexo social y deportivo.
- Incrementar la participación del club en las mejoras de las facilidades en Puerto Belgrano y Mar del Plata.
- Desarrollar y adecuar al máximo todas las capacidades que puede brindar la Sede Tigre, de manera que sea un solar de concurrencia plena de todos los asociados.

- Incorporar instrumentos de informática, internet y sistema de pagos que agilicen la difusión de actividades, la recopilación de información y la tramitación del socio.
- Armonizar el plan cultural a fin de que sea atractivo para todos los segmentos societarios, ampliando a otras sedes y delegaciones la presentación de artistas.
- Disponer de un proyecto académico para cubrir todos los sectores y preferencias.
- Adoptar modernos estándares en la dinámica del funcionamiento del club, gestión y administración.
- Ajustar las normas de convivencia en la Sede Central y optimizar las instalaciones, adecuándolas a los tiempos actuales.
- Incrementar la participación y difusión de los actos en la Guerra de Malvinas por parte de nuestros socios veteranos de guerra, difundiendo su accionar a los jóvenes oficiales.

Finalmente, continuaremos tratando de mejorar la protección recíproca y el apoyo para aquellos socios y sus familiares que hoy se encuentran en situación de detención prolongada, abogando por una justa, pronta y definitiva solución.

Estimados consocios, sin perder las tradiciones del club, aquellas que lo hicieron grande y beneficioso para todos, deberemos buscar su rejuvenecimiento y llevarlo a los tiempos y espacios actuales, al sitio en el cual cada uno de los socios se sienta a gusto y reciba el provecho deseado en el lugar de su residencia.

De esta manera, podremos continuar estrechando los vínculos de camaradería con las diferentes generaciones de socios, perseguir el bienestar y el progreso de la Armada, y sentir que el Centro Naval nos pertenece.

Con tales premisas, espero que nos sigan acompañando en nuestro derrotero que, sosteniendo lo llevado a cabo por nuestro predecesores, seguiremos el lema de “UNIÓN y TRABAJO” como norte de nuestras aspiraciones.

Almirante VGM (R) **Daniel Alberto Enrique Martin**
Presidente

MARINOS ILUSTRES

Capitán de Navío Eduardo Múscari

Centenario de su fallecimiento

El Capitán de Navío Eduardo Múscari nació en Nápoles, Italia, el 20 de septiembre de 1849. Egresó de la Escuela Naval de su país de origen como guardiamarina e integró la expedición que marchó para sofocar la rebelión de Palermo y rescatar al político Antonio Starabba, marqués de Rudini, con el tiempo Presidente del Consejo de Ministros de Italia. Participó, luego, en la batalla de Lissa, primera entre buques de vapor. Resultó herido en esas refriegas, he ahí el origen de sus muchas condecoraciones. Por gestión del Ministro de Guerra y Marina de nuestro país, General Benjamín Victorica, se incorporó a la Armada Nacional. Durante diez años, actuó como Capitán de Fragata ad honórem y, luego, pasó a revistar como efectivo. A bordo de la *Chacabuco*, instaló la primera escuela de grumetes. En 1886, fundó la Escuela de Artilleros y, en 1887, la Escuela de Oficiales de Mar, nombre que entonces se daba a los suboficiales. En 1893, a bordo del *Independencia*, fue Jefe de Estado Mayor de la escuadrilla leal que se batió en Espinillo contra el sublevado monitor *Los Andes*, que izó la bandera radical; este fue el único combate entre acorazados de nuestra historia. En 1892, se hizo cargo del pontón *La Paz* y realizó en él transformaciones para convertirlo en escuela de grumetes. Durante ese año y el siguiente, revistó en la escuadra de evoluciones. Advirtió lagunas reglamentarias y contribuyó a superarlas: en 1893, redactó el nuevo Código de Señales, que fue adoptado por nuestra Armada, y reglamentó los Códigos de Consumo y de Servicio de la Armada. Durante treinta años, desempeñó cargos en la enseñanza técnica y constituyó, junto con Manuel J. García Mansilla (Escuela Naval) y Félix Dufourq (Escuela de Oficiales y proyecto de "Universidad Naval"), el trípode educativo en el que se asentó la educación naval. Publicó obras de carácter técnico: *Instrucciones militares para la escuadra*, *Manual del aprendiz artillero* y *Manual del cabo de cañón*. Se retiró en 1908. Se casó con Lucinda Corbalán. Falleció en Buenos Aires el 20 de marzo de 1914.



Eduardo Múscari constituyó, junto con Manuel J. García Mansilla y Félix Dufourq el trípode educativo en el que se asentó la educación naval. Fue Jefe de Estado Mayor de la escuadrilla leal que se batió en Espinillo contra el sublevado monitor *Los Andes*, en el único combate entre acorazados de nuestra historia.

BIBLIOGRAFÍA

- *Caras y Caretas*, N.º 808, 28/03/1914. Necrológicas.
- Cútoló, V. O.: *Nuevo Diccionario Biográfico Argentino*, Bs. As., Elche, 1968.

Ingeniero Maquinista Principal Eduardo Magee

Sesquicentenario de su nacimiento

Nació 25 de marzo de 1865, tal vez descendiente de esclavos de una familia inglesa, ingresó a la Armada como aprendiz en 1890 y fue enviado a Inglaterra donde funcionó nuestra Escuela de Aprendices Maquinistas creada por el presidente Miguel Juárez Celman, con fecha 4 de julio de 1890, dado que el país no contaba todavía con una propia. Allí fue derivado a los talleres navales de W. Armstrong and Co., pasó luego a los de Laird Brothers, de Birkenhead, Escocia, donde estudió durante tres años mecánica industrial. Tras una pasantía de un año a bordo de un buque inglés regresó a la Argentina para servir en diversos transportes de la época, entre ellos el *Villarino* que lo trajo de regreso. Tripuló los acorazados *Pueyrredón*, *Garibaldi* y *Almirante Brown* y los cruceros *Patria* y *9 de julio*. Desde el remolcador ARA *Tehuelche* tomó parte de los trabajos para poner a flote en Punta Loyola al Transporte *Piedra Buena*. En esa ocasión se premiaron sus trabajos por “la diligente y meritoria actuación”. Pasó a retiro a su solicitud el 20 de febrero de 1909 como Ingeniero Maquinista Principal, equivalente al actual Capitán de Fragata. Falleció el 2 de julio de 1934 siendo sepultado en el Panteón del Centro Naval. El Capitán de Navío Manuel Alberto Moranchel, que lo conoció personalmente, lo ha descrito así: “Es de raza africana pura, talla regular, físico delgado y poseía una voz aguda”. Fue así un oficial de raza negra, educado en Inglaterra y aceptado y promovido por la Armada Argentina.



Desde el remolcador ARA *Tehuelche* tomó parte de los trabajos para poner a flote en Punta Loyola al Transporte *Piedra Buena*. En esa ocasión se premiaron sus trabajos por “la diligente y meritoria actuación”.

BIBLIOGRAFÍA

- Marcos de Estrada: *Argentinos de origen africano*. Bs. As., Eudeba, 1979 (Da mal el año de fallecimiento)

Contraalmirante Manuel José Lagos

Sesquicentenario de su nacimiento

Nació el 3 de marzo de 1865, ingresó a la Escuela Naval Militar en 1881 y egresó de la misma en 1886 junto con la promoción 9. Se especializó en torpedos aquí y en el extranjero, cursando en la Escuela Naval de Fiume, Italia, donde estudió durante dos años. Integró la Comisión de límites con el Brasil reconociendo las zonas litigiosas de Misiones. A bordo de la bombardera *República* realizó relevamientos en la zona de San Clemente donde propuso erigir un puerto. Entre 1898/99 al frente del aviso *Gaviota* relevó la ría de Río Grande en Tierra del Fuego. Comandó el antiguo acorazado *Almirante Brown* y el crucero *Belgrano*. Autor de manuales de su especialidad, fue Jefe de la Estación de Torpedos. Entre 1911 y 1913 estuvo a cargo de la Comisión Naval en Europa. Pasó a retiro en 1917. Se lo recuerda especialmente porque, no existiendo aún la Escuela de Guerra, fue uno de los primeros pensadores autóctonos de la talasopolítica argentina junto con Pedro S. Casal (1879-1957), Esteban Repetto (1882-1972) y Jorge Gamez (1885-1929) y el siempre recordado Segundo R. Storni (1876-1954). Expuso sus ideas por medio de una conferencia "*El Poder Naval como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*", leída el 10 de junio de 1926 en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa*. Escribió además *La guerra ruso-japonesa* (Bs. As., Imp. De Biedma, 1905), *Los Armamentos Navales* (Bs. As., Imprenta América, 1908) *El Poder Naval* (Bs. As., L. J. Rosso, 1921) y *El petróleo en América, Estados Unidos y República Argentina* (Bs. As., L. J. Rosso, 1924) en la que, ante la falta de inversiones, propuso incorporar capital privado a YPF, idea que aceptó el General Enrique Mosconi, pero siempre y cuando fuera de origen nacional. Fue condecorado por el gobierno de Alemania. Falleció el 26 de octubre de 1923



Se lo recuerda especialmente porque, no existiendo aún la Escuela de Guerra, fue uno de los primeros pensadores autóctonos de la talasopolítica argentina junto con Pedro S. Casal (1879-1957), Esteban Repetto (1882-1972) y Jorge Gamez (1885-1929) y el siempre recordado Segundo R. Storni (1876-1954).

BIBLIOGRAFÍA

- Bamio, José R.: *Semblanzas Navales*. Bs. As., Inst. Nac. Browniano, 1996.
- Delamer, Guillermo y otros: "Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia". En *Boletín del Centro Naval*, Nros. 828 y 829, Sep/Dic. 2010 y Ene/Abr. 2011.

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	Director de Contacto de la Sede Tigre
Vicepresidente 2°:	Contraalmirante VGM (R) Carlos Bartolomé Castro Madero	
Secretario:	Capitán de Navío VGM (R) Mario I. Carranza Hortelup	Presidente del Comité de Socios
Tesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Carlos Omar González	Jefe del Comité de Control de Gestión Económico-Financiero
Protesorero:	Capitán de Navío Contador (R) Juan Carlos Franco	

Vocales Titulares:

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro García Sanabria	Director de Contacto de la Sede Núñez
Capitán de Navío (R) Gabriel Oscar Catolino	
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor	Jefe de la Delegación La Plata
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz	
Capitán de Navío IM VGM (R) Juan Fernando Pendino	Jefe de la Delegación Bahía Blanca
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Víctor Cavilliotti	
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Luis Alessandrini	Jefe del Comité Académico
Capitán de Navío VGM (R) Oscar Adolfo González	
Contraalmirante VGM (R) Eduardo Raúl Castro Rivas	
Capitán de Navío VGM (R) Héctor Julio Valsecchi	Director del Boletín del Centro Naval
Capitán de Navío VGM (R) Mario Hugo Figueroa	Director de Contacto de la Sede Olivos
Contraalmirante VGM (R) Pablo Carlos Rossi	Jefe del Comité de Náutica y Comodoro del YCCN
Capitán de Fragata (R) Pedro Eduardo Giromini	
Capitán de Navío VGM (R) Alberto Scotto Rocha	Jefe del Comité de Deportes
Contraalmirante VGM (R) Pablo Marcelo Vignoles	Presidente del Instituto de Publicaciones Navales
Contraalmirante (R) Héctor Marcelo Lobbosco	Jefe de la Delegación Mar del Plata
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Alejandro Pingitore	Jefe del Comité de Reglamentación
Capitán de Fragata José Alberto Marti Garro	

Vocales Suplentes:

Capitán de Fragata VGM (R) Alejandro Castrilli
Capitán de Navío VGM (R) Pablo Ramón Marín
Capitán de Navío VGM (R) Juan José Iglesias
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

Comodoro de Marina César Julio Recalde

Capitán de Navío Guillermo René Simoncini

Jefe del Comité de Actividades Culturales y
Director de Contacto del Anexo Hotel
Representante ante la Federación Argentina
de Yachting
Jefe de la Delegación Puerto Belgrano

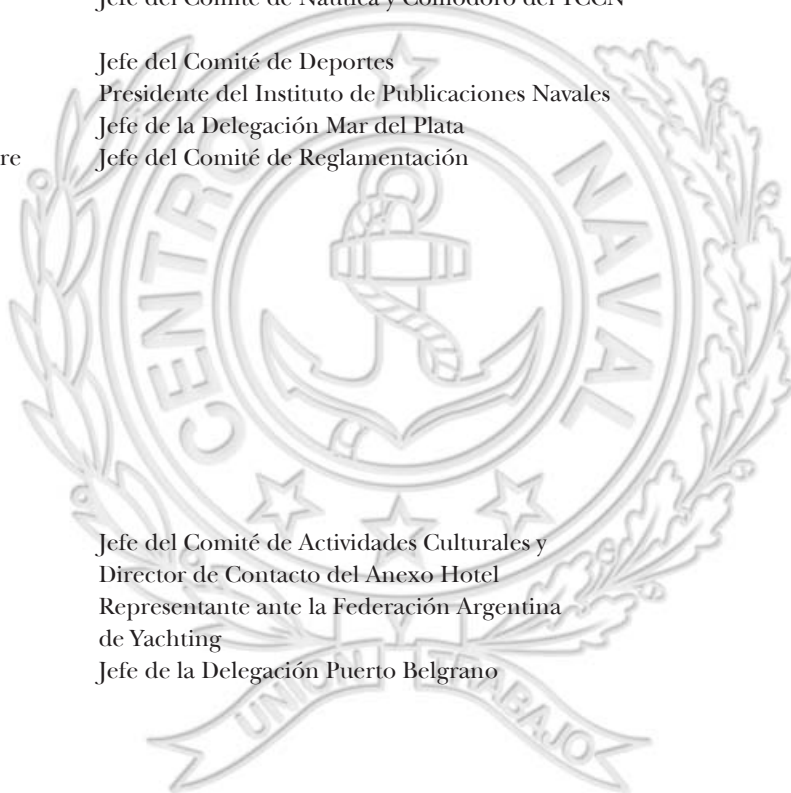
COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares:

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

Fiscalizador Suplentes:

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



Palabras del Almirante Enrique Molina Pico en su incorporación a la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas



IMAGEN CORTESÍA DE LA NUEVA PROVINCIA.

De la ceremonia de presentación hemos extraído, de su presentación, “Palabras preliminares sobre el Sillón San Martín” y su trabajo “Ser militar en la Argentina de hoy”, con un anexo de particular interés naval.

Palabras preliminares sobre el Sillón San Martín

Ser aceptado en la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas es un honor para mí, pero es un honor aún mayor cuando he sido agraciado con el sillón nominado en memoria del general San Martín; más en mi caso, que lo ocupo siendo militar, se transforma en un desafío muy especial.

La importancia de su figura, no solamente por su capacidad organizativa y militar, sino principalmente por su grandeza moral, por su desinterés personal, es sin duda un ejemplo a tener como guía y como norte.

¡¡Buena falta nos hacen hoy en nuestra Patria su herencia y sus normas!!

Poco puedo agregar a los completos estudios que sobre él vieron la luz en los últimos años, quizás orientar una visión en forma interesada como marino: interesada sí, para relacionar al Gral. San Martín con el mar y su empleo y despegarlo de su lógica relación con el mundo terrestre y con la grandeza de los Andes, especialmente en nuestro país donde tradicionalmente no ha habido una conciencia marítima que en cada

oportunidad permita evaluar y emplear la influencia del mar en nuestros asuntos.

San Martín, por el contrario sí la tuvo, podemos colegir que la fue conformando en el ejercicio de su función militar en los primeros años de su carrera, cuando tuvo una estrecha relación con la acción en el mar y seguramente recibió la concepción de la época de Carlos III quien dio a la Marina una dimensión, organización y despliegue que le permitía ejercer y defender el Imperio.

No obstante la parte más importante de su relación con el mar es su visión del empleo estratégico del océano.

La idea de la Campaña Libertadora, en lo que hace al ataque al centro del poder hispano en Perú, corresponde a una operación anfibia basada en una concepción estratégica que tuvo una proyección histórica de dimensiones y duraciones poco comparables.

Con ella, en conjunción con la acción de Bolívar, se liberó hace casi dos siglos definitivamente el continente sudamericano.

El Gral. San Martín hizo uso del mar con la visión de un estadista, sabiendo emplearlo para proyectar el poder de los revolucionarios en el centro del poder militar enemigo.

No solamente demostró una concepción estratégica, eligiendo la vía marítima en vez de intentar una imposible campaña terrestre, fijando claramente el objetivo y conformando la escuadra, sino que también, usando clasificación militar, demostró el dominio de la estrategia operacional con una eficaz maniobra en tiempo y espacio, al mantener sobre ascuas a las fuerzas españolas en lo relacionado con el lugar de desembarco: seleccionando Paracas frente a Ancón, Arica y Huacho, así como también la temprana captura de El Callao.

El éxito de la Campaña Libertadora fue la aplicación de su visión sobre el correcto uso del mar, lo que se pondría nuevamente en evidencia al crear la Marina de Guerra del Perú.

¿Dónde la obtuvo?, dijimos que sus primeros años de formación militar deben sin duda de haber influido.

En una primera etapa, su bautismo de fuego como integrante del Regimiento de Murcia en Orán, debe de haberle mostrado la flexibilidad del transporte marítimo, pues las operaciones llevadas a cabo entre mayo de 1791 y febrero de 1792, por indecisiones políticas y militares motivaron que su batallón cruzara el Mediterráneo no menos de seis veces.

Su embarco inicial en el navío “San Joaquín” le permitió conocer la vida a bordo con sus estrecheces y limitaciones y vivir la realidad del transporte por mar.

Al poco tiempo, declarada la guerra con Gran Bretaña a fines de 1796 y ante el “atrevimiento y la impunidad” con la que actúan las naves inglesas en el Mediterráneo, el Ministro de Marina, Juan de Lángara dispuso la zarpada de una flotilla de fragatas rápidas “Santa Dorotea” y “Santa Catalina”, ambas llevaban, según estipulaba el “Reglamento de Guerra” una “guarnición” integrada por personal del cuerpo de artillería y del cuerpo de batallones ambos de marina, completados por tropas del ejército. Para comandar el grupo se ofreció voluntariamente el teniente San Martín quien comandó los 117 hombres de la “guarnición”.

Su embarco duró trece meses, durante los cuales escoltó convoyes, combatió corsarios, condujo materiales y recorrió todos los puertos del Mediterráneo Occidental. A fines de junio de 1798 un fuerte temporal desarboló la “Santa Dorotea” la que fuertemente afectada en su capacidad operativa, reducida en su maniobra y con solamente 5 cañones de sus 42 originales.

El 15 de julio se enfrentó con el poderoso navío inglés “Lion”, de 62 cañones; luego de un feroz combate en el que la “Santa Dorotea” perdió la mitad de su dotación y se hundió, San Martín y los restantes sobrevivientes fueron tomados prisioneros. Desembarcados en la ciudad de Mahon finalizó allí su período naval.

Al regresar a América, poseía una experiencia integrada de las operaciones, que sin dudas habría de pesar en su concepción militar, resultado de experiencias, combates, estudios y contactos con visiones netamente marítimas como la inglesa.

Ese es el genio que luego aplicaría en la campaña libertadora, que lo mostró no solamente como el gran general que fue, sino también como el realizador de una operación anfibia exitosa de dimensiones y trascendencia incomparables, convirtiéndose en un pionero de la estrategia naval, característica quizás no apreciada en su debida dimensión opacada por la grandiosidad de toda su obra.

He querido poner en evidencia una visión no habitual sobre las campañas de la época, pero creo que para cerrar mis palabras con un mensaje adecuado para nuestros días, debo decir que el principal legado que el Gran Capitán nos dejó es el del honor y del sentido del deber. ¡¡Cuánta falta nos hace!!

Ser militar en la Argentina de hoy

Para analizar las mutaciones y revoluciones en lo militar durante los últimos sesenta años me permitiré recurrir, en parte, a mis recuerdos personales, pues muchas veces la realidad no era pública.

Algunos años atrás, al iniciar 1954, me incorporé como cadete a la Armada Argentina, lo hacía con el orgullo de integrarme a las FFAA de nuestro país y en mi caso, hacerlo a una fuerza que tanto había colaborado para la formación y el desarrollo de la Argentina en sus áreas específicas.

La Armada ha sido fuente de la avanzada en ciencias y actividades e infraestructura relacionada con el mar y los ríos. Así lo acreditan puertos, los desarrollos en navegación, hidrografía, oceanografía, ciencias del mar, la Antártida, los intereses marítimos, el desarrollo nuclear, las escuelas y la formación de profesionales de mar.

El pertenecer a las fuerzas armadas era un motivo de orgullo.

Con sus errores y aciertos a lo largo de nuestra historia, habían contribuido a que nuestro país fuera lo que es, o lo que fue: una pujante y exitosa república construida en base a enfrentar y superar constantes desafíos en los campos social, económico, militar y diplomático.

Hoy, casi sesenta años después, habiendo servido con entusiasmo y entrega a nuestro país según mis más profundas convicciones, teniendo el honor de ser Veterano de Malvinas, la suerte de ser uno de los pocos que alcanzaron a lo largo de nuestra historia la jerarquía de Almirante y haber sido jefe de la Armada, me encuentro con que lo que era digno de orgullo constituye un motivo de suspicacia y discriminación.

El ser militar ha pasado a ser un desvalor en nuestro país, a un nivel tal que no es raro escuchar en los programas de televisión o radio a presentadores o locutores que tratando de evidenciar comprensión ante situaciones no favorables, explican que quien llegó a ellas era un militar. Por su parte, los oficiales retirados tienen su jerarquía como una carga para su inserción en la vida económica de la sociedad, como si estuvieran condenados a un exilio interno.

En el imaginario público hay quizás dos visiones contrapuestas, aquella que responde a la idea clásica que la sociedad tenía de los integrantes de su estructura mili-

tar, mientras que la otra responde a la instalada en los últimos años, especialmente por ciertos centros de difusión a través de su prédica diaria, según la cual los militares han sido los culpables de todos nuestros males.

Y lo habrían sido a través de su acción perjudicial en todos los campos, político, económico, social y militar, situación que recién podría comenzar a revertirse con la creación de un nuevo tipo de militar que no tenga nada en común con las anteriores generaciones.

El ser militar ha pasado a ser un desvalor en nuestro país...

¿Qué ha pasado para explicar o justificar este cambio?

Debemos además, responder a preguntas de orden aún más profundo: ¿los militares, yo mismo, hemos pertenecido acaso a una banda?, ¿a una asociación ilícita que ha asolado con sus crímenes la República? ⁽¹⁾

Intentar responder a estas preguntas requiere hacer, aunque sea a vuelo de pájaro, un reconocimiento de la situación militar en el mundo y la propia de nuestro país, centrándonos solamente en aquellos aspectos que, según mi criterio, inciden en la situación actual y casi la conforman.

Visión tradicional de lo militar

Cuando se analiza la función militar para poder encuadrarla en sus características esenciales y definir marcos de referencia humanos y filosóficos ⁽²⁾, podemos decir como punto inicial de su caracterización que reúne los cuatro aspectos que encuadran a una actividad como profesión:

⁽¹⁾ *Examen de Conscience. "Nous étions vaincus, mais nous nous croyions innocents"* August von Kagenack-Perrin, 1996.

⁽²⁾ *"Conforme con las acepciones transcritas, se puede considerar la actividad militar como un empleo, facultad, arte u oficio que se ejerce con inclinación voluntaria, continuada y públicamente, a la que uno se liga espiritualmente por los ideales trascendentes que encierra y se obliga a cumplir las normas propias de la institución". Pero ¿existe la vocación militar? Omar Gutiérrez Valdebenito. 1) Documentos Academia.*

- Posee una estructura organizativa;
- requiere para su ejercicio ciertos conocimientos especiales y un adecuado nivel de educación;
- es regulada y
- requiere vocación y compromiso con la actividad que se ejerce (3). Esta vocación y compromiso son la base de la obediencia, sostén de la eficiencia en combate (4); la NATO, entre otros, ha analizado su incidencia en los grupos primarios en la acción (5) confirmando la teoría.

Se requiere un marco de referencia humano porque la actividad militar se relaciona directamente con un horror, un horror como es la guerra, máxima expresión de la violencia organizada dirigida en función de un fin político. En ella el hombre desempeña actividades que bien pueden caer fuera del marco de lo común y humanamente aceptable y exigible en la vida cotidiana, pues en la milicia, en la actividad que le da razón de ser, la guerra, se pone en juego a sabiendas un bien supremo, la propia vida, que en las teorías económicas modernas, NO tiene valor en el mercado.

Estas teorías que modelan gran parte de la organización no solamente económica, sino también social del mundo actual especialmente en occidente, no tienen explicación para la profesión militar.

Limitándonos a la época moderna, ya con ejércitos estructurados, coincidente con la instalación del estado nación, podemos sin lugar a dudas decir que todo militar tiene que tener vocación o fe para encontrar una explicación a su participación, o bien la existencia de una importante coerción capaz de doblegar la voluntad humana de escapar a tamaño riesgo.

La voluntad de combatir la da habitualmente la vocación en los soldados profesionales y el sentido de patria, o pertenencia a una nación en los distintos casos de ejércitos basados en la leva, constituyendo ejemplos de un pueblo en armas. Esta última aseveración encuentra su respaldo en los hechos de las últimas grandes guerras en las cuales en diferentes oportunidades grandes maquinarias militares se desmoronan o son vencidas inexplicablemente.

Simplemente el pueblo, la sociedad había agotado la voluntad de combatir perdiendo esa capacidad de jugarse más allá de todo lo razonablemente lógico.

Así los ejércitos rusos desertaron en masa en 1917,

otro tanto hicieron los franceses el mismo año y en 1940, o los alemanes días antes de finalizar la 1ª. Guerra Mundial estando aún sobre territorio francés, mientras que en su flota se producían fenómenos similares, o la formidable máquina militar estadounidense fracasando en Vietnam; en todos los casos la causa era la misma: la pérdida de ese secreto fuego sagrado que es la voluntad de combatir corriendo el máximo riesgo, la propia vida.

Se requiere un marco de referencia ético, pues esa disposición de espíritu supone un encuadramiento de las conductas dentro de estrictas normas éticas, y su abandono implica el fracaso.

Las situaciones de combate, situaciones límites para las cuales deben estar pensados los cuerpos militares, requieren unidad de mando y orientación de la acción, lo que debe traducirse en la práctica como rapidez y automaticidad en el cumplimiento de las órdenes estableciéndose una doble vía recíproca: la mentada "Obediencia debida" por parte del subordinado y la lealtad y rectitud en el superior, virtudes supuestas, e imprescindibles en toda estructura militar, resultando la confianza mutua. (6)

No puede soslayarse el hecho que si la obediencia del subordinado que hemos mencionado

requiere lealtad y rectitud por parte del superior, éstas solamente se lograrán con un correcto sistema de formación de quienes serán los superiores, pues deben ser conscientes de que el resultado de sus órdenes incidirá sobre la vida y fortuna de personas. Este esquema tiene su punto más crítico en el sistema de

...todo militar tiene que tener vocación o fe para encontrar una explicación a su participación, o bien la existencia de una importante coerción capaz de doblegar la voluntad humana de escapar a tamaño riesgo.

(3)

"The Professional Army Officer in a Changing Society". Sam C. Sarkesian. Nelson-Hall Publishers. Chicago, 1975, (Pág. 9).

(4)

Esto también ha sido tratado en "The Soldier and the State". The Theory and Politics of Civil Military Relations. Samuel P. Huntington. The Belknap Press of Harvard University Press. Cambridge, 1981.

(5)

"Military Obedience". Nico Keijzer- Sijthoff & Noordhoff. Alphen aan den Rijn- Holanda, 1978.

(6)

Independent of the damage that the atrocity and subsequent cover-up did to the Army's reputation, the Son My incident raised serious concerns about the professional and ethical standards of the U.S. Army officer corps". U.S.Army- reconstruction, REFLECTION AND REFORM, Professionalism and Ethics in the U.S. Army Officer Corps, 1968-1975 by Erik Blaine Riker-Coleman Chapel Hill, 1997.

selección de jefes, comandantes y autoridades en general, pues debe asegurar la designación de quienes estén imbuidos de la trascendencia de su poder, lo que desgraciadamente no siempre ha ocurrido.

En resumen, una disposición a servir, aún a costas de la propia vida, disciplina y obediencia basadas en conductas éticas, conformaban el ideario militar al cual me incorporé junto a numerosos coetáneos.

La evolución de esa visión

En la actualidad, normalmente se emplean circunloquios o eufemismos para evitar poner en evidencia que llevar a la práctica la profesión militar implica, o puede implicar, provocar la muerte de enemigos ⁽⁷⁾, seres humanos, y como tales dignos del mayor respeto, que se enfrentan a las fuerzas propias y que son ideal y teóricamente militares aunque en la práctica no siempre sea así.

Es en este campo en el cual se han producido los más destacados cambios. Debemos preguntarnos: ¿Vale la pena, o es lógico, legislar sobre la guerra que es la expresión extrema de la violencia organizada? Quizás sea este el tema más importante de la evolución, en especial porque lo relacionado con la conformación de lo que podría llamarse, con cierta libertad, un “derecho de guerra”, que contemplase las situaciones límites para conformar los crímenes de guerra ha sido siempre un área confusa, tanto en su concepción, como en su alcance ⁽⁸⁾.

Ante el horror que fue la 2ª. G.M., una de sus más trascendentes consecuencias fue precisamente la revalorización de la vida humana, que se ha traducido en un cuerpo de derecho positivo a nivel internacional, que pretende organizar, orientar o limitar las actividades militares, con las imperfecciones derivadas de la confusión de fondo.

También debemos considerar que la mayor parte de este aspecto de la organización de la violencia se construyó desde una visión ideal, abstracta, inaplicable en la triste realidad, condicionando la expresión de la razón de ser de lo militar, cambiando el objetivo de la milicia, tan es así que la actividad bélica es en muchos casos soslayada como tal, a la vez que se expresan como objetivos o misiones de las fuerzas militares: “Prestar apoyo en desastres naturales, o contribuir a fuerzas de mantenimiento de paz” ⁽⁹⁾.

En los hechos, en muchas oportunidades, las grandes potencias que por diversas razones recurren al uso

En resumen, una disposición a servir, aún a costas de la propia vida, disciplina y obediencia basadas en conductas éticas, conformaban el ideario militar al cual me incorporé junto a numerosos coetáneos.

efectivo de la fuerza militar hacen a la vez, caso omiso de las normas empleando soluciones ocultas o engañosas, como por ejemplo recurriendo extraoficialmente a mercenarios que no están teóricamente obligados por el nuevo cuerpo de normas internacionales ⁽¹⁰⁾, o la ejecución de operaciones encubiertas en una muestra de elevada hipocresía ⁽¹¹⁾, ⁽¹²⁾, ⁽¹³⁾.

Hoy públicamente en forma casi generalizada en Occidente se difuman, desdibujan y ocultan las funciones netamente militares ⁽¹⁴⁾, y que son las únicas

(7)

El General Patton lo expresó durante la 2ª. Guerra Mundial en una forma no muy académica: “Quiero que recuerdes que ni un solo hijo de p... ha ganado jamás una guerra dando la vida por su país. La ganó haciendo a otros pobres cabrones idiotas morir por su país.”

(8)

War, Morality and the Military Profession. Maltham M. Wakin, editor. Westview Press. Boulder Colorado 1986. En especial cap. 24 y 25.

(9)

War, Morality and the Military Profession. Maltham M. Wakin, editor. Westview Press. Boulder Colorado 1986.

(10)

Aunque los EEUU en el caso de Irak y Afganistán ha pedido para los integrantes de los cuerpos privados de seguridad y logísticos, no militares, inmunidad diplomática, incluyendo el fuero penal, o penal militar.

(11)

Entre ellos el empleo en forma masiva por parte de los EEUU de mercenarios en las campañas de Irak y Afganistán, la creación con sede en Londres de una fuerza naval mercenaria para enfrentar la piratería en aguas del Mar Rojo y del Índico, el ataque por parte de fuerzas francesas, disfrazadas de terroristas, en jurisdicción neozelandesa contra el barco de “Greenpeace” que quería impedir las pruebas nucleares en Muroroa, la sentencia de la Corte Suprema de los EEUU estableciendo que los prisioneros encerrados en la Base de Guantánamo no tienen derecho a la protección jurídica que asegura la constitución de ese país, pues “la Base de Guantánamo no se encuentra en territorio de los EEUU”.

(12)

“Terrorismo”. Cap. de Navío Luciano Becerra. Boletín del Centro Naval, N° 804, Buenos Aires. 2002.

(13)

Polémica captura de un líder de Al-Qaeda por fuerzas comando de la Marina de los EEUU en Libia en octubre de 2013. “La Nación”, 7 de octubre de 2013.

(14)

“Today and Tomorrow” Sir John Winthrop Hackett, Cap.6 en “War, Morality and the Military Profession” Maltham M. Wakin.ed.Westview Press. Boulder and London. 2ed. 1986.

Se ha borrado una realidad que debe hacerse pesar siempre: el ejercicio de la milicia debe prever la muerte como algo posible para cada soldado, quien a su vez debe tener la conciencia que también puede provocarla.

que justifican su existencia, de manera tal de presentarlas como fuerzas orientadas al mantenimiento de la paz, a la acción social y a la colaboración en desastres naturales.

Estos últimos son roles importantes sí, pero complementarios.

Se ha borrado una realidad que debe hacerse pesar siempre: el ejercicio de la milicia debe prever la muerte como algo posible para cada soldado, quien a su vez debe tener la conciencia que también puede provocarla.

A esa evolución de la valoración de la realidad humana que conlleva un implícito cuestionamiento ético de la actividad militar, debemos agregar la correspondiente a la tecnología; esta última con el desarrollo de nuevos sistemas de armas despersonaliza la guerra alejando los combatientes en la permanente búsqueda de sistemas que puedan ofender sin que el enemigo pueda hacérselo a nosotros.

En muchas situaciones los combatientes no se ven, llegando al extremo que los ataques sobre territorios enemigos o neutrales se realizan cómodamente a miles de kilómetros guiando con "joy stick", ante pantallas de computación, aviones no tripulados que lanzarán con mayor, o menor precisión sus armas mortales sobre los enemigos, ciertos o sospechados de tales.

Podemos resumir que en Occidente, pues no me atrevo a extender el juicio fuera de él, las características más importantes de la evolución del quehacer bélico son la valorización de la vida humana, ante la horrosa magnitud de la destrucción que las modernas armas pueden producir y el alejamiento físico de quien actúa con las armas de los efectos que ellas producen, separándolo de el resultado de sus acciones; llegando en el caso de las armas telecontroladas a aislar a los "combatientes" de la zona de operaciones.

Se presenta en este último punto un contrasentido, pues, debido a la carencia de riesgo para el soldado operador, a la visualización de sus blancos o enemigos como simples datos electrónicos y por la despersonalización total de la acción, se asimila una operación militar a un juego electrónico similar a los que están en boga en la actualidad, convirtiendo al enemigo en descartable.

De las evoluciones mencionadas derivó un cambio de funciones para los militares.

El primero de los dos aspectos que mencioné, el valor de la vida humana, ha llevado a un intento de perfeccionar y completar un ordenamiento del derecho bélico mundial, que ha creado un cuerpo de derecho positivo, lógico, orientado a la salvaguarda de la vida, el que por su aspiración idealista, en muchas oportunidades no se condice con las necesidades y realidades bélicas.

Su resultado ha sido positivo, pues proporciona un marco de referencia para las conductas bélicas, tanto a nivel político, como militar, si bien la realidad nos muestra que cuando las potencias actúan en defensa de sus intereses vitales hacen caso omiso de él, abierta o encubiertamente, generando una hipocresía en los estudios, relaciones y decisiones políticas internacionales, que redundan en un doble estándar en el campo internacional ⁽¹⁵⁾ y a un cambio en las prioridades en las funciones, tratando de justificar a las distintas instituciones militares de acuerdo a sus posibilidades de colaboración civil e internacional no bélica.

El segundo de ellos, el avance de la técnica, ha motivado que en muchos foros se considere la milicia como una profesión equivalente a cualquiera de las profesiones liberales, incidiendo en la organización y formación militar, contraponiendo al concepto de institución el de profesión ⁽¹⁶⁾ y aplicando esquemas de gestión y conducción empresariales, aptos para éstas pero que han llevado al fracaso a la acción militar verdaderamente empeñada ⁽¹⁷⁾.

(15)

A los casos mencionados de EEUU en las campañas de Irak y Afganistán, deben agregarse muchos aspectos de la guerra en la exYugoeslavia, de la guerra interna en Colombia, de la acción antiguerrillera israelí y lo actuado por la NATO en algunas de las situaciones de la ilusoriamente llamada "Primavera árabe".

(16)

"The Military More Than Just a Job?". Ed. By Charles C. Moskos & Frank R. Wood. Pergamon-Brassey's. Washington 1988.

(17)

Los estudios realizados por el Gobierno y distintas instituciones de los EEUU para analizar las causas que llevaron a la derrota militar norteamericana en la guerra de Vietnam llegan a esta conclusión. Se ve en "The Generals" American Military Command from World War II to Today. Thomas E. Ricks. The Penguin Press. New York, 2012.

Esta tendencia general, que justificaba un replanteamiento de la institución militar, habría de influir en el modo en el que nuestro país luego de su vuelta al orden constitucional a partir de 1983, encaró sus relaciones con las instituciones militares, contexto que estaría fuertemente condicionado y moldeado por las características propias de nuestra historia ⁽¹⁸⁾.

Características propias de la República Argentina

Nuestro país se caracteriza como sociedad por reaccionar solamente cuando aspectos negativos de su organización la han llevado a situaciones límites transformándose en verdaderas situaciones críticas. Así reaccionó ante la inflación, la guerrilla, la actuación de los militares en política y la ineficacia administrativa con el “que se vayan todos”.

De ellas, nos interesa considerar aquellas que, a nuestro juicio, incidieron en la situación militar actual: el enfrentamiento del fenómeno subversivo y la actuación de los militares en la política, aspectos a los que debemos agregar la Guerra de Malvinas.

En todos esos casos las consecuencias en el largo plazo no fueron acertadamente analizadas o pensadas –a veces ni siquiera imaginadas– por quienes tomaban las decisiones en su momento y hoy son uno de los principales factores en la conformación de la situación militar actual.

Es ésta una dura conclusión, pues, usando un lenguaje coloquial, diré: fácil resulta acertar las carreras del domingo leyendo el diario del lunes, pero es bueno recapacitar sobre ello.

En lo que se refiere a la guerra subversiva que se vivió, para comprender la situación en los años '60 y '70, es necesario tener presente que nuestro país, y prácticamente toda Iberoamérica pasó a ser uno de los escenarios periféricos en los que se desarrollaban los enfrentamientos de la Guerra Fría. Es así que además del apoyo que la URSS dio a la Revolución Cubana, ésta una vez instalada quiso exportar “su revolución” en distintos países apoyando diferentes formas de guerrilla y violencia locales. Así integrantes de los distintos grupos guerrilleros argentinos recibieron adiestramiento y apoyo cubano. Paralelamente en nuestro país eran alentados por el General Perón, entonces exilado en Madrid.

En enero de 1966 se reúne en La Habana la 1ª Conferencia Tricontinental y en agosto de 1967 se crea la OLAS en la misma ciudad; regresando al país los primeros 150 guerrilleros formados en la época, constituyéndose la “FARC” al mando de Quieto, el “ERP” de Santucho y los

En lo que se refiere a la guerra subversiva que se vivió, para comprender la situación en los años '60 y '70, es necesario tener presente que nuestro país, y prácticamente toda Iberoamérica pasó a ser uno de los escenarios periféricos en los que se desarrollaban los enfrentamientos de la Guerra Fría.

Montoneros con Arrostito y Firmenich.

Para completar el panorama de la Guerra Fría, el gobierno de los EEUU, a través de su Secretario de Estado Kissinger apoyaba, pero apuraba, la acción antisubversiva argentina, aunque el Embajador en Buenos Aires se quejaba por ello. La apertura de los archivos del gobierno USA puso de manifiesto la dependencia argentina de un escenario cuyo control no teníamos ⁽¹⁹⁾.

Éramos de hecho peones en el ajedrez internacional.

No podemos olvidar que esa violencia adquirió una intensidad cualitativa muy distinta cuando las bandas guerrilleras atacaron la sociedad argentina, no atacaron a las Fuerzas Armadas como enemigo directo, lo hicieron a la sociedad y a cada uno de sus sectores como un todo, tratando –según ha sido revivido últimamente en confesiones públicas ⁽²⁰⁾– de cambiar la esencia de nuestra Nación, como parte de las distintas cosmovisiones vigentes en el mundo en ese momento, aquéllas fueron atacadas en ese contexto y como instituciones portadoras de la obligación legal de defender a la comunidad.

Mientras tanto en nuestro país, el enfrentamiento del fenómeno subversivo no se realizó adecuadamente cuando aún era controlable, sea tanto por los gobiernos constitucionales como por los de facto; por el contrario, por incapacidad o intereses políticos o ideológicos, se dejó crecer el fenómeno hasta niveles insostenibles sin ninguna reacción social, salvo honrosas excepciones como lo fue la Cámara Federal

⁽¹⁸⁾

“Historia Política Argentina” (1955-1988). María Laura San Martino de Dromi. Vol 2. Astrea. Bs. As. 1988-Cap.VII. Los radicales en el gobierno.

⁽¹⁹⁾

“Kissinger aconsejó a la dictadura apurar la represión ilegal en 1976”. Apertura de los archivos secretos del Departamento de Estado; publicado en “Clarín”. Buenos Aires, 4/12/2003

⁽²⁰⁾

Recién empezaban los libros de los guerrilleros o relacionados con ellos; hoy desde el de Fernández Meijide al de Leis, podemos agregar muchos más.

Existió un ataque masivo contra la sociedad argentina y nosotros reaccionamos en forma y con una metodología que no respetó el orden legal vigente y las leyes de la guerra, adoptando métodos operativamente eficaces que nos permitieron, sí, vencer la amenaza, sin saber, ni prever, que a la vez se aseguraba la generación de un problema político en el mediano plazo.

Penal, pero luego se dio un paso atrás de enormes consecuencias, no importa aquí analizar las causas que llevaron simultáneamente a liberar a los condenados y a dismantelar el aparato jurídico que permitía eficazmente luchar contra el flagelo, para luego el país, reaccionar militarmente *in extremis*.

Pero ello ocurrió y fue el hecho que desarmó a la sociedad en lo que es quizás el último bastión de la ciudadanía agredida: una justicia eficaz y segura en la que pueda confiar para exigir la vigencia del orden constitucional ⁽²¹⁾. A partir de ese momento rigió la justicia de la mano propia, era matar o morir. Las decisiones tendientes a cómo enfrentar la guerra se tomaron en ese clima, en un cuadro de situación nacional caótico ⁽²²⁾.

Existió un ataque masivo contra la sociedad argentina y nosotros reaccionamos en forma y con una metodología que no respetó el orden legal vigente y las leyes de la guerra, adoptando métodos operativamente eficaces que nos permitieron, sí, vencer la amenaza, sin saber, ni prever, que a la vez se aseguraba la generación de un problema político en el mediano plazo.

Si bien en el período inicial las decisiones fueron responsabilidad de las autoridades civiles constitucionales y luego pasaron a los militares, los efectos de la derrota política serían sufridos en forma casi exclusiva por las FFAA, lo que llevaría a su cuestionamiento generalizado como instituciones básicas de la nación.

El problema político al que hice mención ha generado una división social y el correspondiente enfrentamiento espiritual, que desafortunadamente se va consolidando en el tiempo, habiéndose perdido una gran oportunidad de lograr la pacificación nacional cuando, dando continuidad a políticas del gobierno del Dr. Alfonsín, el gobierno del Dr. Menem adoptó medidas tendientes a ello.

Un hecho tristemente anecdótico y demostrativo de la situación fue la prohibición que las FFAA colaboraran con la búsqueda de supervivientes y la remoción de escombros luego del atentado a la AMIA. Por casualidad los Jefes de los Estados Mayores estaban reunidos en el Ministerio de Defensa cuando ocurrió la explosión.

Aproximadamente media hora después, se ofrecieron, vía Ministro de Defensa, grupos de las tres fuerzas que se pondrían bajos las órdenes de la autoridad que ejercía el mando, policía, municipalidad o ministerio del interior. La presencia fue prohibida pues se la consideraba una actuación en problemas internos del país vedada por la "Ley de Defensa". Además de la irracionalidad de la concepción, para los militares argentinos implicó una ofensa directa pues fueron autorizados a trabajar en el lugar unidades especializadas del Ejército Israelí, que se hicieron presentes de uniforme, acompañados con perros con la insignia nacional y el pabellón correspondiente.

En lo que se refiere a la actuación de los militares en la política, debido a la evolución de las instituciones y a las características culturales y sociológicas de nuestro país, durante gran parte del Siglo XX en la Argentina las FFAA se constituyeron en forma orgánica, y aceptada socialmente, en una estructura eficaz para lucha por el poder. Equivalieron a un verdadero "Partido militar" en la expresión empleada por varios autores, que resultaba eficaz para el cambio de poder, siendo apoyada en algunas oportunidades por una fracción de la sociedad y en otros casos por las opuestas.

Aunque la acción de los golpes, en su mayoría cívico-militares, fuera netamente anticonstitucional, la aceptación social les daba legitimidad de hecho cuando en verdad carecieran totalmente de la legitimidad de derecho.

Pero esa legitimidad inicial que poseían las mayorías de los golpes de estado, debía mantenerse a través del correcto ejercicio del poder, en forma tal que la acción política y la gestión diaria se orientaran al bien común, lo que no siempre ocurrió, perdiendo el "Partido militar" soporte efectivo en la sociedad y justificación ética ante sí mismo, lo que fue especialmente remarcable en el caso del "Proceso militar".

(21)

Después del 25/5/73 y el asesinato y la burla de los otros camaristas, dejó de existir la justicia, ningún juez tuvo el coraje de actuar.

(22)

Las decisiones se tomaron bajo presión y sin estar verdaderamente preparados. Massera y otros fueron condenados por la teoría de la culpa mediata por un cierto número de asesinatos, violaciones, etc., pero nunca fue juzgado por lo verdaderamente importante: "el porqué de la decisión de adoptar uno u otro modo de guerra".

A los dos hechos anteriores que condicionaron las características del traspaso del gobierno entre militares y civiles en 1983 debe agregarse la guerra de Malvinas.

La decisión política inicial fue realizar una operación demostrativa para dejar una pequeña fuerza policial en las islas y retirar las fuerzas militares evitando así el enfrentamiento, cambiándose, luego de producido el desembarco la consecuente concepción militar, lo que llevó inevitablemente al conflicto.

El cambio de planes se basó en un grave error de evaluación: el que aseguraba que las fuerzas del Reino Unido no vendrían al Atlántico Sur y no combatirían, pese a que los estudios oficiales de inteligencia realizados para el caso luego del 2 de abril, predecían lo contrario, exactamente lo que ocurrió. Desgraciadamente no fueron tenidos en cuenta ⁽²³⁾.

No haré un análisis del desarrollo de la guerra, solamente marcaré algunos aspectos que nos dan la dimensión con la que se grabó en el espíritu de los militares, veteranos o no, pues fue una guerra en la que tuvimos como enemigo a una potencia integrante de la NATO que, en lo que a lo militar y situación política y económica se refiere, pertenece a un orden superior a nuestro país, sabiendo que a ella se aliaron en distinto grado, abierta o encubiertamente, la primera potencia mundial, otros países de la NATO y algún país de la región; podemos tener la certeza que la prueba que afrontamos no fue pequeña.

Para ella no hubo preaviso ni entrenamiento o preparación especial previa, se combatió con lo que se tenía en el momento; no se esperaron la llegada de renovaciones de material ni el lograr un adiestramiento mínimo del personal.

Las guerras las deciden los ministros, los embajadores y los plurigalonados de las FFAA, pero la terminan combatiendo los soldados en las trincheras, los marinos en su pequeño universo y los aviadores solos entre el cielo y la tierra y precisamente ellos a su regreso, fueron escondidos por las propias fuerzas en un

vano intento de salvar las apariencias, sufriendo un rechazo inmerecido producto de una verdadera campaña de desmalvinización espiritual, instalando la liviana opinión que las FFAA no supieron, en absoluto, cumplir con su función esencial, salvo la aviación. Por su parte los conscriptos perdieron su condición de soldados combatientes para pasar a ser “pobres chicos de la guerra”, pese a tener la misma edad que los británicos, para alimentar la idea de una baja militar que no existió.

Es verdad, la Argentina perdió la guerra y en ella no hay segundos premios. Para los argentinos y los militares en particular, quedó el sabor amargo del éxito no logrado.

Analizando el período con el mezquino espíritu de la derrota se generó entonces el descrédito de lo militar, sin retaceos, pese a los reconocimientos del Informe del General Rattembach, el detallado análisis del Comandante en Jefe del Atlántico de los EEUU durante la guerra, Almirante Train, pero muy especialmente lo expresado últimamente por quien fuera en la guerra Comandante de la Flota Británica, Almirante Sir John F. Woodward quien, sin dejar lugar a dudas en una reciente entrevista, en forma terminante da su opinión:

“What people fail to realise, he says, is how close Britain came to losing the war” ⁽²⁴⁾.

Resumiendo, los tres principales aspectos, propios de nuestro país, relacionados con los militares: la acción antisubversiva, la históricamente repetida intervención militar en la política y la guerra de Malvinas, condicionarían especialmente la política militar a partir de 1983 y lo harían duramente pues los tres factores incidieron simultáneamente en el momento de la transmisión de poderes.

Exagerando para simplificar, los distintos gobiernos deberían asegurarse el dominio civil sobre ellas, construyendo una imagen, que contenía verdades, exageraciones y falsedades: que los militares constituirían un cuerpo, una institución, una verdadera corporación autónoma que era la generadora de todos los males nacionales, pero incapaces, cuando les llegó la hora, de cumplir con su deber.

⁽²³⁾

“La inteligencia naval estratégica en la Guerra de Malvinas”. Un éxito olvidado. Cap. de Navío Alfredo Luzuriaga. Boletín del Centro Naval N°835-julio 2013.

⁽²⁴⁾

“The telegraph” entrevistado por Cole Moreton el 17 de marzo de 2012.

Aunque la acción de los golpes, en su mayoría civico-militares, fuera netamente anticonstitucional, la aceptación social les daba legitimidad de hecho cuando en verdad carecieran totalmente de la legitimidad de derecho.

La evolución de la situación militar a partir de 1983

Al restablecerse el orden constitucional, en 1983, el nuevo gobierno tenía que asegurar la supremacía del gobierno civil sobre la estructura militar y romper la histórica dependencia que se repetía desde años y que ligaba aquélla al partido y los sectores opositores de turno.

Por ello, es difícil analizar la evolución de la situación militar argentina después de 1983 aplicando un criterio abstracto y objetivo, porque la continuidad del gobierno exigía romper el repetido ciclo de gobiernos civiles y gobiernos militares, para lo cual había que subordinar totalmente las FFAA quitándoles toda su capacidad de ejercicio del poder.

Las medidas adoptadas por los distintos y sucesivos gobiernos tuvieron componentes, en proporción variable, que se relacionaban con una visión que podremos llamar de “real politik”, otros, quizás los más, de neto corte ideológico, con algunos componentes que respondían a una visión general más moderna del Estado y finalmente algunos pocos que tenían una visión estratégica de la acción de las FFAA.

El grueso de las medidas, orientadas por las necesidades políticas y por el sesgo ideológico, tendieron a reducir los presupuestos de las fuerzas, a limitar su autonomía orgánica y a organizar el juicio a la Juntas de Comandantes ⁽²⁵⁾ con la idea de hacerla extensible a otras altas autoridades militares, basándose en el concepto rector de: **“quiénes habían dado las órdenes”, “quiénes habían cumplido órdenes” y “quiénes se habían excedido en el cumplimiento de las órdenes”**. Con esta última medida, a mi juicio la más importante por la trascendencia de los cuestionamientos a la esencia de lo militar, a sabiendas o no, pero en forma no planificada, se abrió posteriormente una caja de pandora, marcando imprevistamente un camino cuyo fin es hoy difícil de prever.

Decididamente, no se encaró la modernización de nuestro sistema militar con un criterio que tuviera en cuenta la realidad estratégica de la República Argentina actual para insertarla, necesariamente, en el mundo moderno. Por haber sido Jefe de la Armada, no rehuyo a la cuotaparte de responsabilidad que podría corresponderme.

Es verdad, la Argentina perdió la guerra y en ella no hay segundos premios. Para los argentinos y los militares en particular, quedó el sabor amargo del éxito no logrado. Analizando el período con el mezquino espíritu de la derrota se generó entonces el descrédito de lo militar, sin retaceos...

Durante los primeros gobiernos luego de iniciado el proceso constitucional parecía que el problema argentino derivado de los enfrentamientos de la guerra subversiva se había superado.

En efecto, con juicios que marcaron un hito, pues aunque cuestionados por su alcance y encuadre penal, completados por las leyes de punto final y obediencia debida, votadas por el Congreso y sostenidas constitucionalmente por los fallos de la Corte Suprema,

lo mismo que los indultos que luego otorgaría el Poder Ejecutivo, se pensó que se había dado vuelta una hoja de la historia y que el país podría comenzar a andar. Desgraciadamente no fue más que una ilusión.

Esa idea que transmitía una visión superadora se puede ver en el “Mensaje a la Armada en relación con la Guerra Subversiva”, posición oficial de la fuerza aprobada por el Poder Ejecutivo en 1995 ⁽²⁶⁾.

Situación militar al inicio del siglo XXI

Al iniciarse el siglo XXI podemos decir, como resumen, que las instituciones militares se encontraban debilitadas como el resultado de varios factores:

- la lógica pérdida de poder político en la búsqueda de un nuevo equilibrio en la interrelación de las instituciones republicanas en nuestro país;
- un fuerte descenso en su capacidad operativa y en su grado de alistamiento, consecuencia de las reducciones presupuestarias;
- una gran disminución del nivel económico de sus integrantes, destacándose especialmente en el sector de los retirados por la incidencia de las sumas “no retributivas” en el pago total;
- la necesidad de adecuar las concepciones estratégicas. Pero el problema de fondo seguía siendo el tratamiento dado a la acción antisubversiva, pues pese a la solución jurídica encontrada seguía existiendo la

⁽²⁵⁾

Rut Diamint, entrevistada por Oscar Cardoso. Clarín. Domingo 13 de mayo de 2001.

⁽²⁶⁾

“Mensaje a la Armada en relación con la Guerra Subversiva”. Alte. Enrique Molina Pico, Jefe de Estado Mayor General de la Armada. 3 de mayo de 1995. (Incluido en Anexo)

necesidad de conocer la total realidad de los hechos. Lo expresa en 1998 la Cámara Federal de La Plata, la que instala los llamados “Juicios por la verdad” (27).

Este último problema se traducía en una verdadera brecha espiritual en la Argentina, enfrentando a los militares con el resto de la sociedad. Brecha que se agravó por la desconfianza que generó la violación por parte de la Justicia y el Gobierno de los compromisos contraídos con los militares para que éstos se avinieran a contar su realidad en los “Juicios por la verdad” no previstos en el sistema judicial argentino.

Resumiendo, los tres principales aspectos, propios de nuestro país, relacionados con los militares: la acción antisubversiva, la históricamente repetida intervención militar en la política y la guerra de Malvinas, condicionarian especialmente la política militar a partir de 1983...

La información proporcionada, de buena fe y sin valor jurídico de acuerdo a lo establecido en las normas de instalación de dichos juicios, se empleó como prueba en contra de los declarantes y de quienes éstos habían mencionado. Fue una consecuencia de las nuevas visiones del derecho, que implicaron el cambio de justicia por venganza. Se cerró así otra puerta en el camino a la verdad y a una posible solución.

Desgraciadamente era esta solución la que recientemente pidió en un artículo público Héctor Ricardo Leis (28) y anteriormente una Comunicación del Académico Solanet en la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas (29) y que hoy se ve como necesaria.

Se iniciaba el siglo XXI con tres gravísimas afectaciones:

- **a los militares como personas**, un ataque a su orgullo de serlo, la compensación espiritual más importante para quienes pertenecen a una fuerza;
- **a las fuerzas como estructuras orgánicas y espirituales**, pues en ellas se dio un golpe a la esencia de lo militar, afectando o anulando el concepto de obediencia debida, vale decir, la relación subordinación automática del subalterno y responsabilidad del superior; y

- **a las fuerzas como estructuras operativas y logísticas**, por su desactualización y carencias operativas y logísticas.

Con las nuevas autoridades esa situación de enfrentamiento irresuelto se mantenía latente por la conjunción de ciertos factores:

- la lógica acción de familiares de desaparecidos, cubriendo una amplia gama desde el lícito deseo de justicia hasta la sed de venganza, no importa contra quiénes mientras fuesen militares;
- la acción programada y coherente de grupos relacionados con lo que fue la subversión que veían la oportunidad de una victoria con alto rédito y bajo costo;
- la evolución en el campo internacional de ciertas teorías del derecho penal que habría de incidir fuertemente en nuestro proceso interno;
- el plan de acción política vigente que consistía, en su esencia, en una revisión total y sesgada de todo lo actuado en la guerra antisubversiva.

Ello se instrumentó a través del fallo Arancibia Clavel (30), que determinó que el concepto de “crimen de lesa humanidad” era imprescriptible, incorporándose con carácter retroactivo al derecho positivo argentino, a la vez que se anularon las leyes de “Punto final” (31) y “Obediencia debida” (32), (33) y la Corte Suprema falló a favor de sentencias que declaraban inconstitucionales los indultos del Presidente Menem (34).

(27)

Cámara Federal de La Plata - Resolución Judicial que abre el juicio por la verdad. Resolución N° 18/98. 21 de abril de 1.998.

(28)

“Los militares tienen que romper el silencio” - Héctor Ricardo Leis. Diario “La Nación”. Buenos Aires 2/09/2013.

(29)

Comunicación “El cambio político y económico que reclama el bicentenario”, de fecha 24 de junio de 2009. Académico Ingeniero Manuel Solanet.

(30)

Fallo Corte Suprema del 24/8/2004 “Arancibia Clavel, Enrique Lautaro, (s/homicidio calificado y asociación ilícita y otros)”.

(31)

Ley 23.492, promulgada el 24/12/86.

(32)

Ley 23.521, promulgada el 8/6/87.

(33)

Ley 25.779, promulgada el 2/9/03, anula las leyes 23.492 y 23.521.

(34)

Decretos 1.002, 1.003, 1.004 y 1.005/89 y 2.741, 2.742, 2.743, 2.744, 2.745 y 2.746/90.

La aceptación de la figura de “crimen de lesa humanidad” y su aplicación con retroactividad, piedra basal de la construcción del edificio jurídico que armaría una pseudo-justicia, está fuertemente cuestionada por diversos autores: Andrés J. D’Alessio ⁽³⁵⁾, Héctor E. Sabelli y Alfonso Santiago (h) ⁽³⁶⁾ y Enrique Díaz Araujo ⁽³⁷⁾, dos dictámenes de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires ⁽³⁸⁾, ⁽³⁹⁾ y dos Comunicaciones de los Académicos García Belsunce y Solanet de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas ⁽⁴⁰⁾, ⁽⁴¹⁾.

Este fue el comienzo de una verdadera cacería a los militares que aún no finalizó. Se anuló lo actuado, se reabrieron causas y se iniciaron otras, con imputaciones ciertas o supuestas.

Un análisis de esta realidad desde el punto de vista del derecho escapa al alcance de este estudio, simplemente diré que se constata que en la realidad hay dos sistemas de justicia, uno el que prevé la Constitución Nacional que se aplica a los residentes en nuestro país excepto militares y otro que se aplica a éstos, en el que de hecho normalmente no rigen las garantías constitucionales.

Se aplican distintas versiones de nuevas teorías del derecho, la mayor parte de las cuales no han tenido total cabida en el derecho positivo argentino, el “derecho a la verdad” ⁽⁴²⁾; el “derecho al duelo”; la “teoría de la culpa mediata con un alcance ampliado”; la teoría, liderada por Roxin; “del dominio del hecho” ⁽⁴³⁾; el “genocidio” ⁽⁴⁴⁾, que tienen mayor o menor sostén jurídico, pero aplicadas fuera del marco legal argentino, confluyen de hecho en la aplicación de un verdadero “derecho del enemigo” en el que según lo expone Jacob los susodichos enemigos, en este caso los militares, no son ciudadanos a los cuales deba aplicarse el derecho penal previsto en la Constitución de nuestro país.

Pero principalmente y excediendo el simple campo jurídico, la presencia en los hechos del llamado “derecho transicional” ⁽⁴⁵⁾, que propende la adopción de un verdadero plan político que, entre otras cosas, pregona la destrucción de las fuerzas e instala un desarrollo político que justificaría las desmesuras actuadas. Así lo

pregona “El Centro Internacional para la Justicia Transicional” en su propuesta: “La reforma de instituciones públicas” donde se encontrará el paralelismo con lo sucedido en nuestro país ⁽⁴⁶⁾.

Es así que han pasado casi cuarenta años y el número de procesados y condenados suman más de mil, pudiendo decirse que para los militares rige el principio de una culpabilidad a priori, pues, “...si estuvo en el área, o en un destino con jurisdicción en ella, algo debe de saber...”, acompañado por la imputación a la mayoría de “asociación ilícita” por el hecho de integrar una fuerza organizada jerárquicamente.

No se encaró la modernización de nuestro sistema militar con un criterio que tuviera en cuenta la realidad estratégica de la República Argentina actual para insertarla, necesariamente, en el mundo moderno.

(35)

“Los Delitos de Lesa Humanidad”. Abeledo Perrot - Buenos Aires - 2008.

(36)

“Tiempo, Constitución y Ley Penal” - Abeledo Perrot- Buenos Aires - 2008.

(37)

“Lesas Humanidad” - Enrique Díaz Araujo - Universidad Católica de La Plata - 2012

(38)

De fecha 7 de diciembre de 2004, referido al fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en “Arancibia Clavel”.

(39)

De fecha 25 de agosto de 2005, referido a los tratados internacionales y la supremacía de la Constitución Nacional.

(40)

Comunicación “Los tratados internacionales de derechos humanos y la Constitución Nacional”, de fecha mayo de 2006. Académico Dr. Horacio A. García Belsunce

(41)

Ver nota (29).

(42)

OEA - CIDH - Relatoría Especial para la Libertad de Expresión - Derecho a la verdad <http://www.oas.org/es/cidh/expresion/showarticle.asp?artID=156&IID=2>

(43)

Héctor Lara González “Autoría Mediata por Dominio de la Voluntad y Aparatos de Poder” Héctor Lara González http://portal.uclm.es/portal/page/portal/IDP/lter%20Criminis%20Documentos/lter%20Criminis%20Numero_3/autoría%20mediata.pdf

(44)

Previsto en la: “Convención para la prevención y la sanción del delito de genocidio”, con rango constitucional según la constitución de 1994, pero no incluido en el derecho penal argentino por no cumplimiento de lo establecido en el artículo V de dicha Convención.

(45)

¿Qué es la justicia transicional?, <http://ictj.org/es/que-es-la-justicia-transicional>. Los elementos que componen las políticas de justicia transicional no constituyen una lista azarosa, sino que están interrelacionados práctica y conceptualmente. Los más determinantes son:
-Las acciones penales, sobre todo contra los criminales considerados de mayor responsabilidad.
-Las reparaciones que los Gobiernos utilizan para reconocer los daños sufridos y tomar medidas para abordararlos. Esas iniciativas suelen tener un componente material (como los pagos monetarios o los servicios sanitarios), así como aspectos simbólicos (como las disculpas públicas o los días del recuerdo).
-La reforma de instituciones públicas implicadas en los abusos -como son las fuerzas armadas, la policía y los tribunales-, con el fin de dismantelar, con los procedimientos adecuados, la maquinaria estructural de los abusos y evitar tanto la repetición de violaciones de derechos humanos graves como la impunidad.
-Las comisiones de la verdad u otras formas de investigación y análisis de pautas de abuso sistemáticas, que recomiendan cambios y ayudan a comprender las causas subyacentes de las violaciones de derechos humanos graves.

Situación actual del cuerpo militar

De las tres graves afectaciones indicadas para el inicio del siglo XXI y que mencioné en párrafos anteriores:

- **a los militares como personas**, un ataque a su orgullo de serlo, la compensación espiritual más importante para quienes pertenecen a una fuerza;
- **a las fuerzas como estructuras orgánicas y espirituales**, pues en ellas se dio un golpe a la esencia de lo militar, anulando, o afectando, el concepto de obediencia debida, vale decir, la relación subordinación automática del subalterno y responsabilidad del superior; y

- **a las fuerzas como estructuras operativas y logísticas**, por su desactualización y carencias logísticas, podemos decir:

- Con respecto a la primera que el paso de los años la agravó pues, desde el punto de vista jurídico, los militares han carecido de un cabal “**Debido proceso legal**”; esto se pone de manifiesto cuando por razones procesales tribunales extranjeros deben intervenir en causas argentinas, así en el pedido de extradición del ex teniente Bravo la justicia de los EEUU falló en contra con graves acusaciones contra la justicia argentina ⁽⁴⁷⁾.

A su vez el encarcelamiento en condiciones violatorias de las normas nacionales y estándares internacionales ha convertido a nuestro país en violador sistemático del “Derecho humanitario”.

- Con respecto a la segunda, la reglamentación militar que se fue conformando a lo largo de los años transcurridos desde 1983, se fue alejando de un esquema adecuado a una concepción estratégica moderna, centrando el pensamiento militar en los aspectos relacionados con las funciones subsidiarias, no concibiéndose posibles conflictos y quitando a los mandos de decisiones propiamente militares. La defensa excede lo militar, pero obligatoriamente lo incluye.
- Con respecto a la tercera, el tiempo transcurrido desde la reinstalación de los gobiernos constitucionales ha ido acumulando en forma creciente los efectos de las limitaciones económicas y la postergación de lo militar en los sucesivos presupuestos, condicionándose cualquier incorporación o modernización de medios, así como el adiestramiento y el nivel de vida de los integrantes de las fuerzas.

Este fue el comienzo de una verdadera cacería a los militares que aún no finalizó. Se anuló lo actuado, se reabrieron causas y se iniciaron otras, con imputaciones ciertas o supuestas.

Finalmente

Lo expuesto hasta ahora creo que es una respuesta ante la pregunta inicial: ¿qué ha pasado para explicar o justificar este cambio?, pero el análisis de la situación también nos dice que quienes se incorporen a la milicia, deberán poseer una cuota adicional de vocación y coraje por las limitaciones económicas u operativas, pero especialmente para enfrentar el cuestionamiento social que se ha armado en base a una historia tergiversada.

Pero, eso fue el pasado, nuestro pasado, ¿qué hacer ante ello hoy?: construir nuestro futuro.

Como argentinos es tiempo de pasar de la larga etapa de violencia y odios para comenzar una en la que la convivencia nos permita cicatrizar heridas, evitando el peligroso símil del péndulo que nos arrastra en lo que sería una búsqueda infinita de una victoria imposible.

Tenemos que construir el futuro de nuestro país usando las experiencias del pasado para aprender de ellas y evitar nuevos errores; han transcurrido cuarenta o cincuenta años desde que comenzó a institucionalizarse la violencia y tenemos que comenzar a andar sabiendo que la gran mayoría de los cientos de imputados, que están siendo juzgados cumplieron un plan de operaciones oficial derivado de una orden gubernamental, y no deberían ser encuadrados y juzgados como delincuentes comunes integrantes de una banda, sino como personal militar que cumplió un acto de servicio y las fuerzas armadas deberían considerarlo como tal y actuar en consecuencia.

(46)

<http://ictj.org/es/our-work/regions-and-countries/argentina>

(47)

United States District Court Southern District of Florida. Case N° 10-20559 - MC-DUBÉ - In the matter of the extradition of Roberto Guillermo Bravo.

Superar esta situación es una tarea pendiente, responsabilidad de todos, pero especialmente de las autoridades y de la justicia, así como también de las autoridades militares, pues a las instituciones les cabe la responsabilidad de los hechos y a los hombres las culpas ⁽⁴⁸⁾.

Ello exige construir hacia el futuro buscando la concordia que requiere como paso previo el conocer la verdad de los hechos.

Para ello NO podemos basarnos en descripciones actuales de la sociedad civil que idealizan unas conductas, que sabemos falsas; desmitificando a los hoy héroes de los años 70 y aceptando la realidad de la acción subversiva en su verdadero alcance, como se recoge entre otros textos, en los de Carlos Manuel Acuña ⁽⁴⁹⁾ y Juan Bautista Yofre ⁽⁵⁰⁾, pero especialmente en los profundos testimonios de quienes fueron figuras importantes en el accionar subversivo Jorge Massetti ⁽⁵¹⁾, Luis Labraña ⁽⁵²⁾, Héctor Ricardo Leis ⁽⁵³⁾ y los de quienes perdieron familiares como Eva Donda, ⁽⁵⁴⁾ y Graciela Fernández Meijide ⁽⁵⁵⁾, ésta en su trascendente libro.

Pero tampoco podemos basarnos en las visiones militares congeladas en los años '80, aceptando toda nuestra realidad, parte de lo cual es cubierto en la alocución del Jefe de la Armada ya citada ⁽⁵⁶⁾, como paso imprescindible para la vida en común.

Aunque el conocimiento de la verdad de lo actuado será difícil, pues si bien lo actuado por la subversión puede ser hablado libremente, la referente a los militares, que pide Leis ⁽⁵⁷⁾, no podrá lograrse mientras exista en la práctica la deformación del derecho contra los militares.

Pero básicamente hoy debemos avanzar hacia el futuro cumpliendo, como paso para facilitar la concordia, el principio constitucional de igualdad ante la ley ⁽⁵⁸⁾, en forma que el derecho penal positivo argentino se aplique en igualdad de condiciones para todos los ciudadanos incluyendo a los militares.

Debemos hacerlo por etapas posibles, empezando por los aspectos relacionados con el cumplimiento de los mandatos del derecho humanitario ⁽⁵⁹⁾.

Superada esa valla, no pequeña, replantear el ordenamiento militar para que cubra los requerimientos propios de su esencia.

Tenemos que lograr pasar del círculo cerrado del problema militar –en el que nos encontramos– a la proyección estratégica de la defensa de la República Argentina recordando, eso sí en esta tarea, que si bien la defensa excede en todas sus dimensiones a lo militar, mandatoriamente lo incluye.

Es así que han pasado casi cuarenta años y el número de procesados y condenados suman más de mil, pudiendo decirse que para los militares rige el principio de una culpabilidad a priori, pues, "...si estuvo en el área, o en un destino con jurisdicción en ella, algo debe de saber...", acompañado por la imputación a la mayoría de "asociación ilícita" por el hecho de integrar una fuerza organizada jerárquicamente.

¿Qué nos queda a nosotros, a quienes ya somos militares?, a mis camaradas les diré: dar lo máximo de sí, con amplio criterio construir para un futuro mejor, sostener a los camaradas que afrontan la inequidad y continuar adelante con el orgullo de ser militares argentinos. ■

(48)

"Mensaje a la Armada en Relación con la Guerra Subversiva"- Alte. Enrique Molina Pico, Jefe de Estado Mayor General de la Armada. 3 de Mayo de 1995. (Incluido en Anexo).

(49)

"Por Amor al Odio", La tragedia de la subversión en la Argentina –Tomos I y II– Carlos Manuel Acuña. Ediciones del Pórtico. Buenos Aires. 2000 y 2003 respectivamente.

(50)

"Volver a Matar" Los archivos ocultos de la "Cámara del Terror". Juan Bautista Yofre- Sudamericana - Buenos Aires - 2009

(51)

Justicia y Concordia en la Feria del Libro. Militares, terroristas y víctimas argentinas juntos. http://www.youtube.com/watch?v=4FQ2f0S_EPo

(52)

Hora Clave. Debaten los caminos para la paz. <http://www.youtube.com/watch?v=poyW9DAP3XE>

(53)

"Un testamento de los años 70"-Terrorismo, política y verdad en la Argentina –de Héctor Ricardo Leis– Katz editores . Buenos Aires. 2.013

(54)

Justicia y Concordia en la Feria del Libro. Militares, terroristas y Víctimas argentinas juntos. Los 70 Parte 1. <http://www.youtube.com/watch?v=Gvj2uAA6xk0>

(55)

"Eran Humanos, NO Héroes"- Crítica de la violencia política de los 70. Graciela Fernández Meijide - Sudamericana. Buenos Aires. 2.013

(56)

"Mensaje a la Armada en relación con la Guerra Subversiva"- Alte. Enrique Molina Pico, Jefe de Estado Mayor General de la Armada. 3 de Mayo de 1995. Se incluye como Anexo.

(57)

Ver nota 29.

(58)

Igualdad ante la ley, artículo 16° de la Constitución Nacional

(59)

Entre otros, "Convención Americana sobre Derechos Humanos". Artículos 7, 8 y 9

Anexo

Mensaje a la Armada en relación con la guerra subversiva ⁽⁶⁰⁾

(correspondiente al año 1995 con notas aclaratorias al 2013)

Formaciones de la tarde ⁽⁶¹⁾ como la que hoy presido, han sido el vehículo utilizado por muchas generaciones de marinos para renovar, formados con armas sobre las cubiertas de sus buques, el compromiso de “Subordinación y Valor” a su Comandante ⁽⁶²⁾, y por muchos Comandantes para hacer llegar a éstos sus mensajes transcendentales. Es entonces el marco adecuado para transmitir a los hombres y mujeres de la Armada algunas precisiones que considero imprescindibles sobre los hechos de la historia reciente que conmueven a la opinión pública ⁽⁶³⁾. Hechos sobre los que hasta ahora la Armada, fiel a su estilo, guardó un respetuoso silencio, mientras ponía en ejecución los mecanismos necesarios para evitar su repetición.

Las circunstancias parecen exigir que ese estilo sea alterado: es ésa mi decisión, pero es también el asesoramiento del Consejo de Almirantes ⁽⁶⁴⁾ que acaba de concluir.

Diversos actores, han puesto de manifiesto que el problema de la acción antisubversiva abarcó a toda la sociedad, que incluyó y excedió en mucho el campo de la Marina, a la vez que mostró que las fuerzas contra las que se luchó habían actuado organizada y militarmente con sus propios criterios de combate. Es difícil con la perspectiva de hoy comprender y analizar el pasado y mucho más hablar de él con verdadera ecuanimidad. Piensen que quienes estamos en los puestos de alta responsabilidad teníamos la jerarquía y la edad de la oficialidad joven y entonces enfrentamos las tareas con el mismo ideal que ustedes, pero en un clima de violencia, temor y desconfianza y en el marco de una extendida incertidumbre política.

No puedo fijar un año o un hecho como iniciador de la violencia, ésta nos fue envolviendo progresivamente con su manto de horror, pero algunos por su transcendencia, por ser la demostración de un nuevo tipo de ajusticiamiento por mano propia marcaron hitos en su espiral creciente, me refiero a los asesinatos de Vandor, Aramburu, Sallustro, Mor Roig y Rucci, de ahí en más todo fue posible y se perdió la capacidad de asombro.

Diversos actores, han puesto de manifiesto que el problema de la acción antisubversiva abarcó a toda la sociedad, que incluyó y excedió en mucho el campo de la Marina, a la vez que mostró que las fuerzas contra las que se luchó habían actuado organizada y militarmente con sus propios criterios de combate.

Enfrentemos por ello, derecha y sinceramente, el pasado para sacar conclusiones y no repetir los errores vividos, pero enfrentémoslo en su totalidad, no con la visión parcial que es la que nos golpea diariamente ⁽⁶⁵⁾.

Como argentinos hemos vivido un largo período de desencuentros y violencias y queremos, nosotros también como todos, contribuir a cerrarlo definitivamente.

⁽⁶⁰⁾

La idea y los lineamientos fueron aprobados por el Pte. y los Ministros de Defensa e Interior.

⁽⁶¹⁾

“Formación de la tarde”, es una formación de inspección de toda una unidad, es tradicional. Por ser presidida por el Jefe de la Armada, se suponía que se reunía toda la armada; los que estaban en Puerto Belgrano lo hicieron en el Portaaviones “25 de Mayo”, formación a la que concurrieron todos los almirantes en servicio, quienes habían intervenido en un Consejo de Almirantes previamente.

⁽⁶²⁾

Esto es el recordatorio de la “Obediencia debida”.

⁽⁶³⁾

Se refiere a un libro escrito por Verbitsky y por el ex capitán Scilingo: “Vuelos de la muerte”.

⁽⁶⁴⁾

Para darle más transcendencia se reunió el Consejo de Almirantes, integrado por todos los almirantes en actividad, en la principal base naval, por primera vez en la historia de la Marina.

⁽⁶⁵⁾

Ya entonces la acción psicológica era enorme, pero por nada comparable a la de hoy.

No podemos olvidar que esa violencia adquirió una intensidad cualitativa muy distinta cuando las bandas guerrilleras atacaron la sociedad argentina, no atacaron a las Fuerzas Armadas como enemigo directo, lo hicieron a la sociedad y a cada uno de sus sectores como un todo, tratando –según ha sido revivido últimamente en confesiones públicas (66)– de cambiar la esencia de nuestra Nación (67), quizás como parte de las distintas cosmovisiones vigentes en el mundo en ese momento (68), aquéllas fueron atacadas en ese contexto y como instituciones portadoras de la obligación legal de defender a la comunidad.

En su accionar cayeron vidas de integrantes de todos los sectores del quehacer nacional, no había miramientos. Todo fue un huracán de sangre y fuego para, ilusoriamente, luego de hacer tabla rasa poder construir una nueva sociedad.

El país reaccionó, adecuándose para ello. Se promulgaron leyes, y se organizaron tribunales y las fuerzas de seguridad y las armadas cumplieron su cometido poniendo a disposición de la justicia independiente los implicados en la violencia; pero luego se dio un paso atrás de enormes consecuencias, no importa aquí analizar las causas que llevaron simultáneamente a liberar a los condenados y a desmantelar el aparato jurídico que permitía eficazmente luchar contra el flagelo.

Pero ello ocurrió y fue el hecho que desarmó a la sociedad en lo que es quizás el último bastión de la ciudadanía agredida: Una justicia eficaz y segura en la que pueda confiar para exigir la vigencia del orden constitucional (69). A partir de ese momento rigió la justicia de la mano propia, era matar o morir.

Se atacó entonces a un gobierno constitucional y la violencia desbordó a las instituciones, la vida humana perdió todo su valor y los bienes personales quedaron a merced de la voluntad de distintos señores de la guerra. No se vivía en la Argentina, se sobrevivía. Nunca podía usarse el mismo camino, se desconfiaba de todos y de todo. La Nación fue atacada y se defendió.

Las decisiones tendientes a cómo enfrentar la guerra se tomaron en ese clima, en un cuadro de situación nacional caótica (70), agravado por nuestro gran error histórico: la destrucción del orden constitucional vigente. Repito: la interrupción del orden constitucional no es justificable, ni aun por haber sido una constante cultural en la historia previa, ni por las circunstancias

Todo fue un huracán de sangre y fuego para, ilusoriamente, luego de hacer tabla rasa poder construir una nueva sociedad.

de excepción que se vivieron, lo que a su vez ilegitimó el accionar antisubversivo de las Fuerzas.

Estamos a veinticinco años de aquellos asesinatos, a veinte años del apogeo de la guerrilla y a más de diez del juicio a quienes fueron conductores del proceso político, tiempo que para todos ciertamente no transcurrió en vano, ¿qué nos pide la sociedad ahora?: un reconocimiento (71).

¿Qué es un reconocimiento?, ¿es acaso la aceptación de una humillación pública?, ¿es acaso la aceptación de un sentimiento de culpabilidad que nos abata para el futuro? (72), desde ya que no; lo que tenemos que hacer y hacemos es reconocer la realidad, toda la realidad, terminar la instalada “Guerra de mentiras” pues se acusó a las Fuerzas Armadas de cumplir exclusivamente un plan de exterminio de una mayoría de inocentes y nosotros los militares respondimos que no hicimos otra cosa que combatir según las leyes de la guerra.

La realidad es otra, existió un ataque masivo contra la sociedad argentina y nosotros reaccionamos en forma y con una metodología que no respetó el orden legal vigente y las leyes de la guerra (73), (74). Reconocer la

(66)

Recién empezaban los libros de los guerrilleros o relacionados con ellos; hoy desde el de Fernández Meijide al de Leis, podemos agregar muchos más.

(67)

No querían reponer la democracia, querían subvertir el orden e instalar el socialismo cubano.

(68)

Con el apoyo comprobado de Moscú a través de Cuba.

(69)

Después del 25/5/73 y el asesinato y la burla de los otros camaristas, dejó de existir la justicia, ningún juez tuvo el coraje de actuar.

(70)

Las decisiones se tomaron bajo presión y sin estar verdaderamente preparados. Massera y otros fueron condenados por la teoría de la culpa mediata por un número dado asesinatos, violaciones, etc., pero nunca fue juzgado por lo verdaderamente importante: “el porqué de la decisión de adoptar uno u otro modo de guerra”.

(71)

¿Es parte de lo que hoy -2013- se considera aún pendiente? En este mensaje oficial de 1995 se efectuaron institucionalmente varios reconocimientos según se indica en las notas.

(72)

Todos los intervinientes, menos lógicamente las ovejas negras, que las había, actuaron de buena fe y a su mejor saber y entender y estaban convencidos, y yo también, de haber enfrentado del único modo, hablando a “grosso modo” posible para el tipo de lucha.

(73)

Aquí aparece un reconocimiento de alto nivel que desmiente totalmente la declaración de Massera, que copio abajo.

(74)

Considerandos del fallo de la causa 13, en lo que respecta al Alte. Massera: b- A fs. 1102/1140 prestó declaración ante el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas el procesado EMILIO

verdad de esta situación vivida, compleja y sangrienta, que involucró a hombres e instituciones, instituciones que perduran en el tiempo aunque sus hombres sean pasajeros, nos obliga a identificar la parte de cada uno. A las instituciones debe imputárseles la responsabilidad histórica y a los hombres las culpas⁽⁷⁵⁾.

Ante ello, ¿cuál es la responsabilidad del Jefe de Estado Mayor?, reconocer abiertamente que hubo métodos equivocados que permitieron horrores inaceptables, aun en el contexto de crueldad propio de la guerra⁽⁷⁶⁾. Por eso hoy los rechazamos y los excluimos como posibilidad ante cualquier acción futura. Pero la acción la hacen los hombres, pues fueron los hombres, cuyos temores y euforias compartí, los que combatieron al enemigo, la mayoría de quienes, en medio del odio y la violencia de la guerra que se vivía, cumplieron lealmente planes y órdenes creyendo en la causa justa por la que se luchaba⁽⁷⁷⁾. Y la guerrilla fue vencida⁽⁷⁸⁾.

No obstante la sociedad, después, cuestionó el método y la conducta de muchos de los hombres de armas y éstos lo aceptaron, y ése fue el primer paso al reencuentro nacional. Y la sociedad juzgó a esos hombres⁽⁷⁹⁾. A través de sus representantes en el Congreso, estableció las leyes para dar un encuadramiento legal y jurídico aplicable a lo que fue una situación anómala por la violencia y el caos imperante⁽⁸⁰⁾. El Congreso sancionó un cuerpo legal, el Poder Ejecutivo lo promulgó y los jueces de la Constitución juzgaron, absolvieron y condenaron⁽⁸¹⁾.

Tantas vidas perdidas; ni las palabras ni los hechos podrán desandar el horror vivido, solamente podemos ayudar a suavizar las cicatrices y contribuir en todo lo humanamente posible a superar las heridas.

Esa fue la palabra de la sociedad argentina para deslindar responsabilidades a quienes actuaron en situaciones límites.

La justicia humana es imperfecta, pues se basa en una verdad incompleta. Sin embargo, el fallo firme de la Corte Suprema estableció la verdad jurídica a la que nos atenemos, en ella se esclarecen los métodos empleados y sus alcances; en su momento, y hasta ahora, negados pero que hoy en otro paso en el sentido del reencuentro reconocemos⁽⁸²⁾. Para los hombres que

cumplieron con su deber, ya finalizó el tiempo de rendición de cuentas ante la ley⁽⁸³⁾. Ahora continúa la etapa de rendición de cuentas ante la propia conciencia.

Esta es la historia y nos queda el dolor humano de esta tragedia, dolor de perder camaradas y amigos y que conozco personalmente desde el seno de mi propia familia⁽⁸⁴⁾. Tantas vidas perdidas; ni las palabras ni los

EDUARDO MASSERA y explicó toda la normativa legal implementada por su Arma, diciendo que la misma estaba en un todo de acuerdo con los Decretos 261/75, 2770, 2771 y 2772, y en concordancia con las directivas del Comando de Defensa 1/75. Con referencia a si la comunidad informativa remitía informes de los enfrentamientos, muertos y detenidos subversivos, manifestó que ese tópico era manejado por el Ejército que tenía la responsabilidad primaria, pero nunca hubo un organismo responsable de la centralización de la información, pues desde un punto de vista orgánico militar no había un Comando Conjunto. Tampoco la Junta Militar consideró ningún tema que se refiriera a la lucha contra la subversión, pues no tenía ninguna responsabilidad en la conducción de la guerra. **Por otra parte, en la Armada no existían centros clandestinos de detención, y cuando hubo alguna persona alojada en dependencias de la Institución, siempre fue transitoria y ocasional y por el término que duraba la investigación.**

Dijo que como Comandante en Jefe nunca ordenó procedimientos inéditos y con respecto al término "aniquilar" utilizado en las Directivas, era una transcripción del Decreto 261 y del 2772, entendiendo que dicho término significaba la destrucción físico-moral, normalmente por medio de la acción de combate, lo cual en última instancia significaba quitar el poder de acción al enemigo, **pero este término no justificaba la adopción de medidas extremas como la tortura, homicidios, privaciones ilegales de la libertad, y demás. Señaló que en toda guerra pueden haber errores, mas negó que se hubieran cometido excesos; y si los hubo, cada vez que se tuvo conocimiento se investigaba como ocurrió en algunos casos** con oficiales que fueron sancionados, pues siempre se trataba de inducir al que combatía a mantener un proceder ético. Además manifestó que si bien sus órdenes, como las del Consejo de Defensa, daban la más amplia libertad de acción, **no se podían exceder los límites de los principios lícitos de la guerra. Dijo que jamás recibió información en el sentido de que hubieran habido excesos en el ámbito de su Fuerza y tampoco se recibió ningún tipo de denuncias que no hayan sido encaminadas como correspondía.** Reiteró que todos los planes y órdenes formulados a nivel de Comandante en Jefe y de todos los niveles del Comando, hacían uso textual de directivas emanadas de presidentes constitucionales, porque en la Armada no existieron jamás textos normativos públicos o secretos destinados a amparar procedimientos reñidos con los principios éticos básicos.

(75)

Lógicamente, este punto da para disidencias. Ver nota 72.

(76)

Otro reconocimiento hecho por el Jefe de la Armada con el conocimiento del Pte. de la República.

A título de anécdota al día siguiente, el Ministro de Interior Dr. Corach hizo llegar exultante sus felicitaciones: "Por fin hemos pasado la hoja, felicitaciones pues ha sido un gran servicio al país". Así lo creíamos, pero luego como nación, tristemente involucramos.

(77)

Lo puse en la nota 72, así fue, yo lo creía a pie juntillas; era la "defensa de la Patria contra la acción teledirigida desde La Habana". Hoy sin duda hay más preguntas y dudas, pero es fácil ganar a las carreras del domingo con el diario del lunes.

(78)

Aunque hoy no parezca.

(79)

Aunque lo actuado por el gobierno poseía un alto grado de hipocresía, pues se ordenaba juzgar a los militares, salvo excepciones y solamente durante el período del Gobierno Militar.

(80)

Modificación al código de Justicia Militar, Punto final, Obediencia debida, etc.

(81)

A mi juicio, siendo en los hechos una operación de guerra el juzgamiento debió ser según las normas del Código de Justicia Militar y subsidiariamente el Código Penal.

(82)

Otro reconocimiento.

(83)

Evidentemente fue un error de apreciación.

(84)

Me refiero a la desaparición de mi cuñada Mónica Quinteiro en la ESMA.

hechos podrán desandar el horror vivido, solamente podemos ayudar a suavizar las cicatrices y contribuir en todo lo humanamente posible a superar las heridas.

¿Qué compromiso asumimos a raíz de tanto sufrimiento y dolor? Que en el orden republicano recuperado la única forma de defender nuestras instituciones, nuestra forma de vida y los derechos humanos es el estricto y total cumplimiento de la Constitución y de las leyes. Este procedimiento que veta el recurso a la violencia y que vale para todos los ciudadanos rige especialmente para nosotros –las Fuerzas Armadas– pues teniendo el poder que nos dan las armas para la defensa de la Nación, nos subordinamos al gobierno que tiene el supremo poder que aquéllas le otorgan.

Este principio orienta todo nuestro accionar y es el compromiso definitivo de la Armada para el futuro. Con él estoy seguro que serviremos a la Nación respetando a los hombres. Mis expresiones anteriores son un breve resumen de una historia cargada de violencia y la principal conclusión del análisis de este período es que la Constitución y las leyes deben regir todos los actos de nuestra Institución.

Ahora, ¿qué les queda a ustedes? Dos cosas: el cumplimiento irrestricto de las leyes y colaborar en la construcción de nuestro futuro con el orgullo de ser marinos.

Puerto Belgrano, 3 de mayo de 1995.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.

Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403

C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema82@yahoo.com.ar

www.aveguema.org.ar



EL IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN LAS APTITUDES DEL OFICIAL DE MARINA

César Recalde*

Imágenes cortesía de M. Claudia Nieves

**Nota:*

Este artículo fue redactado por el Comodoro de Marina Recalde en 1993, cuando era Teniente de Navío. Un grupo de camaradas poco tiempo atrás le recomendó publicarlo dada la vigencia de sus conclusiones. El trabajo no fue actualizado, manteniendo la redacción y estilo de un joven oficial en un tema que mantiene su interés.

El Director

Este artículo analiza la problemática de la práctica de la navegación a vela en la Armada Argentina. Presenta la existencia de un problema basado en la percepción errónea que el personal se forma de la actividad náutica a vela en la Armada y de la consecuente falta de recursos humanos y materiales. Plantea la cadena de objetivos dentro de la cual debería desarrollarse la vela en la Armada estudiando las razones para tener veleros oceánicos. Se determina que el efecto de la navegación a vela en las aptitudes del Oficial de Marina se centra en la formación, fortalecimiento, manifestación y exaltación de cualidades humanas, militares y profesionales. Finalmente se construyen conclusiones y recomendaciones al respecto.

1. INTRODUCCIÓN

La navegación a vela se mantiene en las armadas de primer nivel con propósitos -en general- vinculados a la formación de su personal, entre otros muy interesantes y provechosos fines. (Bavier, 1985). En nuestra Armada existe también tal idea general. Puede decirse que “a priori” la instrumentación completa de esa idea no es lo suficientemente efectiva o vigorosa para explotar sus beneficios.

En circunstancias normales tal aseveración sería muy discutible, pero teniendo en cuenta el promedio de días en el mar del Oficial medio en la actualidad, hacen que pueda calificarse de pésimas y peligrosas las condiciones de adiestramiento náutico y marino de oficiales, cobrando validez e importancia la NECESIDAD de discutir el tema.

Cada vez menos, los oficiales tienen la oportunidad de enfrentarse con el mar, tomar decisiones, justificarse en su esencia. Nuestros buques navegan cada vez menos.

Para iniciar este debate, el primer paso es la ineludible obligación de conocer las razones que existen para decir que navegar a vela es, por lo menos, **útil** para los fines de la Armada. Es decir, consolidar las relaciones de causa y efecto que sustentan a la VELA EN LA ARMADA. Sin ese conocimiento, y sin la convicción de los valores que de éste surgen, toda iniciativa vinculada al tema es carente de peso, contenido real, profundidad y perspectivas de éxito perdurable.

2. EXISTE UN PROBLEMA

Cada vez es más difícil tripular los veleros de la Armada. Existen números que analizados con el efecto integrador del tiempo lo comprueban.

Es una tendencia. Pero, ¿cuál es el problema? El hecho de que en el Velero Fortuna, en la última regata Buenos Aires-Río, fueran de la partida sólo dos oficiales entre 14 tripulantes, si bien puede parecer lo peor del problema, no es más que la punta de iceberg del problema real⁽¹⁾. Existen otros indicios:

- a. Cada vez menos oficiales y cadetes tienen motivaciones suficientes como para acercarse a la vela.
- b. Oficiales y cadetes que desearían hacerlo no lo pueden hacer por limitaciones vinculadas a requerimientos burocráticos o académicos o a sistemas ineficientes de convocatoria y selección. Válidos y necesarios, pero burocráticos y no marineros.
- c. Cada vez menos, los oficiales tienen la oportunidad de enfrentarse con el mar, tomar decisiones, justificarse en su esencia. Nuestros buques navegan cada vez menos.
- d. La errada percepción de que la vela significa sólo un deporte más, de aquellos en los que interviene la Armada, gana adeptos día a día.
- e. El desconocimiento de los valores que exalta la vela es generalizado.
- f. Desde la Escuela Naval, la idea de que el “equipo de vela” es algo solamente placentero y disolvente de la rigidez militar, se fortalece en algunos espíritus y también gana adeptos. Al respecto, se llega a extremos tales como que “conductores” reconocidos, aconsejen a sus subordinados alejarse de la vela para el bien de las carreras navales de éstos.
- g. No existe una regulación orgánica de la actividad que establezca los principios, los procedimientos y las normas. Por ello, la vela en la Armada se ve sujeta a los conocimientos o desconocimientos, a los incentivos o a las percepciones, de quienes tienen el turno de responsabilidad al respecto.
- h. Una estanqueidad orgánica que se incrementa con el paso del tiempo, favorece el desconocimiento y dificulta que el medio llegue a quien debería ser su razón de ser el Oficial de Flota.

Entre muchísimas otras, estas son algunas manifestaciones del problema. Podrían ordenarse por importancia, por área, por distancia conceptual a las causas o a las consecuencias, etc. Las he expresado en forma desordenada tal como un “brain storming”, típico paso del comienzo de los procesos de management moderno, como si hubiera arrojado los argumentos sobre la mesa.

(1)
El artículo fue escrito luego que el autor regresara de competir en la XV° Regata Buenos Aires Río de Janeiro 1993 como Comandante del Velero Fortuna.



Una reflexión orientadora es la siguiente: ¿Quién pierde?, ¿Qué se pierde?, ¿Cuánto?, ¿Qué valores?

¿Dónde están las peores consecuencias del problema? Ciertamente, no están en la performance de la Armada en la VELA para la “imagen” de la Armada. Van mucho más allá pues **la vela en la Armada debería ser un medio y no un fin**. Se afectan los Objetivos Ulteriores a los que debe apuntar toda la actividad de la Armada: Estar más preparados para PELEAR UNA GUERRA.

Se trata sin duda de un problema muy difícil. El propósito de este trabajo no es abarcarlo totalmente sino apuntar sólo a un aspecto,



el fondo inicial de conocimientos que se debe tener acerca de los beneficios que reporta la Vela en la formación naval. Por ello es necesario precisar **Límites**, ellos se encuentran analizando la inserción del tema en su esqueleto de objetivos.

3. LOS OBJETIVOS

La existencia de la vela en la Armada debería responder a encadenamientos de **Objetivos** que deberían estar explicitados y encadenados con la MISION DE LA ARMADA, y a su vez, la Orgánica ajustada para cumplir con el Objetivo Asignado que tal misión implica.

En tal orden de cosas, la vela debería ser el Objetivo Seleccionado para cumplir con un Objetivo Asignado. En un proceso de pensamiento inverso al del planeamiento, para **develar** objetivos es necesario preguntarnos ¿Para qué?, ¿Por qué? la Armada mantiene veleros. Las respuestas serán los incentivos que mueven a cumplir el objetivo asignado y a buscar los Objetivos Instrumentales para su logro.

Es necesario expresar la idea central tal cual se planteó en el párrafo anterior a efectos de poner en evidencia que la actividad en cuestión, como debería suceder con **Todas y cada una de las actividades de la Institución**, responde o puede encontrar sustento intelectual para su manejo en las herramientas de pensamiento que la Institución adopta para resolver sus problemas, que se encuentran parcialmente enunciados en el **“Manual de Planeamiento Naval”**. Vale decir, se debe buscar encadenamientos de causa y efecto puros en nuestra acción, lo cual implica ir más allá de la rutina que solo busca tachar día a día un cuadro en un esquema armado con borradores del año anterior y más allá de la frágil sensación de

La existencia de la vela en la Armada debería responder a encadenamientos de Objetivos que deberían estar explicitados y encadenados con la MISION DE LA ARMADA, y a su vez, la Orgánica ajustada para cumplir con el Objetivo Asignado que tal misión implica.



satisfacción que genera un triunfo en una regata oceánica o un subjetivo balance de prensa favorable.

Ahora, ¿cuáles son esos objetivos? Pueden encontrarse dispersos atisbos orientadores del aprovechamiento de la vela en algunos reglamentos o planes. Pero no son algo orgánico, perdurable a los hombres y al tiempo. No hay normas ni principios explícitos de nivel estratégico institucional que iluminen la acción, que sirvan de referencia y que abarquen la amplitud del tema en todas sus vertientes⁽²⁾.

He aquí, en el área de los objetivos las dos vertientes más importantes del problema:

- ¿Para qué?, ¿Por qué?
- ¿Qué?, ¿Cómo?

El primer par de preguntas es el conocimiento de la situación con relación a los incentivos. Es el pronóstico de la situación futura que mueve a actuar. Son las ganancias que se quieren obtener. Es el motor del hombre y de las instituciones: **Los motivos que los impulsan a actuar**. En definitiva, **Los Objetivos Ulteriores**, los propósitos.

El segundo conjunto de preguntas es el ¿qué hacer?, ¿cómo hacerlo?. Responde a los **Objetivos Instrumentales**. Es decir ¿Qué tareas componentes debo hacer para cumplir con los **Objetivos Seleccionados**? ¿Qué Orgánica adopto para cumplir las tareas? ¿Cómo hago jugar a la delegación de autoridad, la unidad de mando, el alcance del control y la asignación homogénea en los conjuntos orgánicos que deben satisfacer los requerimientos planteados por la tarea?

Cada una de estas áreas del problema, **que es uno solo**, requiere su esfuerzo intelectual y su dedicación.

Este trabajo sólo pretende introducir al lector en la primera de las áreas mencionadas. Esto es en las causas por las cuales es bueno que la Armada navegue a vela. Es el paso imprescindible de conocimiento mínimo de la situación y los incentivos para poder instrumentar la idea de que la Institución tenga veleros y los use bien.

Pero aún falta otro desvío en la ruta por seguir, puesto que no se analizarán **todas** las razones por las cuales se debería poseer veleros oceánicos sino solamente un grupo particular de ellas.

4. LAS RAZONES PARA TENER VELEROS OCEÁNICOS

Ante la difícil pregunta ¿Para qué?, ¿por qué? la Armada tiene veleros, surgen cuatro vertientes de posibles respuestas generalizadoras:

- Relaciones Publicas/ Institucionales
- Educación Naval
- Tradición
- Inercia

⁽²⁾
En la actualidad, una Resolución del Jefe de Estado Mayor General de la Armada institucionaliza las cuestiones vinculadas a la navegación a vela en la Armada.

En la primera de las vertientes deberían considerarse dos opciones conceptuales. Una de ellas es el empleo de los veleros en actividades de *relaciones públicas*” propiamente dichas, esto es vinculadas con la “imagen” que la Institución pretende formar en la opinión pública.

Otra posibilidad es el empleo de los veleros como instrumentación de políticas vinculadas con aspectos particulares de los intereses marítimos que la Armada pretende edificar o mantener en el país. Cada una de ellas tiene consideraciones de valor o de manejo que justifican su estudio separado.

En la segunda de las vertientes se considera el empleo de veleros para la “**Educación Naval**”, considerada en su más amplio sentido, esto es abarcando la formación, la instrucción y el adiestramiento marino del personal.

Al referirnos a formación deberíamos pensar en cualidades humanas y militares y al referirnos a instrucción y adiestramiento a aptitudes, conocimientos o habilidades profesionales que se procura crear, mejorar, mantener, incentivar o evaluar.

La tercera, puede considerarse como una necesidad institucional movilizadora por principios de poca utilidad práctica pero de valor ético. Es decir mantener presentes símbolos del pasado para darle relevancia a la Institución a través de éste.

La cuarta vertiente, puede considerarse como la consecuencia del paso del tiempo y de la permanencia de las cosas sin ser replanteadas. Esta idea es válida si se tiene en cuenta que Armadas parecidas a la Nuestra como la de Brasil, adoptó nuevos rumbos al respecto al incorporar el Buque “BRASIL” y vender el maxi “CISNE BRANCO” (ex Ondine). Quizá sea el producto de haber repensado todo su esquema. Quizá haya algo que aprender de eso. Tal vez no⁽³⁾.

En este artículo, de las cuatro opciones, solamente me aboco a analizar la segunda. Teniendo conciencia que las otras quizás merecen cada una su análisis por separado.

He adelantado que para poder valorar el problema en cuestión, es necesario analizar cual es carácter del impacto que la navegación a vela tiene sobre las cualidades humanas y militares básicas y las aptitudes conocimientos o habilidades profesionales.

Sería asimismo necesario un estudio del costo comparativo que existe para lograr efectos similares sobre las cualidades o aptitudes con otros medios distintos a los veleros oceánicos, pero tal análisis de números excede el alcance y propósito del presente trabajo. Sería un análisis de **Aceptabilidad** mientras el presente es un análisis de **Aptitud**. No obstante y a modo de **Apreciación Preliminar** se puede decir que usar veleros a los fines en cuestión es **Factible** por la experiencia ganada hasta el presente y **Aceptable** en términos generales.

5. EFECTOS DE LA NAVEGACIÓN A VELA SOBRE CUALIDADES Y APTITUDES

La navegación a vela en general, y la oceánica en particular generan efectos de un espectro muy amplio sobre cualidades y aptitudes. En general se puede hablar de un balance positivo pero debe tenerse presente que también podrán encontrarse aspectos negativos.

En rigor deberían hacerse distinciones sobre el efecto de la navegación a vela para cada jerarquía o para cada ciclo de formación del personal militar.



Al referirnos a formación deberíamos pensar en cualidades humanas y militares y al referirnos a instrucción y adiestramiento a aptitudes, conocimientos o habilidades profesionales que se procura crear, mejorar, mantener, incentivar o evaluar.

(3) N. del E.: Actualmente la Marina de Brasil dispone de un “tall ship” llamado Cisne Branco.

No obstante tal requerimiento de honestidad y precisión intelectual se puede salvar pensando que, la cuestión atinente a la fase del ciclo de formación en la cual se encuentra un individuo pasa a ser un problema de intensidades o gradientes de los efectos.

Vale pensar pues, en aras de la simplificación, que del amplio espectro de efectos los más importantes o notables son:

- Creación
- Fortalecimiento
- Manifestación
- Exaltación

La **creación** de una cualidad está ligada por una relación de utilidad en forma directa con la **Formación** del personal mientras que la creación de un conocimiento o aptitud está íntimamente ligada con la **Instrucción** y aún el **Adiestramiento**. Vale decir, la navegación a vela **permite** la creación de ciertas cualidades o aptitudes, con lo cual es un instrumento válido de la **Educación** en los estratos fundamentales de la formación humana y/o militar o en los estratos útiles de la Instrucción y/o Adiestramiento.

El fortalecimiento se refiere a poner en valor, generar un mayor arraigo en la persona de cualidades o aptitudes que normalmente posee. Es también un instrumento de la **Formación**.

La manifestación de cualidades o aptitudes es la puesta en evidencia de la intensidad o calidad de las mismas. Es decir, existen cualidades o aptitudes que normalmente no se ponen en evidencia y que en son necesarias para la guerra. Es necesario evaluarlas. He aquí una herramienta de precisión para **evaluar** y **calificar** a los hombres en virtudes que de otra manera no podrían verse en escena.

La exaltación de virtudes puede concebirse como el proceso interactivo social por el cual los integrantes de un grupo adquieren sensibilidad hacia ciertas cualidades por motivos vinculados a las circunstancias. He aquí una herramienta de la **Conducción**. Un ejemplo: a bordo de un velero oceánico se exalta entre otras virtudes el valor. Un hombre valiente emplea esa virtud como potente herramienta de su ascendiente.

Teniendo en mente una distinción conceptual de los distintos efectos que la navegación a vela provoca en cualidades y aptitudes, estamos en condiciones de analizar pormenorizadamente cuales son los procesos casuísticos que gobiernan esta edificante interacción.

La manifestación de cualidades o aptitudes es la puesta en evidencia de la intensidad o calidad de las mismas. Es decir, existen cualidades o aptitudes que normalmente no se ponen en evidencia y que en son necesarias para la guerra. Es necesario evaluarlas. He aquí una herramienta de precisión para evaluar y calificar a los hombres en virtudes que de otra manera no podrían verse en escena.



6. IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN CUALIDADES HUMANAS BÁSICAS

Para una acabada comprensión de las improntas que la navegación a vela, en particular la oceánica deja en los hombres, es necesario un acabado conocimiento de las características y particularidades de tal actividad. Por tal motivo, en el análisis pormenorizado de efectos se ilustrará el proceso con ciertos detalles o ejemplos que a riesgo de parecer reiterativos o perogrullescos, pretenden reforzar la aprehensión de los conceptos.

6.1 Autoestima vs. Egoísmo

La superación de dificultades **genera** y **fortalece** la autoestima. La navegación a vela impone constantes y



crecientes dificultades de nunca acabar. Desde el esfuerzo constante que significa superar el cansancio y el mareo hasta la sofisticada superación en la calidad de timonear o hacer una maniobra.

El hombre de bien, para ser seguro, debe autoestimarse, saber cuanto vale. La vela lo pone a prueba como pocos otros deportes con relación a la orientación pretendida. Es muy notable cuanto se afirma la personalidad en los niños luego del primer año de navegar en Optimist. El militar en formación tiene muchas áreas oscuras en las que es un niño. Las dificultades de la navegación a vela contribuyen a llenar esos intersticios con vigor espiritual.

Existe un límite o un efecto no deseado. La competencia, como en cualquier otro deporte, si está acompañada de éxito, puede generar egoísmo. Naturalmente que se requiere de una tierra fértil para que la planta del egocentrismo crezca, pero ocurre que la competencia constante contra los elementos que significa navegar a vela y con éxito a edades mentales tempranas puede hacer de un hombre normal un **“Simbad el marino”** (genio de la mar océano) o un **“Paul Evstrom”** (ídolo mundial de los veleristas que compiten). Es un riesgo. aceptable dado que el nivel de la competitividad en Argentina es de naturaleza principalmente “amateur”.

6.2 Compañerismo y espíritu de equipo

Los vínculos que se crean cuando en común se persigue un objetivo o se doblegan las dificultades, cosa común en la navegación a vela, superan normalmente las ambiciones personales de destacarse. La necesidad de apoyarse absolutamente en otro fortalece una confianza que da vida a una camaradería real y profunda que permite logros más allá de lo esperado.

Durante un seminario sobre conducción realizado en 1992 en el CURSO DE APLICACIÓN PARA OFICIALES NAVALES, se indagaba acerca del origen de la cualidad definida como



En un velero en alta mar, una de las pruebas de valor más notables es ir a la proa para hacer cambio de velas con condiciones de fuertes vientos y mar gruesa. El viento hace violento y peligroso el trabajo con las velas. El mar normalmente barre con agua sólida la proa llevándose todo lo que no esté firme.

valor, de la causa de acciones heroicas. Entre los diversos factores que contribuyen a fortalecer el espíritu de un combatiente se llegó a la conclusión que el compañerismo generaba compromisos psíquicos, vinculados al deseo de no defraudar a los camaradas, de tal intensidad en los grupos que en muchas ocasiones podía imputarse como el factor determinante de los actos de valor.

En un velero en alta mar, una de las pruebas de valor más notables es ir a la proa para hacer cambio de velas con condiciones de fuertes vientos y mar gruesa. El viento hace violento y peligroso el trabajo con las velas. El mar normalmente barre con agua sólida la proa llevándose todo lo que no esté firme. La fuerza de un hombre puede no ser suficiente para mantenerse a bordo. En tales circunstancias, es notable como al principio es difícil arrancar desde la relativa seguridad del cockpit, pero basta que alguien diga vamos, aún sin estar seguro de lo que dice, para que el resto, normalmente todos, generen su ánimo para acompañarlo. Esta reacción realimenta a su vez el ánimo del primero que dio la voz.

Por otra parte, se da una excelente práctica de trabajo en equipo que deja una impronta notable hasta en el menos preocupado por aprender. El trabajo en equipo es esencial a la mayoría de las maniobras. El error en el puesto más insignificante, en la tarea más subalterna y simple de todas puede significar romper un palo, tumbar un barco. Por eso enseña tanto.

6.3 Templanza

Las condiciones en un velero, especialmente en una regata oceánica pueden ser mucho más penosas que lo peor que la imaginación logre configurar. El cansancio, el sueño, el frío, la

mala alimentación, forjan hasta el espíritu menos decidido a enfrentar a las circunstancias. Luego del fuerte impacto de una regata oceánica de varios días, los problemas normales de la vida o del servicio, adquieren una dimensión más moderada.

6.4 Humildad

Enfrentarse a la hostilidad del mar en contacto con los elementos y el miedo sirven para dar una adecuada imagen de la pequeñez del hombre frente a la naturaleza. Esta sensación es viva en los momentos difíciles cuando se teme por la seguridad del barco, por la propia vida y la de los compañeros. La impronta que queda es la conciencia de lo poco que separa al hombre de la muerte. En una embarcación pequeña esta sensación es siempre más viva.

Por otra parte, la complicada interacción de factores que se da en cada circunstancia para ganar o perder, para salvarse o perecer hacen que el hombre reconozca que la idea o la acción del más subalterno pueda ser más adecuada que la propia. Ayuda a saber escuchar.



Enfrentarse a la hostilidad del mar en contacto con los elementos y el miedo sirven para dar una adecuada imagen de la pequeñez del hombre frente a la naturaleza. Esta sensación es viva en los momentos difíciles cuando se teme por la seguridad del barco, por la propia vida y la de los compañeros.

6.5 Iniciativa

El éxito o fracaso en una regata oceánica, o la seguridad del barco, pueden depender de acciones individuales y anónimas de cada uno de los tripulantes. Una entalingadura mal hecha, un tambucho mal cerrado, una sentina insuficientemente achicada, un derrame de comida en las chazas, una driza enredada son ítems frente a los cuales puede estar un hombre sin otro testigo que su conciencia. Tal circunstancia normalmente moviliza y habitúa al menos egregio de los hombres si tiene el adecuado incentivo y comprensión de la importancia de obrar por sí y sin supervisión posible alguna.

7. IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN CUALIDADES MILITARES

7.1 Valor

Esta cualidad militar esencial fácil en su aprehensión conceptual constituye un real problema en su manejo instrumental en la conducción. Requeriría un extenso estudio exclusivo que excede los alcances del presente trabajo.

El primer problema para hablar del valor está en un detalle, ni en la foja de conceptos del personal superior ni en la del subalterno, el valor figura como un ítem para calificar. La pregunta que naturalmente surge es ¿no le interesa a la Armada saber cuál es el VALOR de sus hombres? La respuesta natural debería ser sí, la Armada necesita hombres valientes, capaces de “irse a pique antes que hundir el Pabellón» (4).

Pero se trata de un problema complicado. Quizá tenga una de sus raíces en la dificultad intrínseca y tradicional de **pronosticar**, en función de datos subjetivos de tiempo de paz, cuál será el comportamiento del hombre en tiempo de guerra. No obstante, los elementos de juicio perceptibles del problema hacen pensar que puede ser un tema que, a la fecha, no tiene una solución definitiva o que, por lo menos, hay lugar a dudas.

En la Escuela Naval el tradicional «salame» desde lo más alto del trampolín era más una prueba de coraje que de habilidad. Con el tiempo su ejecución estaba autorizada o dejaba

(4)
N. del E. en la actualidad las fojas de concepto ponderan un ítem “Valor ante situaciones de riesgo”

de estarlo. Tenemos dudas: el riesgo para aprender no es fácil de aceptar. El S3P prevé el concepto de **riesgo aceptado** en el adiestramiento como un medio de lograr mayor «realismo» en las ejercitaciones. ¿El mayor realismo, no es una manera de que parezca más cercano a la guerra? Estoy convencido que **sí**. Sería deseable que el concepto de riesgo, ya meditado y aceptado, se extrapolara al ámbito de la **Formación**.

Pero, ¿para qué sirven las pruebas de valor? En general sirven para **Formar** a los militares para que la cercanía habitual al peligro aumente las probabilidades de un comportamiento valiente en la guerra o en situaciones difíciles. También sirven para **Seleccionar** a los más valientes y a aquellos que, la falta flagrante de valor, hace candidatos a un pronóstico pesimista para la guerra y para **Calificar**, esto es dar a cada uno lo suyo, armar el «ranking» para tener **Comandantes valientes** en la guerra. O por lo menos con pronóstico de valor medianamente optimista.

Repasados los elementos de juicio presentes y esenciales acerca del valor en la Armada, ¿que impronta da la navegación a vela?

En particular la navegación oceánica de largo aliento en veleros es una prueba continua de valor. Hace falta valor para ir a la proa tal cual fue descrito en el párrafo 6.2., para subir mediante una driza a un mástil que se mueve en forma pendular a 60 km por hora de velocidad tangencial, para derivar un barco hacia las rocas cuando se encuentra sin velocidad para gobernar como única alternativa de salvación, para decidir aceptar el riesgo de una «tumbada» con mar gruesa al izar un spínaker con vientos de 40 nudos y para superar la mayoría de las dificultades que el mar presenta en ese tipo de embarcaciones.

El vuelo, la navegación en submarinos, el buceo, las actividades de las tropas especiales presentan pruebas de valor que ponen a sus protagonistas en contacto con el riesgo. Para los Oficiales Navales, quedan pocas oportunidades similares. La navegación a vela oceánica sirve a tal fin.

7.2 Abnegación

Otra cualidad no evaluada en las fojas de concepto. Tal vez por la dificultad de salvar los juicios de una excesiva carga de subjetividad y diferencias en la valoración.

No obstante, la abnegación como **Negación** de los intereses o necesidades propias en aras de algo superior es imprescindible en el militar. Refuerza esta idea el conocimiento de que el hombre sólo se mueve por **Principios o Conveniencia** y que la abnegación normalmente está más vinculada con los primeros.

La navegación a vela exige normalmente un trabajo previo de alistamiento que normalmente es duro y difícil. Cumplirlo ya es en sí mismo un ejercicio y una prueba de abnegación. Dormir a sotavento es cómodo y de noche es probable que no lo note nadie, es abnegación el trabajo extra que significa «trincarse» en una cucheta a barlovento en aras de la performance del barco.

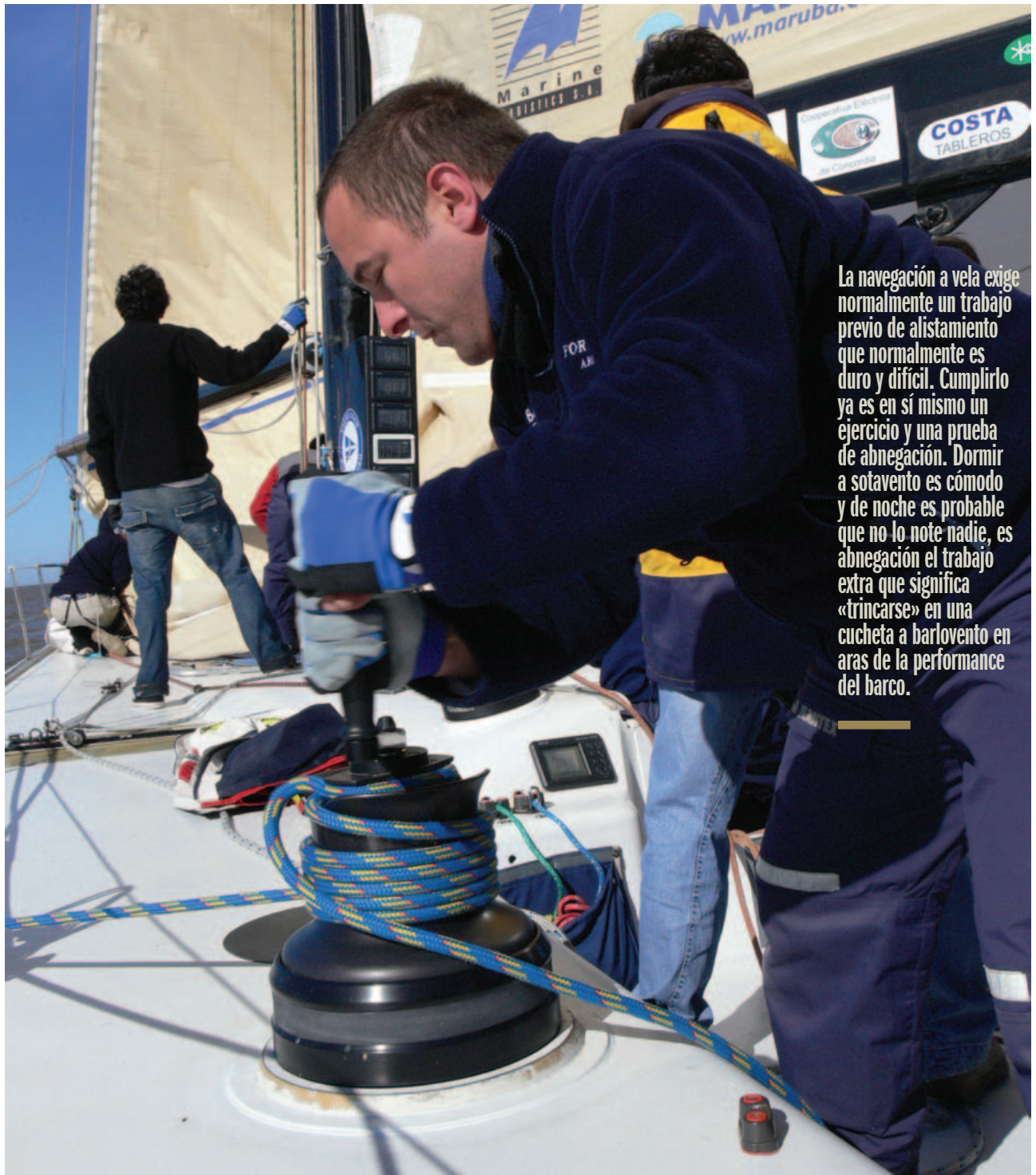
7.3 Subordinación

La formación de la subordinación debería ser un proceso continuo en la educación naval. En los veleros oceánicos se dan los dos tipos esenciales de subordinación que se requiere en un militar.

Primero, la subordinación leal y activa. Lealtad verdadera y profunda hacia el superior al dar la propia opinión con respeto y honestidad intelectual opuesta a la dolosa actitud de decir que sí al superior para quedar bien en contra de los propios principios. Subordinación activa que no espera ser consultada para jugarse y opinar. Este tipo de subordinación se ejercita en veleros oceánicos especialmente en regatas dado que a causa de la cantidad de factores interactuantes un hombre no puede tener la visión global de todo, en todo caso la visión que tiene y las soluciones que puede dar, serán siempre de inferior calidad que aquellas que surgen de la evaluación de diversos asesoramientos.

El vuelo, la navegación en submarinos, el buceo, las actividades de las tropas especiales presentan pruebas de valor que ponen a sus protagonistas en contacto con el riesgo. Para los Oficiales Navales, quedan pocas oportunidades similares. La navegación a vela oceánica sirve a tal fin.

Segundo, la subordinación automática y refleja que no piensa en otra cosa que cumplir lo ordenado con máxima eficiencia con independencia de la opinión propia. Este tipo de subordinación se ejercita en veleros oceánicos en las situaciones límite por toda la tripulación y en la mayoría de las situaciones para la parte de la tripulación que reconociendo que su horizonte de conocimientos de la situación es limitado, acepta las decisiones sin hesitar. Es típico que los cambios de velas, actividades penosas y de un alto esfuerzo físico, en muchas ocasiones sean muy discutibles, no obstante el esfuerzo, normalmente un tripulante «del cockpit para proa», no discutirá las decisiones del Jefe de Guardia o Comandante.



La navegación a vela exige normalmente un trabajo previo de alistamiento que normalmente es duro y difícil. Cumplirlo ya es en sí mismo un ejercicio y una prueba de abnegación. Dormir a sotavento es cómodo y de noche es probable que no lo note nadie, es abnegación el trabajo extra que significa «trincarse» en una cucheta a barlovento en aras de la performance del barco.

A bordo de un velero oceánico, especialmente en regata, el Comandante y el Jefe de Guardia se ven sometidos a constantes decisiones y en muchos casos se llega a las sofisticadas condiciones de decidir en incertidumbre.



Tal ejercicio de la subordinación a bordo de veleros es tan vivo y habitual que las relaciones humanas que se generan son paradigmáticas y por lo tanto, extremadamente formativas.

7.4 Decisión

La actividad intelectual más recurrente y necesaria en un Oficial. A bordo de un velero oceánico, especialmente en regata, el Comandante y el Jefe de Guardia se ven sometidos a constantes decisiones y en muchos casos se llega a las sofisticadas condiciones de decidir en incertidumbre. Tal es el caso de los cambios de vela, o viradas navegando de bolina en que no se sabe a ciencia cierta cual es el pronóstico de la situación. Sólo se tienen indicios. Del mismo modo se toman decisiones basadas en posiciones apreciadas de rivales. Esas decisiones son difíciles, el error es fácil de cometer y la comprensión de la tripulación difícil de lograr, más aún porque no se pueden dar explicaciones.

El Comandante de un velero oceánico de la Armada en el mar, tiene instrucciones generales que cumplir pero no tiene prácticamente ninguna posibilidad de recurrencia o consulta. Está solo. Como el Comandante de un Submarino o de una fracción de IM aislada en el terreno. En tal situación **Debe decidir**.

Este ejercicio vivo de la decisión hace de la navegación oceánica una práctica irremplazable de una de las facetas más difíciles de la profesión naval.

Tal ejercicio de la decisión es muy difícil de lograr en otras condiciones.



7.5 Cualidades de conductor

El crecimiento de toda aquellas cualidades o aptitudes que genera la navegación a vela oceánica motiva un incremento natural en el ascendiente que fortifica el liderazgo.

En particular, en los veleros se da un prematuro ejercicio de la conducción en aspectos muy amplios a escala reducida. Es un excelente laboratorio de entrenamiento de futuros Comandantes.

El Comandante de un velero oceánico se enfrenta a un desafío notable en términos de conducción. Debe conjugar y sumar los ánimos de tripulaciones normalmente heterogéneas. En particular en regatas oceánicas es dónde más se pone en evidencia la conducción como la más exquisita mezcla entre obligar y convencer. Esto sucede porque el margen de acción individual con dificultad de supervisión en tiempo real es tan grande que si la tripulación no está íntimamente convencida y motivada hacia los objetivos del barco, las posibilidades de fracaso por suma de pequeños detalles o errores es altísima.

El primer ejercicio imprescindible de **Conducción** que se practica en un velero oceánico, especialmente en regatas es el del **EJEMPLO**. En toda circunstancia el líder a bordo se mueve primero, se

acuesta último, come último, va primero al lugar más riesgoso, limpia mejor, en síntesis todo lo que ordena lo hizo, lo hace mejor y con más ganas que nadie y lo hará cuando sea necesario. Sin el ejemplo de los superiores (aún en barcos civiles hay superiores y subalternos) la performance de un velero decrece en forma notable. Las circunstancias solas obligan a dar el ejemplo. Por ello, la vela oceánica es un fortalecedor de esta herramienta de conducción.

El alistamiento de un velero oceánico es una tarea particularmente dura y compleja, sobre todo cuando los medios disponibles son escasos. Requiere del empuje de un conductor militar que con el ejemplo afronte con agresividad las tareas más desagradables y penosas pero a la vez exige de cualidades especiales de administración de recursos humanos y materiales características de un gerente moderno, sutil y eficiente.

En las situaciones críticas, la inhibición o hiperactividad colectiva descontrolada típica de los grupos en tales circunstancias requiere de la presencia de ánimo del líder. Esto es particularmente notable en los veleros oceánicos donde el mar, la maniobra, la táctica imponen situaciones límite en las cuales la presencia de ánimo del Comandante se ve sometida a difíciles pruebas.

En situaciones límites también se puede presentar uno de los mayores desafíos del militar, ordenar a otro una tarea de aquellas que se perciben como «mandar al muerte». Esto es que no está tan lejos de lo posible la necesidad de mandar a la proa, al tope del palo a

El Comandante de un velero oceánico se enfrenta a un desafío notable en términos de conducción. Debe conjugar y sumar los ánimos de tripulaciones normalmente heterogéneas.



un tripulante en condiciones de mal tiempo y eso significa sin duda un riesgo altísimo. El balance de un hombre o trece y el barco estará presente en esa conciencia. Este ejercicio del Comando es muy difícil de lograr en otras circunstancias.

7.6 Resistencia al sueño

La vigilia de largo aliento y la plena acción en situaciones de falta de sueño son condiciones típicas de trabajo del militar. Una de las penurias más típicas del mal tiempo en veleros oceánicos y sobre todo en regata es la falta de sueño y la necesidad consecutiva de trabajos duros y riesgosos o bien de decisiones o acciones lúcidas en tales condiciones. Este ejercicio de la resistencia es válido para hombres de cualquier componente del Poder Naval.



7.7 Agresividad

La agresividad es un componente imprescindible para el éxito en un velero. Desde la agresividad que permite afrontar las tareas más duras o penosas con energía hasta la necesaria para tomar decisiones instantáneas en las distancias cerradas características de una largada contra competidores que también son agresivos. Todos los tripulantes ejercitan esta virtud militar básica en cada uno de sus niveles y circunstancias.

8. IMPACTO DE LA NAVEGACIÓN A VELA EN LA FORMACIÓN, CONOCIMIENTOS O APTITUDES PROFESIONALES

8.1 Juicio Táctico

No existe ninguna actividad humana que se parezca más a la guerra en el mar que una regata oceánica.

Desde aspectos genéricos y conceptuales como la oposición de rivales y objetivos que lograr en tiempo y espacio hasta el detalle de la influencia del pronóstico meteorológico en la decisión o la incertidumbre y las conjeturas acerca de la posición de los demás, todo guarda una relación considerable con las vivencias, expectativas y decisiones que se supone implica la guerra en el mar. Se presentan incluso las relaciones de compromiso entre riesgo y beneficios en situaciones difíciles desde el punto de vista puramente táctico. Típicas al respecto son las decisiones de en qué momento virar al navegar de bolina.

Se repite, en regatas oceánicas, el proceso operativo de obtención, representación y evaluación de la información previo a la decisión. Por supuesto, falta el paso de di-

seminación. Pero ocurre que el tipo de exigencia táctica de una regata se parece más al Comando solitario de un Submarino, al del Comandante de una Fuerza o Grupo de Tareas, que al de uno de los buques que lo integran.

Existe un objetivo por lograr. Se opone el medio ambiente y los rivales. El medio ambiente tiene sus códigos que permiten predecir sólo parte de sus efectos sobre la propia misión. El resto es incertidumbre y riesgo. No todos los rivales son iguales, existen unos de más riesgo que otros. El táctico debe lograr balancear costo beneficio de lo que hace contra el ambiente o contra los rivales. El concepto de **Posición relativa favorable (PRF)** está omnipresente desde la largada hasta la llegada. PRF respecto del medio ambiente y respecto a los rivales: **TÁCTICA PURA.**

La agresividad es un componente imprescindible para el éxito en un velero. Desde la agresividad que permite afrontar las tareas más duras o penosas con energía hasta la necesaria para tomar decisiones instantáneas...



8.2 Ojo marinero en la maniobra

No existe **NADA, ABSOLUTAMENTE NADA** tan contribuyente a formar el ojo marinero de un hombre como es la navegación a vela.

Las simples maniobras en puerto ya son, a la vela, un desafío. Atraque, fondeo, largarse a vela encierran una comprensión tan sutil de las fuerzas intervinientes, aguzan la habilidad y la percepción de tal manera que cuando las mismas maniobras deben hacerse a motor, el dominio de las situaciones se hace casi completo, por obra del mayor control que la propulsión disponible implica.

Las maniobras en cubierta en un velero oceánico son paradigmáticas en cuanto a requerimientos de coordinación, atención y preparación. Una braza de spínaker con 30 nudos de viento, con el velero rolando hasta 30 grados a cada banda no tiene mucha menos dificultad en su maniobra que el andarivel de una maniobra de traspaso de pesos pesados. Luego de varios días maniobrando en la cubierta de un velero oceánico, el marino desarrolla un ojo marinero que lo hace sin duda mucho más hábil en cualquier maniobra a bordo de un Destructor.

Las largadas de las regatas son a su vez la máxima expresión marinera de maniobras de alta velocidad relativa en distancias muy cerradas. Treinta barcos maniobrando para largar por una línea de 200 metros de largo en el mismo momento y desde la posición relativa más favorable que reduce la línea a un décimo del largo total son un ejercicio de habilidad marinera inigualable.

8.3 Mentalidad Operativa

Las maniobras en cubierta en un velero oceánico son paradigmáticas en cuanto a requerimientos de coordinación, atención y preparación.

Los problemas que se manejan para preparar un velero, navegarlo, competir, son, sin dudas, análogos a la problemática operativa de cumplir una misión. Los principios del Planeamiento Operativo se aplican en forma práctica e intensa desde que se conoce la misión hasta que se la cumple. Se manejan problemas de Personal, Inteligencia, Operaciones, Logística y Comunicaciones.

Armaz la dotación implica el manejo de recursos humanos en aras de una misión. La selección de los mejores, su motivación, su conducción, su administración son la generalidad de los difíciles problemas que se plantean.

El conocimiento de la preparación de los rivales, de su grado de adiestramiento que puede condicionar determinados comportamientos tácticos, de la mentalidad de los capitanes de otros veleros. El conocimiento o la intuición acerca de la posición o capacidades de otro velero, son algunas de las cuestiones que la tripulación debe pensar y solucionar.

Las instrucciones de regata son muy parecidas a las Órdenes de Operaciones, contemplan aspectos de derrotas, notificaciones, hasta un Plan de Comunicaciones que requiere las previsiones y medidas para su cumplimiento. La meteorología, la navegación táctica constituyen aspectos que deben ser manejados y que sirven al ejercicio de la mentalidad operativa. En definitiva, **Supervisión de la acción**, es decir apreciar la situación y decidir, es el intenso pan de cada día en una regata oceánica.

Finalmente, frente a lo operativamente deseable se opone, con fuerza tenaz lo **Logísticamente posible**.

El cálculo fino de la mínima cantidad de combustible necesaria para cargar las baterías y una maniobra de atraque, la actualización de ese valor incluyendo en el proceso mental los conceptos de **Mínimo de seguridad, Mínimo de operación**, etc. , la cantidad mínima de víveres, repuestos, entre otros cientos de aspectos, constituyen un ejercicio completo de pensamiento logístico. Esta gimnasia se va haciendo carne en cada uno de los tripulantes y facilita su adaptación a un problema militar por la consideración mental constante que el grado de factibilidad que lo apto oculta en los deseos.



El conocimiento o la intuición acerca de la posición o capacidades de otro velero, son algunas de las cuestiones que la tripulación debe pensar y solucionar.

8.4 Meteorología práctica

Hoy que los medios en oposición se equilibran, cobran especial importancia aspectos que antes no eran factores determinantes. La meteorología es uno de ellos. La presencia constante en el pronóstico de la situación que tiene la meteorología en la guerra naval sólo es igualada en la navegación oceánica y en particular en las regatas. El viento y el estado de mar futuros, o presentes en otras áreas son elementos de preocupación constante en un capitán de un velero oceánico. Los elementos de los que se disponen son de un espectro muy amplio que va desde receptores de fax más modernos que los que pueda tener cualquier buque de nuestra Armada a elementos primitivos tales como la observación sistemática del barómetro y el cielo para encajarlos en algún verso marinero sobre el tiempo. La ejercitación que sobre meteorología tiene lugar en un velero oceánico no tiene igual como medio de instrucción y adiestramiento de un marino militar.

8.5 Navegación

Los requerimientos de navegación de un velero, especialmente en una regata oceánica, tienen, sin duda, requerimientos muchísimo más exigentes que cualquiera que pueda imaginarse en un buque de guerra, en términos de meticulosidad, dificultad y complejidad por el peso de los factores intervinientes.

La práctica de navegación en un velero oceánico ejercita al marino en un espectro extremadamente amplio que va desde la comprensión y manejo de navegadores GPS de una sofisticación y prestaciones que de lejos exceden lo mejor que hay en la Flota, hasta la penosa tarea de navegar en condiciones de último back up, esto es con corredera de objetos arrojados y compás magnético, registrados en una planilla para la estima y cálculo astronómico para el fix. En todo el espectro, los requerimientos de precisión y método para sacar conclusiones de la información de la propia navegación son extremadamente altos con relación a un buque normal. Entre otras causas, porque determinar con exactitud el vector corriente es mucho más importante en un barco que navega a 5 nudos que en uno que navega a 15 en condiciones similares.

En particular, la navegación astronómica se hace tan difícil, que los métodos de medición y cálculo se hacen extremadamente sofisticados y particulares para disminuir los errores no sistemáticos inherentes al movimiento y a la dificultad de saber en que cresta de ola estará el horizonte en el próximo segundo. El ejercicio en tales condiciones y con tales métodos hace del cálculo a bordo de un buque de guerra una práctica sin dificultades.

La necesidad de saber la posición, con qué velocidad y rumbo se navega respecto al fondo obliga a emplear diversas fuentes. El ejercicio de ponderar el valor de cada una, de admitir y navegar un círculo de incertidumbre es invaluable para la formación de la mentalidad náutica del hombre de mar.



La largada de una regata implica el dominio del problema cinemático de no colisionar con otro barco en distancias cerradas y a altas velocidades relativas. Debe agregarse el ingrediente de que además debe evitarse ser embestido, lo cual puede ser un elemento dentro de las reglas del juego.

8.6 Cinemática

El círculo Martin debe suponerse impreso a fuego en el pensamiento de un Oficial de Marina. La agilidad en el pensamiento cinemático es una condición esencial en el “Oficial Operativo”.

La práctica del cálculo cinemático en veleros oceánicos, especialmente en regata es un elemento común e intenso.

La largada de una regata implica el dominio del problema cinemático de no colisionar con otro barco en distancias cerradas y a altas velocidades relativas. Debe agregarse el ingrediente de que además debe evitarse **ser embestido**, lo cual puede ser un elemento dentro de las reglas del juego. Este ejercicio de la cinemática instantánea es extremadamente valioso.

La navegación táctica es una práctica cinemática por excelencia, esto es, navegación relativa respecto a un punto (una marca de recorrido), a una línea (el viento), o uno o varios rivales. El cálculo de cuánto barlovento se ganó o se pretende ganar con un rumbo determinado hace entrar la mayoría de los elementos esenciales del plotting relativo y de los diagramas de vectores.

El viento, factor determinante de la situación y omnipresente en las operaciones navales, repite tal condición en grado pleno en las regatas oceánicas. El cálculo del viento relativo luego de una virada debe ser absolutamente exacto, un error de 10 grados puede significar que la vela que se iza no sea la adecuada y el doble cambio de velas significa perder. La conciencia constante de la composición de vectores que gobierna el viento relativo es un elemento de altísimo valor en la base de conocimientos y habilidades de un Oficial de Marina, la navegación en veleros, especialmente en regatas es el mejor y más efectivo ejercicio para lograr dicha conciencia.

8.7 Tradiciones Marineras

Los buques de la Armada son celosos custodios de ciertas tradiciones marineras de larga raigambre, muchas de ellas originadas en la vela.

El yachting, es una actividad donde muchas de tales tradiciones se cuidan con esmero. El arrancho marino de las embarcaciones, el brillo de los bronce, el baldeo diario de cubierta, aún las obligaciones vinculadas a las banderas que iza un velero en puerto y en el mar son detalles muy observados por aquellos que aman esas tradiciones. (Mitchel, 1985)

9. CONCLUSIONES

9.1 La navegación a vela especialmente la oceánica y particularmente en regatas **favorece** la **CREACIÓN, FORTALECIMIENTO y EVALUACIÓN de CUALIDADES HUMANAS Y MILITARES BÁSICAS y CONOCIMIENTOS, APTITUDES O HABILIDADES PROFESIONALES.**

9.2 La situación presupuestaria actual **DIFICULTA** la formación militar, la instrucción y el adiestramiento marino del personal de la Armada.

9.3 El empleo de veleros como paliativo a lo indicado en 9.2. es, por lo menos, APTO.

9.4 Un conocimiento más profundo y difundido de los efectos de la navegación oceánica sobre cualidades y aptitudes, **FAVORECE** el logro de una más adecuada percepción de el tema general de la **VELA EN LA ARMADA**.



10. RECOMENDACIONES

El problema de la VELA EN LA ARMADA es de un carácter tan global y complejo por la cantidad de variables que se superponen a principios o conceptos simples, que las recomendaciones para su solución deberían ser el fruto de un trabajo de mucho más alcance que el presente.

Este trabajo puede considerarse conceptualmente como una información a constituirse como elemento de juicio en el análisis de la situación que, para resolver el problema global, se efectúe.

En tal orden de cosas, las únicas recomendaciones que pueden considerarse consecuencia de este trabajo son tres:

10.1 Difundir en todos los estratos de la Armada la necesidad de conocer los efectos que la vela tiene sobre las cualidades y aptitudes del personal, a fin de orientar la percepción del tema hacia versiones más reales y útiles.

10.2 Desarrollar un plan de empleo de la navegación a vela como recurso de formación de líderes. Como tal debería incluir objetivos y recursos. Entre los objetivos, claras definiciones en cuanto a, entre otros aspectos, días de embarco, tipo de navegación, actividades a bordo y contenidos a desarrollar. Los recursos para sostener tal actividad deberían ser considerados.

10.3 Sin dilaciones, comenzar a explotar la fuente de beneficios que son los veleros oceánicos mediante el embarco sistemático y sostenido de la mayor cantidad de personal que sea factible.

11. CONSIDERACIÓN FINAL

A la vista de la magnitud del problema pensando en abarcarlo en forma global y del tiempo disponible, este trabajo se apegó a la libertad intelectual de no ajustarse a moldes navales tradicionales para evitar demoras en su nacimiento. Puede calificarse como un artículo de opinión preparado para ser publicado en algún medio gráfico de la Armada. Pretende ser un "TRIGGER PAPER", que despierte inquietudes y avive incentivos para actuar al respecto. Procura ayudar a pensar a quien tenga algo que decidir o hacer. ■

Aniversario del Centro Naval



Capitán Carranza Horteloup.



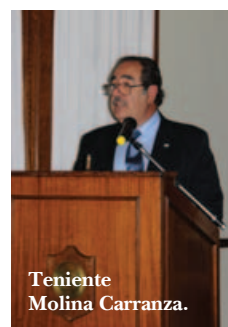
Capitán Valsecchi, Contraalmirante Covarrubias, Almirante Martín y Contraalmirante Castro Madero.



Contraalmirante Juan y Almirante Martín.



Capitán Horler y Contraalmirante Covarrubias.



Teniente Molina Carranza.



Capitán Angelo y Contraalmirante Castro Madero.



Sra. de Falcke y Almirante Martín.



Ingeniero Guzmán y Capitán Valsecchi.

El 4 de mayo el Centro Naval organizó dos ceremonias recordatorias de su fundación.

Por la mañana, en la Catedral Castrense "Stella Maris" Mons. Germán Carmona, el Capellán Mayor de la Armada, ofició una misa por los socios fallecidos en el último año.

Por la tarde, en los salones de la Sede Central, previa entonación del Himno Nacional, se entregaron medallas a los socios que cumplieron 50 años y diplomas a los que alcanzaron la categoría de socios Vitalicios.

El Almirante Daniel A. Martín, Presidente del Centro Naval, hizo uso de la palabra destacando el significado de la ceremonia demostrativa de la identidad de los socios con la institución, con los valores de la Armada y los altos intereses de la República.

A continuación, agradeciendo, hablaron el Capitán de Navío César Hugo del Pozzi y el Teniente de Navío Daniel Molina Carranza, quienes con distintos estilos, pero con la misma adhesión a principios, tradiciones y afectos emocionaron al público presente constituido, en general, por familiares, camaradas y amigos.

Finalmente se sirvió un vino de honor. ■



Capitán del Pozzi.

FORMACIÓN MILITAR

¿Nuevas
razones
para
tradicionales
prácticas?

Guillermo M. Tajan

“...en todo hay movimiento, aun en el interior de las piedras...”

—Demócrito de Abdera

Muchas veces, en distintos ámbitos y disciplinas, se abandonan ideas ya aceptadas que luego, más adelante e investigaciones de por medio, se reconoce que resultan teniendo validez. En cada circunstancia, tal vez, deberíamos preguntarnos acerca de la conveniencia de adoptar lo novedoso, su valor, cómo es que se lo conferimos y las consecuencias que implica su aplicación⁽¹⁾. ¿Es necesario o, mejor aún, indispensable sustituir el programa de computadora que tenemos en uso por uno más reciente? ¿Lo volveremos a hacer cuando aparezca otro nuevo con la misma celeridad? ¿Es lo nuevo mejor en todos los casos? Si no respondemos a estas preguntas en forma rotunda, es posible que nuestra adopción de elementos novedosos no guarde relación con el carácter superador de lo reciente, exclusivamente, sino con algún otro conjunto de circunstancias que pudieran ser sopesadas de diferente manera.

Cuando una práctica formativa es objetada, es necesario un diagnóstico certero, es decir, pareciera necesario preguntar ¿El resultado insatisfactorio al final del proceso depende de esta práctica? ¿En qué medida? ¿La sustitución o la eliminación de dicha práctica elimina ciertos beneficios en otros aspectos del resultado final? Las prácticas instituidas, reglas, normas formales, criterios y principios que rigen nuestra formación son importantes en lo cotidiano y en lo trascendente de nuestra vida. Muchas veces y por diferentes motivos, estos se aplican a los procesos de formación, tanto académicos como prácticos, herramientas

El Capitán de Navío (R) Guillermo Martín Tajan se desempeñó en la Escuela Naval Militar, portaaviones ARA 25 de Mayo, aviso ARA Comodoro Somellera, Escuela de Suboficiales de la Armada, Escuela de Oficiales de la Armada, Dirección de Inteligencia Naval, Área Naval Austral, lancha rápida ARA Intrépida, destructor ARA Heroína, fragata ARA Libertad, Dirección de Material Naval, Escuela de Guerra Naval, destructor ARA La Argentina, Hospital Naval Pedro Mallo, Ministerio de Defensa, Secretaría General Naval, Comando de Operaciones Navales y Estado Mayor Conjunto.

Pasó a retiro efectivo el 1.º de agosto de 2013.

Actualmente, se desempeña como Jefe del Departamento Vinculación y Extensión Universitaria de la Escuela de Guerra Naval.

Es licenciado en Sistemas de Propulsión (Instituto Universitario Naval); se especializó en Inteligencia Estratégica (Instituto Universitario de la Fuerza Aérea Argentina); cursó la Maestría en Metodología de la Investigación Científica (UB). Está cursando la Licenciatura en

Sigue en la siguiente página.

Boletín del Centro Naval
Número 840
ENE / JUN 2015



Viene de la página anterior.

Filosofía (UBA); Human Rights in Military Operations en el U. S. Defense Institute of International Legal Studies; Defense Resources Management en la Canadian Defense Academy; Legal Aspects of Military Relations with Congress en el U. S. Defense Institute of International Legal Studies; International Law of Military Operations en el U. S. Defense Institute of International Legal Studies. Se capacitó como Oficial de Estado Mayor y Oficial de Inteligencia. Se desempeñó como docente en el Instituto Universitario de la Fuerza Aérea Argentina, en la Armada Argentina y en la Administración Pública Nacional.

(1)
Es bastante sencillo acordar que las consideraciones acerca de la adopción o la incorporación de elementos técnicos pueden, sino deben, ser diferentes de las que se hagan alrededor de las personas, su formación, valor y permanencia en una organización. ¿Es factible trasladar a todos los campos de la actividad intelectual los mecanismos vigentes en algunas ciencias en las que los progresos son más o menos lineales?

(2)
Se entenderá por proceso al conjunto de actividades, ya sean coordinadas u organizadas, que se realizan o suceden con una cierta secuencia temporal de alternancia, sucesión o simultaneidad, en ciertas circunstancias, en un determinado lapso y un cierto ámbito espacial.

(3)
El autor utiliza este concepto para referirse a organizaciones tan disímiles como las Girl Scouts o la American Heart Association.

(4)
Especialmente las técnicas de Resonancia Magnética por Imágenes (RMI), Resonancia Nuclear Magnética por Imágenes (RNMI) o Resonancia Magnética Tomográfica (RMT).

(5)
Ya para Freud, las neuronas actúan necesariamente en sincronía para entender el mundo y obrar en consecuencia, como lo señala en su Proyecto de una Psicología para Neurólogos.

que contemplan nuevos descubrimientos o enfoques, con la esperanza de que los resultados sean igual de exitosos en diversos campos.

En muchos casos, y en especial al hablar de personas, desde el mismo momento en el que se hace referencia al concepto de formación, este nos remite al de proceso ⁽²⁾, y comenzamos entonces, en forma explícita o implícita, a tratar de definir cuáles son los parámetros de dicho proceso. ¿Cuál es su estado inicial? ¿Cuál es el estado final deseado? y ¿Cuáles son sus parámetros de desarrollo? Serán preguntas inevitables, entre muchas otras, si se hace necesario que se comprenda este proceso.

Para la formación de los recursos humanos en general y de los militares en particular, se puede reconocer que, si bien la selección de quienes integrarán los programas de formación es un punto relevante, ya que del acierto en esta etapa depende, en buena medida, la posibilidad de alcanzar el estado final deseado, es durante el proceso de formación cuando se presenta la mayor flexibilidad para su diseño así como también la mayor posibilidad para su monitoreo, control y eventual modificación.

Las organizaciones de gran tamaño o de cierta antigüedad muestran constancia y estabilidad en sus metas y objetivos, lo que conlleva que sus programas de formación exhiban escasa movilidad y, por lo mismo, una esperable resistencia al cambio⁽³⁾ (Drucker, 1992).

Esta situación, de fácil observación, parece emerger de ciertas características desfavorables de las instituciones, aunque no es posible demostrar que ello obedezca solamente a aspectos caracterizados de esa forma, sino, más bien, aparece como posible inferir que ello es el resultado de un conjunto de propuestas que han demostrado éxito en ciertos momentos de la existencia de estas organizaciones y que, actualmente, parecen objetables por falta de adecuación a los tiempos.

NUEVAS EVIDENCIAS

Actualmente, apoyados por medios técnicos de reciente disponibilidad⁽⁴⁾, se podrían revalorizar prácticas caracterizadas como anacrónicas. En el presente, comienza a forjarse un consenso acerca de lo que representan las prácticas verbales y de conducta en la transformación de las estructuras materiales de nuestro aparato cognitivo y de decisión, es decir, del cerebro tal y como lo conocemos, más allá de la idea que clásicamente nos formamos acerca de los mecanismos evolutivos (Morris 2009, 1968).

Este estado del arte, en lo que se refiere a los efectos de la experiencia sobre las disposiciones permanentes o semipermanentes de las neuronas, se encuentra en un punto donde ya casi nadie duda de la existencia de este fenómeno ni de la disponibilidad de mecanismos de decisión no conscientes (Lehrer, 2011) que utilizan caminos de procesamiento de la información sensorial y de respuesta a estos estímulos fuertemente influidos por experiencias previas y otros factores que podrían ser incluidos en aspectos formativos⁽⁵⁾.

En el mismo sentido, los actos considerados éticos son materia de investigación y encuentran puntos de contacto con estos procesos de decisión desarrollados en el inconsciente (Evers, 2010). Podrán surgir, aunque es conveniente que a los fines del presente escrito se posterguen, muchas de las disputas que se sostienen acerca de la conformación de la conciencia, su posibilidad de existencia fuera del sustrato material, su posibilidad de comunicación en tanto experiencia subjetiva, etc. No es que estos problemas hayan dejado de tener importancia, sino que su resolución definitiva está fuera del alcance del presente planteo, el cual se centra en la consensuada circunstancia de que la experiencia, tanto en su fase motriz como verbal, tiene la capacidad de promover la organización o la reorganización de cierta cantidad de neuronas, que luego servirán como acceso expedito a la información que el aparato sensorial proporciona (Damasio, 2011) (Rayner, 1985).

LA FORMACIÓN

Ahora bien, ¿cuál es el interés del formador en estas cuestiones de la percepción? En principio, todo el imaginable: Toda actividad es una elaboración de las circunstancias que nos rodean, tal y como nos son ofrecidas por los sentidos, su procesamiento eficaz de acuerdo con las reglas que consideremos que se aplican y la producción de una respuesta eficiente. Además, no debería perseguirse solo el accionar eficiente sino, en muchos casos, también es menester alcanzar cierto grado de conocimiento acerca de lo que es bueno para las personas ¿Qué es una buena vida para un ser humano? ¿Cuál es la forma correcta de vivir? ¿Cuál es una acción correcta?(6). Para muchas personas, un ser humano de ciertas calidades “siempre” estará en condiciones de saber cómo reaccionar de forma correcta.

Cuáles serán los mecanismos que actúen para el reconocimiento de las situaciones y posterior acción es materia de otras consideraciones. De acuerdo con los alcances del presente análisis, podría ser suficiente enfocarse en una parte del proceso de gran potencial y poca controversia como es la neuroplasticidad(7).

Uno de los principios según los cuales esas redes neuronales se reorganizan y dan lugar a la neuroplasticidad es el de la intervención de las emociones; algunos autores, como Schultz (1998), Damasio (2011) y Lehrer (2011) asignan a las emociones un papel decisivo en el reacomodamiento de las redes neuronales(8). Según Damasio, las emociones son un componente fundamental de la formación de estas redes neuronales adaptativas que, a su vez, participan en forma relevante en la toma de decisiones(9). Las emociones participan en el desarrollo de las actividades de todas las organizaciones. Estas, y las militares en mayor grado, persiguen no solamente la incorporación de conocimientos y de técnicas que permitan evaluar correctamente el entorno que rodea a sus miembros sino que también buscan la mayor eficacia posible en los procesos de decisión, en los términos que cada organización defina.

Entonces, ¿es posible formar suministrando las herramientas para tener mejores resultados al término de los procesos de decisión? Ciertas corrientes educativas actuales, cuyas raíces se entierran varios siglos en el pasado de la humanidad, continúan creyendo que el carácter puede ser formado y, en este sentido, se recorren estas nociones con el entendimiento de que hay componentes definidos que pueden complementarse en diferente grado, pero que nunca se excluyen(10).

Estos componentes diferenciados son:

- La comprensión de la “virtud” (en tanto capacidad de reconocimiento y de ejercicio de lo moralmente correcto) como conocimiento y habilidad (Isnardi Parente, 1993).
- La aceptación de que la razón es una herramienta válida para el cabal desarrollo de un carácter adecuado. Esta es la vía para comprender la integración del ser humano con la naturaleza que lo rodea y para descubrir cuál es el comportamiento coherente con esta característica forma de estar insertado en el universo (Julia y otros, 1998)(11).

Mucho de lo hasta aquí descripto parece desarrollarse plenamente en el ámbito de lo consciente, pero esta forma de presentarse no es la que habitualmente se encuentra en la naturaleza o la realidad(12), sino una forma alternativa que permite modelizar las experiencias para su administración “económica” y siempre en la tenaz prosecución de la certeza.

Una situación de la vida real exige una descripción mucho más rica y matizada, y se conforma de una manera particular que nunca es la simple descripción discursiva que pretende quien expone sus puntos de vista.

Toda actividad es una elaboración de las circunstancias que nos rodean, tal y como nos son ofrecidas por los sentidos, su procesamiento eficaz de acuerdo con las reglas que consideremos que se aplican y la producción de una respuesta eficiente.

(6) Se pueden encontrar referencias a este enfoque tanto en Gorgias 500c3-4 como en La República 35 2d.

(7) Términos como “neuroplasticidad” y “epigenetismo” se refieren a la capacidad del cerebro de ser modificado por la experiencia

(8) Los experimentos de Schultz con los centros de placer de ratas, las observaciones de Damasio sobre la incapacidad de decisión en pacientes con lesiones cerebrales y las observaciones de Lehrer sobre las decisiones de oficiales entrenados en la detección de misiles así lo indican.

(9) Las emociones humanas actúan con arreglo a la actividad de neuronas dopaminérgicas; las emociones se regulan según las predicciones de células cerebrales muy flexibles que constantemente acomodan sus conexiones para una mejor comprensión de la realidad.

(10) Los estoicos precisaban que el carácter podía ser entrenado (Irwin (1980), Guariglia (1997)).

(11) El desarrollo completo de la razón, al ingresar en la edad adulta, marca el comienzo de la posibilidad de dominar los impulsos naturales primarios o su sustitución por impulsos naturales hacia nuestros congéneres.

(12) Para poder aplicar el razonamiento formal o los cálculos, nos vemos obligados a moldear la realidad despreciando una buena parte de ella, a encuadrar los datos y a transformar el problema en cuestión en algo que, sin carecer de valor o de aplicación, no es la realidad que nos circunda.

Todas las organizaciones cuyos miembros sean potencialmente partícipes de situaciones límite deberán otorgar a las decisiones de índole moral un carácter relevante por encima de cualquier otro proceso de decisión que pudieran estimular o formar.



(FOTO SILVINA ROSSELLO, CORTESÍA ARMADA ARGENTINA)

DECISIONES MORALES

Todas las organizaciones cuyos miembros sean potencialmente partícipes de situaciones límite deberán otorgar a las decisiones de índole moral un carácter relevante por encima de cualquier otro proceso de decisión que pudieran estimular o formar. En un gran número de oportunidades, se impulsa la incorporación de procedimientos, listas de chequeo, tablas u otras formas de encausar los procesos de toma de decisiones acerca de cuestiones que, frecuentemente, se vinculan con elementos no humanos. Cuando interactúan personas, la



Una situación de la vida real exige una descripción mucho más rica y matizada, y se conforma de una manera particular que nunca es la simple descripción discursiva que pretende quien expone sus puntos de vista.

forma de evaluar algunas situaciones discurre por caminos muy diferentes. Estos procesos, en incontables oportunidades, a la hora de establecer un juicio buscan una perspectiva de lo que es normal, pero no lo normal de hecho, que es lo que suele suceder, sino lo normal de derecho, o sea, lo que debería suceder.

Si entendemos la Ética como una ciencia que estudia lo normal de derecho, podremos decir, entonces, que se está actuando de un modo ético cuando, en una conducta, lo normal de hecho coincide con lo normal de derecho. Un enfoque posible es buscar una manera

Hoy, con los límites espaciales y temporales cada vez menos claros, la historia se inscribe en una no-determinación, en un cierto caos, en el cual el pensamiento reflexivo y crítico se ha vuelto praxis urgente, exigida.

de actuar que esté tutelada por una forma prescriptiva general. En este punto, se puede generalizar esta tipología prescriptiva con el nombre indistinto de norma o regla y, su cumplimiento estricto, con el de “ética del deber”.

La ética de Kant y la de Hobbes son ejemplos arquetípicos de este tipo de enfoque. Kant propone que la regla ética fundamental sea el imperativo categórico “obra sólo según una máxima tal que puedas querer al mismo tiempo que se torne en ley universal”⁽¹³⁾. Mientras tanto, Hobbes presenta como regla fundamental de la conducta su reconocido principio de autoconservación: “el derecho natural... es la libertad que cada hombre tiene a usar su propio poder... para la preservación de su propia naturaleza, es decir, de su propia vida”⁽¹⁴⁾

(José Sazbón y otros 1993).

Es posible establecer una conexión relativamente directa entre quienes abogan por desarrollar un conjunto exhaustivo de normas y quienes consideran válido el punto de vista precedentemente expuesto. Por desgracia, la práctica social comunitaria no favorece la participación plena de todos los posibles agentes morales involucrados en cierta actividad (podríamos pensar en la investigación, también en la docencia o en las relaciones del tipo superior-subordinado). Tampoco nos es posible, en nuestro sistema moderno, soslayar el rol del Estado, formulador y supervisor de normas por excelencia, que presenta, así, ante los ojos del observador, la más amplia gama de precauciones respecto de la solución de los conflictos éticos, en el interés del conjunto.

Ahora bien, este modo de ver la realidad que nos circunda impulsa, sostiene e implica la idea de que todo agente que acepte esta manera de sopesar sus juicios, y luego sus acciones, renuncia en parte a su individualidad, toda vez que subyace la necesidad de aceptar que lo que es un deber para uno lo deberá ser para otro en toda circunstancia análoga (Nelson, 1988).

Hay quienes encuentran un obstáculo en la tendencia mayoritaria de las personas de sentir fuertemente su impronta individual: Percibir, a veces en forma exagerada, sus propias características y los matices de su situación como claras diferencias que, en muchos casos, justifican una excepción. Además, sería prudente considerar otros factores de perturbación para el apego a ultranza a las normas, como la falta de aprobación de las estructuras que las promulgan, la resistencia a la autoridad externa y la falta de comprensión cabal del contenido de la norma, entre otras.

LA ACTUALIDAD Y LOS HECHOS

En este presente tan polimórfico y vivaz, deberíamos aceptar que, como propone la mayoría de los enfoques acerca de las cuestiones éticas, es factible proveer una perspectiva totalizadora, una mirada que abarca y resume todo lo posible, solo cuando los procesos en juego ya han finalizado⁽¹⁵⁾. Hoy, con los límites espaciales y temporales cada vez menos claros, la historia se inscribe en una no-determinación, en un cierto caos, en el cual el pensamiento reflexivo y crítico se ha vuelto praxis urgente, exigida, cuando no impuesta por los cambios mismos, vertiginosos y, a la vez, disruptivos (Cohen Agrest, 2008).

A su vez, y como ha quedado reflejado en lo que se ha reseñado hasta el momento, en el análisis de las situaciones así como también en los juicios y, luego, en las decisiones que llevan a las acciones en general y a las acciones morales o éticas en particular, entran en juego tanto la percepción como la razón, y recientemente han podido documentarse nuevos elementos de juicio, sobre todo en el campo de la percepción.

Existe un interés predominante en el tipo de situaciones que se nos presentan a diario, tanto a nosotros mismos como a nuestros semejantes, y en este tipo de situaciones es donde abundan las incidencias no racionales⁽¹⁶⁾. La complejidad de las situaciones reales no

(13)
Esto se encuentra expresado tanto en la *Fundamentación de la metafísica de las costumbres* como en la *Crítica de la razón práctica*.

(14)
Desarrollado en el capítulo 14 del *Leviatán*.

(15)
Muchas veces, aparecen las regulaciones por el impulso de lo ya ocurrido, como en el caso de la fuga informativa de WikiLeaks o la remisión de fotos entre novios desde Irak a Ohio. Hegel poéticamente se refería a este fenómeno con la cita “El búho de Minerva recién levanta el vuelo en el ocaso”; el pensamiento puro, la reflexión, sobreviene y, a veces, sólo para explicar, cuando los acontecimientos cesaron.

(16)
Diana Cohen Agrest coincide con G. Lipovsky en que la riqueza y la inmediatez de los escenarios transmitidos por los medios de comunicación no debieran ser desplazados por análisis abstractos.

siempre permite un claro posicionamiento frente al problema, y esto no se debe, en todos los casos, a que no tengamos normas adecuadas o a defectos de nuestro carácter, sino también a características inherentes a nuestro aparato perceptivo, nuestra constitución neurológica, etc. (Damasio, 2011; Charbis y Simons, 2011).

Hay un sinnúmero de ejemplos en los que es virtualmente imposible analizar de modo racional, en el tiempo de que se dispone, las múltiples alternativas que se generan en un escenario sencillo.⁽¹⁷⁾ ¿Cómo hemos resuelto esto hasta el presente asegurando la supervivencia y la organización social? Muchos pensadores actuales con enfoques lanzados desde disciplinas que, en principio, nos resultan menos habituales para abordar las cuestiones de la racionalidad,⁽¹⁸⁾ se encuentran experimentando y combinando abordajes, sobre estos procesos, desde otras disciplinas, como la Psicología o las Neurociencias. Estas líneas de pensamiento investigan desde la forma en la que muchos de nosotros percibimos e interpretamos los datos que se nos ofrecen (Charbis y Simons, 2011) o de los que habitualmente disponemos (Thaleb, 2009) hasta el papel de las emociones a la hora de tomar decisiones (Lehrer, 2011), pasando por las implicancias económicas subyacentes en las decisiones (Hartford, 2008).

Entendemos que estos trabajos cuestionan el paradigma de una razón imperturbable y sólida en la que podemos descansar, en todos los casos, cuando analicemos si una situación se ajusta a una norma, o que prime y oriente la redacción de las mejores normas, sobre todo, cuando las entendemos como una alternativa a un carácter sólido y a un juicio crítico ejercitado en condiciones apropiadas.

ALGUNAS CONCLUSIONES

Si bien es cierto que estos nuevos abordajes tienen como consecuencia ciertos cuestionamientos, se encuentran en una fase de desarrollo o, si se prefiere, constituyen objeciones que no han logrado sistematizarse y reunirse de forma definitiva. Ello no hace menos cierto que las investigaciones sobre los límites de la razón y la percepción (entendidos como garantía de comportamientos esperables) han aportado evidencia reconocida sobre algunas cuestiones que resultan al menos contraintuitivas.⁽¹⁹⁾ En este sentido, resulta remarcable que, en buena parte de las reflexiones, también en las más profundas y sistemáticas, hay una participación de lo que, aun inconscientemente, se acepta o se considera acorde, coherente o simplemente correcto, así como también una participación de las emociones.

Si bien estas consideraciones acerca de lo complejo de la realidad y de los límites del actuar racional afectan a todas las posiciones que hemos reseñado, no es menos cierto que parecen hacerlo en grados diferentes. Lo más rígido, las normas según parece, aparenta sufrir el mayor impacto de los modernos enfoques acerca de la dinámica exagerada, del funcionamiento de los mecanismos racionales y, en menor medida, de las peculiaridades de la percepción. Esto, claramente, no impulsa un abandono de las normas, sino, más bien, el reconocimiento de sus verdaderas fortalezas y alcances.

Lo dicho acerca de las normas, ¿implica que el carácter, como herramienta analítica de procesamiento de la realidad, es inmune a todo esto? No es eso lo que se postula, pero sí es posible creer que las investigaciones acerca de formas de tomar decisiones fuertemente influenciadas por las emociones y el llamado pensamiento metaconsciente indican, con bastante claridad, que hay procesos de toma de decisiones que se llevan a cabo más rápida y eficientemente por fuera del uso consciente de lo que llamamos razón (Lehrer, 2011) y, juntamente con ello, se acepta que es posible prepararse para que el carácter/ ánimo/ personalidad o como se decida nombrarlo se encuentre en un mejor estado frente a los procesos de decisión (Braidot, 2010).

Las investigaciones sobre los límites de la razón y la percepción (entendidos como garantía de comportamientos esperables) han aportado evidencia reconocida sobre algunas cuestiones que resultan al menos contraintuitivas.

(17)

Para parafrasear un conocido ejemplo de situación donde se requieren decisiones éticas, un hombre, quien se dirige a concretar una favorable transacción comercial, debe decidir si asiste a un individuo que corre peligro frente a una amenaza que no le es familiar (un peligro de cualquier índole sobre el que no tiene experiencia). Frente a esta elección, el cerebro de un adulto en estado de salud normal, inteligente y educado comienza a generar supuestos posibles y sus consiguientes opciones de respuesta y los resultados relacionados. Esta evaluación en sí misma es altamente dificultosa, ya que, por ejemplo, no se conoce la ¿magnitud? del beneficio ni del perjuicio ni tampoco el ritmo al que ocurrirán, razón por la cual esto resulta en la generación prácticamente continúa de supuestos imaginarios adicionales.

(18)

Una gran cantidad de investigaciones acerca del accionar práctico de la razón o de sus límites frente a las cuestiones prácticas proviene actualmente de la economía.

(19)

Véanse los trabajos de Khaneman y Tversky sobre Psicología; estos valieron, al primero de ellos, el Premio Nobel de Economía.

El pensamiento de características cercanas a la intuición despliega su mayor eficiencia en condiciones análogas al entorno en el que se toman las decisiones en el mundo real, imitando la urgencia y la ausencia de la totalidad de la información.

Se considera, junto con otros autores (Searle, 2004), que hay en nuestra neurofisiología bases para desarrollar formas de análisis próximas a la intuición y que, con estas formas, podemos resolver con más y mejor información el proceso de la toma de algunas decisiones. El pensamiento de características cercanas a la intuición despliega su mayor eficiencia en condiciones análogas al entorno en el que se toman las decisiones en el mundo real, imitando la urgencia y la ausencia de la totalidad de la información, las limitaciones físicas y otros factores del entorno futuro.

En resumen, se cree que el hecho de enfocar el esfuerzo en la formación y el fortalecimiento de nuestro carácter ofrece mejores herramientas para que una persona en general o un científico, investigador, docente o conductor militar tome mejores decisiones en el vertiginosamente cambiante entorno de su trabajo. Aun si aceptamos que la dificultad de esta tarea es mayor que la exigida para la promulgación de mejores normas, es posible pensar que las objeciones que se hacen notables en el momento de evaluar el carácter también surgen en el momento de juzgar si una situación se ajusta a una norma o si esta es la norma que se debe imponer.

Inclinarse por la formación y el fortalecimiento del carácter es necesario en todos los casos, pero será más redituable a largo plazo en el entorno de los agentes del estado, lo cual es necesario hacer mientras observamos las normas y apostamos por una libertad responsable. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Braidot, Néstor. *Neuromanagment*, Granica, Buenos Aires, 2010.
- Charbis, C. y Simons, D. *El Gorila Invisible*, Siglo Veintiuno Editores, Buenos Aires, 2011.
- Damasio, Antonio. *El error de Descartes*, Paidós, Buenos Aires, Argentina, 2011.
- Evers, Kathinka. *Neuroética*, Katz, Buenos Aires, 2010.
- Freud, S. *Proyecto de una Psicología para Neurólogos y otros escritos*, Alianza, Madrid, 1980.
- Gigerenzer, Gerd. *Decisiones Instintivas: La inteligencia del Inconsciente*, Ariel, Barcelona, 2008.
- Harford, Tim. *La Lógica Oculta de la Vida*, Temas de Hoy, Madrid, 2008.
- Lehrer, Jonah. *Cómo decidimos y cómo tomar mejores decisiones*, Paidós, Barcelona, 2011.
- Morris, Desmond. *El hombre desnudo*, Planeta, Barcelona, 2009.
- *El Mono Desnudo*, Plaza y Janes, 1968.
- Rayner, C. *El cuerpo y la mente*, Folio, Barcelona, 1985.
- Searle, John. *La Mente*, Norma, Bogotá, 2006.
- Thaleb, Nassim Nicholas. *¿Existe la suerte?*, Paidós, Buenos Aires, 2009.

INFORME AL CONGRESO

Alberto H. Messidoro

“...sin otra condición que la idoneidad.”
Constitución Nacional, art. 16

Base Naval Puerto Deseado, 4 de enero de 2066.

Señor Presidente de la República Argentina
S / D

De mi consideración:

Tengo el honor de dirigirme a Ud. a fin de hacerle llegar, a su solicitud, algunas sugerencias para la apertura del 182° período de sesiones ordinarias del Congreso de la Nación.

Pocos días atrás tuvo Ud. la deferencia de acompañarnos junto con su familia y algunos miembros del Poder Legislativo en la celebración de la Navidad. Mientras pasábamos revista a las unidades navales a bordo de nuestro aerodeslizador pude advertir su satisfacción por el estado de alistamiento de nuestra moderna Flota Austral. Al escuchar los elogios que dirigió a las tripulaciones de lanza-aeronaves, buques logísticos, monitores con misiles verticales y submarinos propulsados con hidrógeno atracados en los muelles flotantes de Bahía Uruguay, me reprimí en silencio por no haber hallado la oportunidad de explicarle cómo se originó todo esto. En aras de un discurso exitoso el próximo 1° de marzo, detallaré de qué manera comenzó el cambio después de las elecciones generales que dieron la victoria a nuestro partido en 2019, cuando el voto aún era obligatorio.

Esta nota es un tanto extensa Señor Presidente, permítame el uso de subtítulos para facilitar su lectura.

El Teniente de Navío (R) Alberto Heraldo Messidoro se graduó en 1979 como Guardiamarina en la Escuela Naval. Durante la guerra de Malvinas se desempeñó como jefe de navegación a bordo de la corbeta ARA Drummond, especializándose luego en Artillería, orientación Superficie. Se retiró con el grado de Teniente de Navío en 1991, y desde entonces ejerce responsabilidades ejecutivas en firmas privadas bursátiles, industriales y mineras. Es licenciado en Administración (UNQ), cursó una maestría en Administración de Empresas (IDEA) y un posgrado en Negociación (UCA). Es miembro del Consejo Profesional de Ciencias Económicas (Ciudad de Buenos Aires).



Audacia

En oportunidad de serle ofrecido el cargo, el hombre que asumió la conducción de la Marina en enero de 2020 –se cumplen hoy cuarenta y seis años– pidió a quien ejercía mis actuales responsabilidades en aquella época que le permitiera establecerse aquí, en Puerto Deseado. Y que lo apoyara para transformar la cultura de su gente. Aunque la respuesta afirmativa fue casi inmediata el marino advirtió al ministro que enfrentarían reacciones adversas, algunas provenientes del exterior, otras de los lugareños. Los marinos también tendrían reparos.

El corazón del asunto era ¿para qué esos cambios?, ¿cuál era el objetivo? Ese caballero con cuatro estrellas en sus hombros, al igual que sus coetáneos, estaba insatisfecho con la situación naval y ansiaba una reforma interna profunda. Con convicción le respondió al ministro que el entorno geográfico desafiaba al hombre, lo reta. Unas décadas antes, en ocasión de la guerra con Gran Bretaña, las unidades con mejor desempeño habían sido las que se ya hallaban asentadas en la Patagonia cuando se inició el conflicto. Ejemplo de ello fue el Batallón de Infantería de Marina N° 5 con base en Río Grande que se destacó ante el enemigo; además de las sólidas cualidades profesionales de sus integrantes, operaban desde mucho antes en un clima y un suelo similares al de nuestras islas Malvinas. El Almirante solía preguntarse desde que era joven cómo influía en la actitud y en la moral de los marinos argentinos el hecho de que cuatro quintas partes de ellos residiera en la capital de la República y en la provincia de Buenos Aires.

En realidad no estaba proponiendo nada nuevo. La vieja Base Naval Puerto Belgrano –hoy sede de mi ministerio en tiempo de paz- nació a fines del siglo XIX anticipándose a una disputa de límites. Puerto Deseado fue una alternativa seriamente considerada pues si bien la gran amplitud de mareas entorpecía las entradas y salidas de puerto, estaba situado más cerca de las probables fuentes de potenciales conflictos australes, incluyendo la Antártida. E inmediatamente al sur del Golfo San Jorge, el mayor accidente geográfico que debe salvarse en el traslado hacia el centro geográfico del país, Tierra del Fuego. Mi padre me comentaba cuando niña –ya le he mencionado que fue marino- cómo el viento fuerte del SW provocaba olas de tal altura que solían retardar mucho la navegación entre Bahía Camarones y Cabo Blanco. Por distintos motivos, uno de los cuales fue la existencia de una vía férrea para apoyo logístico, se optó por Puerto Belgrano. No existía entonces el tren de alta velocidad en el que Ud. y su comitiva se desplazaron hasta aquí en diciembre pasado, recorriendo la Patagonia. De haberse construido nuestra base naval principal en Puerto Deseado, ¿cómo habría influido en las crisis internacionales de 1978 y 1982?

La segunda motivación del nuevo conductor de la Marina era su convencimiento de que el talento y la victoria militar estaban vinculados íntimamente. El valor, el tesón y la confianza en sí mismo son virtudes supremas en un enfrentamiento en el mar. La inteligencia y el conocimiento, pensaba, completaban la lista de atributos esenciales. Las llaves del reino para estimularlos y echarlos a volar eran los incentivos.

Ejemplos que arrastran

El primer y simple paso fue hablar con su esposa y convencerla de que lo acompañara al sur por tiempo indeterminado. Y para aquí partieron. El busto de ella debiera estar junto al de su marido en la entrada a esta base naval, pero parece Señor Presidente que el machismo todavía reina entre nosotros. Inmediatamente después estableció que los buques de la Flota de Mar –tal su nombre en la época- que siempre se mantenían alistados en Puerto Belgrano y Mar del Plata en condiciones de zarpar ante una emergencia debían permanecer atracados en Caleta Paula, a unos 200 km al noroeste de donde ahora le escribo. Y que hasta aquí navegaran sus relevos desde Puerto Belgrano todos los meses mientras se preparaban las obras en Puerto Deseado. Hoy transformado en un pequeño pero activo apostadero naval, la amplitud de mareas es menor y tiene un mejor acceso a fuentes de

La inteligencia y el conocimiento, pensaba, completaban la lista de atributos esenciales. Las llaves del reino para estimularlos y echarlos a volar eran los incentivos.

abastecimiento solares y eólicas, fruto de la reconversión de las viejas instalaciones petroleras de Caleta Olivia. En aquel entonces el entorno no era tan bonito como el de Puerto Deseado, pero tenía la ventaja de la relativa proximidad a Comodoro Rivadavia.

Una vez asentado aquí comenzó a traer a todo su estado mayor. Su ejemplo personal fue de gran peso, la casa de estilo patagónico en la que vivieron él y su mujer todavía está en pie. Ordenó vender la que tenían asignada en Buenos Aires sus antecesores en el cargo; esos fondos y los de otras propiedades se utilizaron para comprar y reformar viviendas en Puerto Deseado para los que llegaban. No se construyó barrio militar alguno, para acelerar la integración con la sociedad local.

Las casas y departamentos se ofrecían en venta a sus ocupantes luego de un lapso razonable, de modo de facilitar su radicación en la región. Enterrar las raíces en el sur era la consigna. Casi todos aceptaron paulatinamente ser propietarios con la ayuda de créditos inmobiliarios subsidiados, también disponibles para los habitantes locales. Esa mecánica se empleó para todos los que arribaron después, fueran oficiales, suboficiales o personal civil, la enorme mayoría de los cuales se afincó luego en la Patagonia profunda para siempre. Quemaron las naves.

Avante a toda máquina

La rápida expropiación de tierras para la construcción de la nueva base naval permitió pagar un precio justo. A pesar de que inevitablemente los planes trascendieron, se había adoptado previamente la precaución de registrar los propietarios de los campos circundantes con anterioridad al envío del proyecto de ley al Congreso, para reducir la probabilidad de que se especulara con el valor de la tierra.

Los estudios de impacto ambiental y social contaron con la participación de varias ONG que ya actuaban en la provincia, lo que contribuyó a disminuir la natural y entendible oposición a la llegada de mucha gente y equipos cuyo impacto –toda actividad humana lo tiene– podía amenazar el hábitat natural de especies protegidas. El primer efecto positivo inmediato fue que los guanacos pastaban libremente por el interior del predio militar, sintiéndose a salvo de la caza furtiva que asolaba la zona. Y la información recogida en aquellos estudios contribuyó a formular un plan de asentamiento gradual que fue un ejemplo en su tipo. Salvo casos puntuales e injustificados, no hubo quejas de la ciudadanía. Al contrario, la creciente necesidad de servicios que produjo la radicación del personal contribuyó a elevar la actividad económica de la región, hecho muy bienvenido por la comunidad de negocios local.

La localización de la base naval más importante del país en Puerto Deseado profundizó el accionar conjunto con la Fuerza Aérea y el Ejército; Santa Cruz era una provincia que facilitaba las ejercitaciones de armas al disponer de amplios espacios con escasa densidad de población. El contacto activo con la reserva naval también se hizo más frecuente pues numerosos profesionales aceptaban la invitación para embarcar regularmente en la Flota Austral, incentivados por la posibilidad de conocer el sur argentino y de analizar in situ la posibilidad de continuar el desarrollo de su profesión en la región.

A pesar de la cuidadosa planificación se perdió mucha gente buena Señor Presidente. Algunos no pudieron establecerse permanentemente y aceptaron muy a su pesar un plan de retiros voluntarios. No podían trasladar a sus familias; sus esposas no lograban una fuente alternativa de ingresos en una época económicamente difícil, o inscribir a sus hijos en las pocas instituciones educativas del lugar. Las escuelas primarias y secundarias que la provincia de Santa Cruz comenzó a construir por convenio con la Marina se demoraron más de lo previsto. Y el nuevo hospital naval, abierto a toda la comunidad, demoró su apertura más de la cuenta; los casos serios debían ser atendidos en Comodoro Rivadavia.

La localización de la base naval más importante del país en Puerto Deseado profundizó el accionar conjunto con la Fuerza Aérea y el Ejército; Santa Cruz era una provincia que facilitaba las ejercitaciones de armas al disponer de amplios espacios con escasa densidad de población.

General Brown

Ese era el nombre del buque de guerra que alojó a la Escuela Naval en sus primeros tiempos, luego de su fundación por el presidente Sarmiento en 1872. Inspirada por aquel antecedente, y en paralelo con el gradual traslado de los buques de Puerto Belgrano a Puerto Deseado, la Armada decidió llevar sus cadetes a Mar del Plata. Para demostrar que el movimiento se demuestra andando recurrió a un viejo destructor próximo a ser radiado de servicio para recibir a los primeros estudiantes navales en la nueva sede, la Base Naval Mar del Plata. Mientras se adaptaban los edificios –bastante más austeros que las espléndidas construcciones de Río Santiago– iniciaron las clases a bordo los jóvenes de primer año, recientemente ingresados. Los de los años superiores terminaron sus estudios en las instalaciones cercanas a La Plata hasta que se fue la última promoción. Las gestiones realizadas ante el gobierno japonés, que había donado al país el edificio vecino del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero, permitieron su uso irrestricto por los cadetes.

La nueva ubicación agilizaba los embarcos frecuentes en buques de la Flota, tal como se había pensado cuando se instaló la Escuela en Río Santiago. Lo que se amplió a los pesqueros de pequeño porte surtos en el puerto comercial mediante un acuerdo con las empresas del rubro, no solamente para entrenamiento sino también para estrechar lazos con la comunidad marítima. Los terrenos de la base naval funcionaron perfectamente como campo para la práctica de deportes. Y con el doble objetivo de ahorrar recursos que se necesitaban para áreas académicas y forjar a los futuros oficiales, la dársena se transformó en el lugar habitual para la práctica de la natación en aguas abiertas. Un traje de neoprene por cadete era suficiente durante el invierno.

La Escuela Naval frente a Playa Grande resultó ser además una magnífica herramienta natural de publicidad.

No fue un problema el traslado de los profesores; continuaron dando clases a distancia con ayuda de internet y skype, antecesores de las imágenes holográficas que usamos hoy para nuestras reuniones virtuales de gabinete. Poco a poco muchos de ellos, no sorprendentemente, decidieron mudarse a Mar del Plata, cuando ya se estaban contratando profesores de la universidad local y oficiales navales retirados que vivían en la ciudad. La dirección de la Escuela dejó de ser un destino naval, se estableció que el titular sería seleccionado por concurso público, duraría diez años en la función y tener estado militar ya no sería condición necesaria para ejercerla. De hecho desde 2020 la mayoría de los directores han sido civiles con sólido prestigio académico.

La Escuela Naval frente a Playa Grande resultó ser además una magnífica herramienta natural de publicidad. La cantidad de postulantes aumentó desmesuradamente, atrayendo a miles de chicas y chicos que todo el verano, todos los años, se contagiaban del entusiasmo por la vida en el mar. Simultáneamente se llevó a cabo una intensa campaña de marketing directo y personalizado para reclutar a los mejores alumnos de colegios de la Patagonia. El traslado neutralizó justo a tiempo algunos intentos de apropiarse de los terrenos de la base naval con objetivos puramente inmobiliarios.

La Universidad Nacional de La Plata desarrolla hoy en Río Santiago varias de sus carreras, entre ellas ingeniería espacial y biología marina. El convenio firmado con esta casa de altos estudios permitió instalar todo el sistema de comunicaciones para el dictado de clases a distancia en Mar del Plata. El campo de deportes y el área náutica se vendieron al Club de Regatas La Plata y a un costoso emprendimiento inmobiliario.

El desarrollo está en la mente

Pero en realidad Señor Presidente, el cambio mayor no fue en la infraestructura. Si bien se mantuvo Puerto Belgrano como base logística, construir en el noreste de Santa Cruz muelles flotantes, centros de comando y control, santabárbaras subterráneas, silos para misiles y depósitos de combustibles varios, además de las plantas eólicas para aumentar la

oferta local de energía, todo eso pudo hacerse merced a arduas gestiones presupuestarias y decisión política. Las decisiones más difíciles de implementar, sin embargo, fueron las que apuntaron a modernizar la cultura, los hábitos y las costumbres.

En el convencimiento de que el óptimo estado físico era un requisito esencial para el combate en el mar se continuaron impulsando las pruebas de rendimiento físico, pero certificándolas por instituciones externas de alto rendimiento deportivo. De esa interacción surgieron los triatlones que hoy se corren anualmente cada 1° de diciembre en las calles de Mar del Plata y Puerto Deseado, con participación de atletas del exterior. Inauguran la temporada estival en el primer caso y celebran el Día de la Flota Austral en el segundo. La salud general del personal también mejoró aumentando las raciones en el desayuno, reduciéndolas en el almuerzo y casi eliminándolas en la cena, y triplicando la proporción de frutas y verduras. No sin esfuerzo lograron mejorarse los hábitos alimentarios; un lustro más tarde todos los indicadores de salud de los marinos mostraban progreso.

La palanca del cambio cultural fue un nuevo sistema de incentivos. Y los dos formidables puntos de apoyo donde aquella se apoyó lo constituyeron la iniciativa individual y el ingenio. En lo atinente a la primera, hoy nos parece normal ver que los oficiales se postulan para cursar todas las etapas académicas y para comandar las unidades de combate; pero no era así hasta la segunda década de esta centuria. Si bien siempre se había priorizado el mérito profesional, el criterio de selección basado casi exclusivamente en la antigüedad a veces comprometía la igualdad de oportunidades, simplemente porque un candidato más talentoso había ingresado más tarde a la Escuela Naval. A partir de entonces quien deseaba, por ejemplo, estudiar o comandar un buque, pudo solicitar ser tenido en consideración y ya no solamente aguardar la decisión de algún lejano superior en la cadena de mando. A condición, claro está, de haber aprobado las pruebas de rendimiento físico, las que constituyeron en ocasiones una barrera difícil de franquear.

La palanca del cambio cultural fue un nuevo sistema de incentivos.

El desarrollo profesional y el ritmo del mismo dependieron desde aquel momento casi enteramente de la iniciativa, de las propias decisiones. Cada hombre pasó a tener mayor control de su destino, podía ser un artífice más activo de su propia carrera. Las vacantes comenzaron a publicarse detallando las responsabilidades a asumir y el perfil necesario para esa función, y los oficiales se postulaban si entendían que satisfacían sus objetivos de desarrollo. Las estructuras que anteriormente determinaban el camino a seguir se abocaron en cambio a la función de analizar los perfiles de los candidatos y a asignar responsabilidades en base a las competencias y habilidades. Una de las más importantes pasó a ser el horizonte de tiempo, la capacidad de proyectar metas en plazos mediatos, de detectar hechos cargados de futuro y de adaptar continuamente la estrategia, transformándose en cazadores de blancos móviles. Todo esto implicó cruzar el Rubicón.

En lo que respecta al ingenio y a la innovación, tradicionalmente los inventos e ideas nuevas debían ser presentados por vía jerárquica y pasar por una serie de aprobaciones, requisito que fue eliminado del Reglamento del Servicio Naval. Se creó una agencia de patentes navales –en realidad una extensión del Instituto Nacional de la Propiedad Industrial– en la que cualquier oficial podía presentar un desarrollo o un cambio tecnológico en métodos bélicos sin tener que pasar por aquel filtro de sus superiores, aunque con las necesarias salvaguardas que imponía el secreto militar. Esto generó una explosión creativa; los oficiales jóvenes empezaron a presentar tal cantidad de innovaciones y planes que, en los inicios, el análisis de cada asunto consecuentemente se demoró y generó reclamos. Pero los beneficios del sistema superaron ampliamente a los costos.

Garantizar la protección de los derechos de propiedad intelectual fue decisivo. Después de un lapso breve se comprobó que no afectaba en absoluto la disciplina y que, al contrario, liberaba la creatividad, el entusiasmo y el amor a la profesión. Eso sí, cada plan, cada innovación, debía estar acompañada de un cálculo de recursos financieros, un análisis económico de factibilidad. El apoyo a la inventiva y al ingenio siempre había existido, pero después de

esta desregulación alcanzó niveles sin precedentes. Los beneficios para la República han sido incalculables.

Si bien el idioma chino había tenido una etapa de moda el inglés continuó prevaleciendo como *lingua franca* en todo el mundo. En el contexto del decidido impulso al talento, a efectos de estimular su constante estudio y práctica se implantaron los exámenes TOEFL y TOEIC como condición de ascenso para todas las jerarquías, con escalas crecientes de dificultad. Ya se estaban incorporando como parte de los exámenes de ingreso a la Escuela Naval, solamente hizo falta generalizarlos.

Con el objetivo de mantener actualizado el conocimiento sobre otras Armadas y su entorno se estableció que todo oficial que cumpliera misiones en el exterior por más de un semestre, a su regreso debía publicar una síntesis pública con información de lo observado en el país en el que había desarrollado tareas. Los temas centrales aunque no exclusivos eran la educación naval y su vínculo con las universidades, el financiamiento de la estructura de defensa, y el método de preparación y convocatoria de las reservas. Todo se publicaba en internet, pero se premiaban los mejores trabajos editándolos en papel. Antes de ello gran parte de las vivencias en el exterior se perdían, los relatos verbales sólo llegaban a amigos y familiares al regreso de una misión en otro país.

La Armada Argentina siempre había estado en un nivel de preparación intelectual superior al de sus competidores en la región, no solamente por la formación de sus oficiales sino especialmente por el nivel de capacitación de sus suboficiales.

También con aquel mismo objetivo, en conjunto con la Universidad Nacional del Sur la Marina creó un *think tank*, un centro académico de investigación para el estudio económico, social, político, tecnológico y cultural de la República de Chile. Poco después se firmó un convenio con la Universidad Nacional del Litoral para poner en marcha otro similar, esta vez orientado al análisis de la República Federativa del Brasil. Un tercero dedicado a Gran Bretaña nació más tarde, esta vez conducido en conjunto con la Universidad de Belgrano. Los embajadores y los agregados militares de esos países exponían regularmente en reuniones públicas y abiertas. El Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales actuó como asesor para implementar estas iniciativas y su presidente es hoy miembro permanente de los tres centros de análisis estratégicos.

Se convino para el personal superior una amplia oferta de maestrías y doctorados con la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Ésta ya tenía la capacidad para implementarlas a distancia, condición *sine qua non* para que pudieran continuarse a pesar de los traslados dentro del país y al exterior. Si bien los estudios eran optativos, las tesis y tesinas publicadas eran tenidas muy en cuenta a la hora de evaluar a los oficiales subalternos que estaban en condiciones de ascender a oficial jefe, y de éstos a oficial superior. La mejora continua estaba en marcha.

El sistema educativo se extendió al personal subalterno por medio de convenios con los ministerios de educación de las provincias patagónicas. La Armada Argentina siempre había estado en un nivel de preparación intelectual superior al de sus competidores en la región, no solamente por la formación de sus oficiales sino especialmente por el nivel de capacitación de sus suboficiales. Estas decisiones ayudaron a mantener la brecha tecnológica, una herramienta de disuasión sutil y de bajo costo.

Todo este esfuerzo intelectual requería una gran inversión de energía y especialmente de tiempo. Cuentan que cuando un oficial expresó su inquietud por su dificultad para administrarlo le sugirieron apagar la televisión dos horas por día; las cuarenta horas mensuales ahorradas alcanzaban para la lectura de un libro o la redacción de un buen artículo profesional. Como no quedara conforme, por toda respuesta recibió la misma orden que le dieron a un oficial estadounidense durante la guerra entre su país y España a fines del siglo XIX. Sin tener información alguna del paradero y sin que se le hubieran asignado medios para cumplir la misión, en una isla dominada por sus enemigos y con una fauna agresiva, logró entregar una carta de su presidente al jefe de los aliados, los rebeldes cubanos. “Mensaje a García”.

Para inaugurar el nuevo plan de educación naval, la entrega de diplomas a los guardiamarinas que egresaron en 2020 se llevó a cabo en el aula magna de la facultad de ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. La defensa nacional también estaba en la mente.

Dominó

Tanto el Ejército como la Fuerza Aérea empezaron a emular a los marinos. El primero fue autorizado a llamar a licitación para la venta del hoy fastuoso Hotel Libertador, el palacio frente a las ventanas de la Casa Rosada donde alojamos a los dignatarios extranjeros. La fortuna recaudada con su venta, junto con la de los terrenos del viejo Regimiento 1 en Palermo –que se mudó al predio del Regimiento de Granaderos a Caballo- y las unidades de Campo de Mayo se destinaron a la construcción de las instalaciones subterráneas en Santa Rosa, hoy sede de nuestra defensa centralizada nacional conjunta. Hubo resistencia, claro, tanto como la que existió cuando se vendió el antiguo edificio Libertad a un centro hospitalario de renombre internacional por una cifra millonaria. La firmeza de quien ejercía el Poder Ejecutivo en aquellos años fue suficiente.

El antiguo edificio Cóndor de la Fuerza Aérea lamentablemente tuvo que ser demolido; las reparaciones a las que fue sometido luego del derrumbe de un ala a fines del siglo XX no daban garantías de que pudiera ser de utilidad por muchos años más. El terreno se vendió por un precio aceptable y ese dinero sumado a la venta de las bases de Palomar, Morón, Quilmes y Merlo solventaron la plataforma de lanzamiento de satélites que hoy tenemos en San Luis.

Dado que inicialmente hubo dudas respecto de la factibilidad del nuevo régimen de ascensos se esperó a ver los resultados en la Armada; el tradicional sistema basado fuertemente en la antigüedad había durado desde la génesis del país. Sólo después de observar el balance positivo de los cambios se incorporaron la Fuerza Aérea, primero, y el Ejército al final. Aunque en la primera década del siglo XXI ya se había adoptado aquella metodología para el ascenso a oficial superior, sólo a partir de 2021 se implementó para todas las jerarquías. Algo así había existido en la última década del siglo XX, pero las resistencias internas fueron grandes y se abandonó el método cuando se retiró su impulsor, un hombre con visión de futuro. Uno de los argumentos centrales fue que la pérdida de la estructura de promociones debilitaba la cohesión interna. La estadística y el paso del tiempo demostraron que no había relación causal entre ambas variables y que, en cambio, la nueva práctica aportaba dinamismo y una sana competencia profesional.

Despedida

Señor Presidente, lo que el Almirante transmitió con sus gestos era la necesidad de reconquistar al cliente que compraba el servicio de defensa, el pueblo argentino. De convencerlo, de persuadirlo para que confiara e invirtiera más recursos en la Marina. A principios de este siglo en los ámbitos navales se partía de la base de que la sociedad civil debía necesariamente comprarle el servicio. Pero el cliente era renuente a hacerlo, cuestionaba el precio y la calidad de la prestación. Cambiar esas percepciones en conflicto insumió años, fue aquel marino el que dio el primer gran paso.

Espero que estas líneas le sean de utilidad. El próximo fin de semana iniciaré mis vacaciones, confieso que mi cuerpo las necesita porque como Ud. sabe nací en 1997; digamos que soy “del siglo pasado”. Viajaré primeramente a mi residencia oficial en Puerto Belgrano para poner algunos asuntos familiares en orden. Luego me trasladaré a Fox Bay; pescar y navegar con mis hijos y nietos sosiega mi espíritu, y los malvinenses ya se han transformado en mis anfitriones naturales. Las mansiones que han erigido allí algunos empresarios argentinos son indicio de que el traslado de la base naval más importante de nuestra Armada a Santa Cruz

“...lo que el Almirante transmitió con sus gestos era la necesidad de reconquistar al cliente que compraba el servicio de defensa, el pueblo argentino.”

no fue del todo ajena a la firma del tratado de 2033 con el Reino Unido. Aunque este acuerdo fue un mérito de la oposición, ellos también debieran reconocer que la Base Naval Puerto Deseado fue iniciativa nuestra. O al menos que elegimos y apoyamos a quien la impulsó.

En febrero próximo comenzaremos a preparar junto con todo el gabinete las celebraciones del 9 de Julio. El aniversario de los doscientos cincuenta años de nuestra independencia contará, según me ha confiado el Sr. Ministro de Asuntos Externos, con dos novedades. Desfilará por la Av. Santa Fe una compañía de soldados ingleses con banda, tal como lo hicieron para la conmemoración del Sesquicentenario cuando mi padre era chico. Y también tendremos la presencia de Su Santidad el Papa Francisco III. No se va a perder nuestras empanadas salteñas, aunque haya nacido en Seúl.

Saludo al Señor Presidente con mi consideración más distinguida.

Florencia Hemme

Bioingeniera, PhD

Ministra de Innovación para la Defensa.■

...el traslado de la base naval más importante de nuestra Armada a Santa Cruz no fue del todo ajena a la firma del tratado de 2033 con el Reino Unido.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Acemoglu, Daron y James A. Robinson - "Por qué fracasan los países; los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza" - Buenos Aires: Ariel, 2013.
- Harrison, Lawrence E. - "El subdesarrollo está en la mente; el caso latinoamericano" - Buenos Aires: R.E.I. Argentina, 1985.
- Harrison, Lawrence E. e Samuel P. Huntington - "A cultura importa; os valores que definen o progreso humano" - Rio de Janeiro: Editora Record, 2002.
- Jacques, Elliot and Kathryn Cason - "Human capability; a study of individual potential and its application" - Falls Church: Cason Hall & Co. Publishers Ltd., 1994.
- Peña, Félix - Notas de una conferencia sobre comercio exterior en la embajada de Canadá - Buenos Aires, 2010

Recepción de antiguos Boletines

Sr. Socio / lector de Boletín:

Nuestra redacción recibe colecciones, tomos o ejemplares de nuestra revista de aquellos que deseen desprenderse por falta de espacio u otros motivos.

No son pocos aquellos que, por cuestiones de estudio, investigación o simple interés, recurren a nuestra oficina en busca de antiguos ejemplares y sus contenidos. Muchos de ellos, centenarios ya, sólo subsisten en nuestra colección encuadernada, la cual está siendo digitalizada con mucho esfuerzo.

Esperamos que ese patrimonio pueda reforzarse con vuestra colaboración.

La Redacción



REEQUIPAMIENTO MILITAR

Jorge P. Barrales

El reequipamiento del Instrumento Militar Argentino (IMA) es un hecho que deberá ocurrir más tarde o más temprano, excepto que el pueblo argentino, a través de sus representantes, determine que nuestro país no debe poseer Fuerzas Armadas.

—CNIM (R) VGM Jorge Paulo Barrales

El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales pertenece a la Promoción 103 de la ESNM, egresó como Guardiamarina en 1974 y se retiró en 2008 como Jefe de Planes de la Armada, desempeñándose a partir de ese momento como Profesor Militar en la ESGN. Revistó en la mayoría de las unidades operativas de la IM, ejerciendo el Comando de la Compañía Exploración, Batallón de Apoyo Logístico y Fuerza de IM de la Flota de Mar. Participó de numerosos Operativos "Unitas" y en el primer "Fraterno Anfibio". Fue observador militar en Angola y Jefe de Personal del EM de MINUSTAH (Haití). Participó de la Operación "Fleetex 96" a fin de capacitarse en Operaciones NEO y contribuir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones.

Para mantener o incrementar la capacidad militar, existen cinco opciones básicas: reparar, mantener, modernizar, adquirir y desarrollar. Las primeras tres opciones por lo general pueden concretarse en el corto plazo y a un costo comparativamente menor al de las dos últimas. La adquisición, por su parte, puede materializarse en el corto o mediano plazo y, finalmente, el desarrollo de medios corresponde al largo plazo. En nuestro caso, la vejez del material militar y el deterioro resultante a causa del escaso presupuesto asignado al mejoramiento de la capacidad operativa de las FF. AA. durante los últimos treinta años nos inducen racionalmente a minimizar las tres primeras opciones y a potenciar las dos últimas (adquirir y desarrollar), que son las que se contemplan en el presente trabajo.

Asimismo, dejo constancia que la presente propuesta no es una alternativa al Plan de Capacidades Militares (PLANCAMIL) ni pretende competir con su grado de detalle, sino presentar un "concepto de reequipamiento" que establezca un criterio general orientador para las adquisiciones y los desarrollos que pudieran estar incluidos en el citado plan o no.



“Si vis pacem, para bellum”. (Si quieres la paz, prepárate para la guerra). Deriva de un pasaje del escritor romano de temas militares, Vegetio.

Por su parte, este trabajo abarca la problemática de las tres FF. AA., a pesar de que mi pertenencia a la Armada pudiera haberme inducido a mencionar mayoritariamente aspectos navales.

La estructura de esta presentación consta de cuatro partes:

1. La visión del reequipamiento militar argentino.
2. Los factores que justifican la necesidad del reequipamiento militar.
3. La categorización de las posibles fuentes de obtención de medios militares (por adquisición o desarrollo) en cuatro niveles.
4. Los criterios que complementan la puesta en ejecución del reequipamiento, lo cual incide sobre los niveles arriba mencionados.

VISIÓN DEL REEQUIPAMIENTO MILITAR ⁽¹⁾

PROPÓSITO: El reequipamiento militar argentino deberá obtener un Instrumento Militar en condiciones de:

- Defender los intereses de la Nación en general y ser un efectivo factor de disuasión para la preservación de sus recursos naturales en particular.
- Conformar un eficaz instrumento de la diplomacia.
- Participar de las organizaciones de defensa regional que se conformen con medios que garanticen la interoperabilidad con sus integrantes.
- Contribuir, a partir de la relación militar con Brasil, a la integración estratégica con ese país (y, por extensión, con el BRIC) ⁽²⁾, y derivar de ella un fortalecimiento de la posición argentina en su aguas jurisdiccionales, encuadrada en el Atlántico Sur como espacio marítimo subregional.

MÉTODO: Complementar, desde una conducción centralizada, en forma concurrente (simultánea o sucesiva) y con una pauta presupuestaria razonable y mantenida en el tiempo, las siguientes posibilidades:

- Producción y desarrollos nacionales.
- Desarrollos binacionales regionales.
- Adquisiciones regionales de material que supere las posibilidades de los niveles previos.
- Adquisiciones extrarregionales de material de complejidad superior a la del nivel anterior, proveniente de fuentes no tradicionales o tradicionales no vulnerables al “lobby británico”.

ESTADO FINAL: Las FF. AA. argentinas, adecuadamente reequipadas, serán motivo de orgullo para el pueblo que las nutre y un desafío para los hombres y las mujeres que las integran. Nuestros cuadros militares dispondrán, así, de medios que les permitan materializar su potencial profesional en la actualidad retenido y se sentirán verdaderamente capaces de cumplir la misión principal y las secundarias asignadas, con lo cual cimentarán su autoestima y contribuirán finalmente al prestigio de la Nación.

⁽¹⁾
VISIÓN: Compuesta de un propósito (QUÉ se pretende), un método o transición (CÓMO se llega) y un estado final (RESULTADO buscado).

⁽²⁾
Bloque conformado por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.

REEQUIPAMIENTO: FACTORES QUE LO JUSTIFICAN

Los factores que justifican un futuro reequipamiento militar son, entre otros, los siguientes:

1. El cumplimiento de la misión principal de las FF. AA. ⁽³⁾ no está garantizado en la situación actual.
2. La preservación de nuestros intereses y cuantiosos recursos naturales (de demanda mundial creciente) no puede quedar exclusivamente en manos del derecho internacional y del apoyo de la región que, por otra parte, nos da claros ejemplos de armarse en su defensa ⁽⁴⁾. Asimismo, la indefensión argentina es una tentación frente a futuras demandas derivadas de necesidades de países fuertes, con capacidad de forzar una legislación internacional que justifique sus apetencias ⁽⁵⁾.
3. La participación en un Sistema Regional de Defensa ⁽³⁾ con países que han modernizado sus FF. AA. nos impondrá ciertos estándares de capacidad militar que actualmente estamos lejos de satisfacer, relegando la interoperabilidad a una mera expresión de deseo. En este contexto, seríamos más una “carga” que una ayuda ⁽⁶⁾, y lógicamente nos veríamos relegados a funciones de importancia menor, puesto que esta alianza militar nos consideraría por lo que somos y no por lo que fuimos.
4. El Partido Militar es algo definitivamente superado: no tendría el necesario sustento de parte de la sociedad (como normalmente ocurrió en el pasado) ni está en la mente de los actuales cuadros militares reeditarlo a partir de un rearme, dado que las nuevas generaciones castrenses solo quieren armas para cumplir su misión y ejercer su profesión en lugar de declamarla.
5. A medida que se demore la decisión de iniciar el reequipamiento militar, se contará con menos margen político para hacerlo, puesto que el reclamo social por seguridad tiene demanda de satisfacción urgente, mientras que la falta de capacidad militar durante mucho tiempo no parece haber tenido consecuencias visibles graves a los ojos de la población, la que podría rechazar una inversión de la magnitud de la necesaria para revertir la situación de las FF. AA.
6. La excesiva demora en transformar los planes de recuperación de las capacidades militares en incorporaciones de material militar significativo se traduce en que las jerarquías inferiores “se van por aburrimiento profesional” y las superiores “se quedan por necesidad económica”. La “pirámide de personal” deviene, así, en una “chimenea” por cuya boca salen jóvenes vocaciones militares frustradas hacia rumbos extrainstitucionales que les ofrecen una variante civil de lo que se cansaron de esperar en la milicia (aerolíneas comerciales, marina mercante, etc.).

“Solo hay una cosa más terrible que una batalla ganada, y es una batalla perdida”.
General Charles de Gaulle.

⁽³⁾
Decreto 1691/06 MINIDF.

⁽⁴⁾
Brasil protege sus plataformas off-shore con una Marina de Guerra en expansión, que incluye la futura incorporación de un submarino nuclear.

⁽⁵⁾
Despliegue militar preventivo de Brasil en el Amazonas para disuadir los intentos de “globalizarlo” como patrimonio ecológico de la humanidad.

⁽⁶⁾
Corbeta varada en Sudáfrica por problemas mecánicos del 10 OCT al 24 DIC 2012.

CATEGORIZACIÓN DE LAS FUENTES DE OBTENCIÓN

Para materializar el reequipamiento militar, y de acuerdo con el método de la visión expresada, se han clasificado las posibles fuentes de obtención en cuatro niveles:

NIVEL 1: Producción nacional

- Tiene la doble ventaja de generar capacitación y empleo civil y, a la vez, independiza a las FF. AA. de la necesidad de obtener repuestos extranjeros, lo cual es sencillo en la paz y muy difícil y costoso en la guerra.
- Este nivel puede cubrir armamento de baja complejidad, tal como fusiles, morteros y munición menor y, selectivamente, algunos medios significativos en los cuales focalizar el esfuerzo (por ej.: TAM y cañones pesados para el E.A).

- En lo concerniente a la producción naval, deberían priorizarse las embarcaciones simples para la proyección del poder a tierra (EDPV, EDM y EDU) ⁽⁷⁾. Con relación a la construcción de buques, esta se ve normalmente afectada por tiempos de construcción que, en función de la media internacional, podemos considerarlos inaceptablemente extensos ⁽⁸⁾, por lo cual, mientras no se supere esta deficiencia, la construcción nacional de buques de guerra debería complementarse con las posibilidades mencionadas en los siguientes niveles.



Cañón CITER L33 de 155 mm.



Tanque argentino liviano.

NIVEL 2: Desarrollos binacionales subregionales

- Los desarrollos binacionales, particularmente con Brasil, deberían constituir una “política de estado” en materia de defensa y aceptar comenzar por elementos simples y comparativamente inferiores a los de máximo nivel internacional (por ej.: Gaucho frente a Hummer). Estos desarrollos aportarán interoperabilidad a corto plazo y evolución cualitativa a mediano plazo.

- En la medida en la que esta categoría se amplíe, puede reemplazar paulatinamente parte de los medios comprendidos en los restantes niveles.

NIVEL 3: Adquisiciones subregionales

- Comprende medios que superan en complejidad a los de los niveles 1 y 2. El proveedor lógico de este material sería Brasil, poseedor de una industria militar desarrollada y en expansión, con capacidad de incorporar tecnologías avanzadas (por ej.: de Francia).
- De modo análogo con lo señalado en el nivel anterior, estos medios por lo general serán comparativamente inferiores a los producidos por los países de vanguardia en industria militar, pero ofrecerán como ventajas un menor costo y una mayor facilidad para su obtención, mantenimiento y reemplazo (por ej.: futuro reemplazo del vehículo de exploración Panhard por su equivalente brasileño).
- Los submarinos son un caso particular dentro de este nivel. La Armada Argentina posee los confiables submarinos convencionales alemanes U-209, pero Brasil ya está en capacidad de fabricar submarinos sobre el modelo alemán, por lo que el futuro reemplazo de nuestro material submarino podría adquirirse en el citado país ⁽⁹⁾.

(7)
EDPV: Embarcaciones de desembarco de personal // EDM: Embarcaciones de desembarco medianas (personal/material/vehículos) // EDU: Embarcaciones de desembarco utilitarias (mayores que las anteriores).

(8)
Buque de desembarco San Antonio (AFNE): Botado en 1968 y entregado a la Armada en 1978 // Corbeta Gómez Roca (Astillero Río Santiago): Botado en 1984 y entregado a la Armada en 2004.

(9)
En 1984, el Brasil contrató a la Howaldtswerke-Deutsche Werft para seis submarinos de la clase Tupi del Tipo 1400, subvariante del modelo U-209, que fue el primero construido en Kiel y los otros cinco en Río de Janeiro.

NIVEL 4: Adquisiciones extrarregionales significativas

- Comprende medios sofisticados/sensibles que exceden la capacidad de fabricación regional (especialmente brasileña), tales como aviones de combate, reabastecedores en vuelo, aviones de G.E., sistemas antiaéreos, sistemas C3, fragatas y destructores, equipamiento y capacitación de FF. EE., entre otros. Debemos asumir que, dentro de esta categoría de medios, todos aquellos que permitan la proyección del poder militar



desde/a través del mar (relacionados con la Armada y la Fuerza Aérea) verán dificultada su obtención por presiones de Gran Bretaña, como consecuencia de la vigencia del conflicto por las Islas Malvinas.

- Los tradicionales proveedores de estos medios para nuestro país (al igual que para muchos países sudamericanos) son EE. UU., Israel y los países europeos occidentales. A diferencia del resto de la región, para este nivel la Argentina debería excluir los siguientes potenciales proveedores, por las razones que se indican ^(a):
 - **Reino Unido:** Por el conflicto mantenido sobre la soberanía de las Islas Malvinas.
 - **EE. UU.:** Por ser el principal aliado militar del Reino Unido y por considerarnos “poco confiables” desde 1982.
 - **Israel:** Por su dependencia del apoyo político y militar de los EE.UU., lo cual lo hace permeable a su influencia.
 - **Países europeos:** Los que fabrican medios militares sofisticados con algún componente británico ^(b).

Destructores Clase
MEKO-360

(a): Estas restricciones no deberían hacerse extensivas al ámbito del desarrollo de la infraestructura civil ni al equipamiento y la capacitación de las Fuerzas de Seguridad y Policiales.

(b): Si el MINIDF (debidamente asesorado) no demuestra lo contrario, quedarían a salvo del “boicot británico sobre medios y repuestos” los submarinos (de fabricación alemana) y los buques (de fabricación alemana y francesa) por ser todas sus partes componentes producidas por el país oferente.

**En defensa de la Patria,
todo es lícito menos
dejarla perecer”.**
General San Martín.

- Las restricciones arriba indicadas nos llevarían a equiparnos en este nivel parcialmente a partir de Rusia y de China (especialmente para la FAA), a pesar de que los medios que producen estos países en este rango actualmente podrían considerarse algo inferiores (quizás no por mucho tiempo) a los de los países de vanguardia “excluidos”. El material naval significativo de origen alemán y francés podría constituir una excepción a lo planteado ^(b).
- Por otra parte, para la adquisición de material ruso o chino, nuestro país debería actuar pragmáticamente “sacudiéndose” el condicionante ideológico (propio de las compras durante gobiernos militares) que asociaba la incorporación de material de ese origen con la aceptación de la ideología del fabricante.
- Finalmente, los proveedores tradicionales por diversos motivos (recuperar un mercado, limitar la “penetración” china o rusa, etc.) podrían ofrecer “ofertas irresistibles”, tanto por el precio como por la ansiedad argentina por recuperar con rapidez todo el terreno perdido. Aceptar estas ofertas sería un grave error, porque caeríamos en las causas que pretendimos evitar con las restricciones mencionadas precedentemente.

LOS CRITERIOS COMPLEMENTARIOS

Criterio de Contención:

- Comprende material “usado” de cualquier origen (de bajo costo y de rápida obtención), cuya única finalidad sea acotar el “drenaje” de oficiales jóvenes hacia el ámbito civil y les permita operar y, de esa forma, “capear el temporal de la espera”, al hacerlos protagonistas de la loable misión de “mantener capacidades” que, en el mediano plazo, podrían desarrollarse con material nuevo de la misma naturaleza, proveniente de los distintos niveles contemplados en las fuentes de obtención.



Avisos rusos para reemplazo de los actuales

- Ejemplo: Buque anfibio (“modelo viejo”) que permita a la Infantería de Marina realizar el movimiento buque a costa con medios anfibios partiendo de un buque real y no, de uno “imaginario”⁽¹⁰⁾ y avisos rusos (“usados”) para reemplazar a los nobles y ya viejos avisos Gurruchaga, Castillo y Sobral.

**“Nada podemos esperar si no es de nosotros mismos”.
Gervasio Artigas.**

Criterio de Compensación:

- Comprende material militar vinculado a capacidades contrarias a otras basadas en medios significativos, cuya obtención demande un tiempo mayor. Cuando se disponga de ambas capacidades, estas se complementarán y generarán sinergia.
- Ejemplo: Medios antitanque para que materialicen una capacidad ATAN que compense la falta de capacidad blindada, mientras esta se desarrolla.

Criterio de Superación:

- Implica una actitud duramente pragmática que permita superar el “aferramiento mental” a fórmulas exitosas del pasado, basadas en medios largamente empleados (incluida la Guerra de Malvinas), que marcaron a la generación militar que los utilizó, la que, ahora, contempla su declinación irreversible por efecto de la prolongada insuficiencia presupuestaria.

⁽¹⁰⁾
La Armada Argentina carece de un buque anfibio para proyectar la Infantería de Marina desde que el Cabo San Antonio salió de servicio en 1997 (aunque ya no operaba desde 1994).



Buque de Asalto Anfibio “Juan Carlos I” (España).

**“En combate cercano, la victoria es del que tiene una bala más en el cargador”.
General Erwin Rommel.**

■ Ejemplos de pragmatismo:

- Reemplazo del portaaviones con SUE ⁽¹¹⁾ por un portahelicópteros con aviones de despegue vertical V-STOL chinos actualmente en desarrollo (NO Harrier) por lo que esto constituiría una “apuesta a mediano plazo”.
- Reemplazo de los VAO USA ⁽¹²⁾ por alguna de las siguientes alternativas:

(11)
SUE (Super Étendard): Fue la aeronave más moderna durante la Guerra de Malvinas; adquirió notoriedad por haber hundido al destructor Sheffield y al portacontenedores Atlantic Conveyor. Superado por nuevas versiones, el prolongado “estrangulamiento presupuestario” exime de la ingrata tarea de decretar oficialmente la desafectación de este símbolo de la Aviación Naval.

(12)
VAO (Vehículos anfibios a oruga) se incorporaron a la Armada entre 1973 y 1974 (su actuación más destacada fue en la Operación Rosario). Con una vida útil ampliamente superada, la mitad fueron descargados. Sobre el remanente, se ensaya una repotenciación nacional de carácter “artesanal”, extremadamente lenta y dependiente de repuestos extranjeros de complicada disponibilidad, lo que condena a la emblemática unidad que los nuclea a mantener una tradición, pero no una real capacidad de proyección anfibia.



Vehículo Anfibio Chino

- VAO chinos (inferiores);
- Aceptación del modelo de VAO (AAV) que “deja de usar” Brasil;
- Reemplazar a los VAO por Transportes de Tropas a Rueda/Oruga, transportados en EDM/EDU. ■

FORCE DE FRAPPE: ¿TAN SOLO UNA CUESTIÓN DE PRESTIGIO?

FOTO: WWW.LEFIGARO.FR

Federico E. Sarro

En el actual contexto europeo de austeridad, donde los británicos debaten no solo una costosa modernización de su flota de submarinos misilísticos con ojivas nucleares (SSBN) portadores de misiles Trident, sino también una eventual reducción de 4 a 2 unidades en capacidad de operar, Francia, la otra potencia nuclear de la región, mantiene inalterables las bases doctrinarias de su *force de frappe* (o *force de dissuasion*), a pesar de que esta representa un gasto de aproximadamente US\$ 4,6 billones anuales.

Ante esta situación, considero interesante indagar las razones por las cuales Francia mantiene una capacidad nuclear basada en la combinación naval-aérea. ¿Se trata tan solo de una cuestión de prestigio?

El bípode francés: estado de situación actual

El arsenal nuclear francés es el tercero en magnitud en el mundo, muy por detrás del ruso (aprox. 8500 cabezas) y el estadounidense (aprox. 7700 cabezas). Luego de haber experimentado una reciente reducción, consta de 300 cabezas y se organiza del siguiente modo:

En cuanto al componente naval, cuenta con 240 cabezas nucleares distribuidas en 48 SLBM. De ellos, 32 son misiles M45, y 16, tipo M51.1. Mientras que los primeros tienen un rango de 5000+ km y pueden equiparse de 4/6 cabezas nucleares de 100 kt⁽¹⁾ cada una, los recientemente incorporados M51.1., además de tener mayor rango (6000+ km) y exactitud que los M45, pueden eventualmente albergar más de 6 cabezas.

La Marine Nationale opera 4 SSBN clase Triomphant que conforman su Force Océanique Stratégique (FOST), con base en Ile Longue, noroeste de Francia. Al menos 2 siempre se encuentran completamente operativos, con uno de ellos en el mar, cubriendo "patrulla di-

Teniente de Fragata Federico Ernesto Sarro.

Formación académica: Peace Operations Specialized Training Certificate in Military Studies (Peace Operations Training Institute, 2015); Posgrado Regional en Seguridad Internacional, Desarme y No-proliferación (Fundación NPS Global, 2013) y Licenciatura en Relaciones Internacionales (Universidad Católica de Salta, 2011).

Experiencia en el ámbito militar: Observador militar y oficial de enlace en United Nations Peacekeeping Force in Cyprus (septiembre de 2014 a la fecha); Analista en el Área Tecnologías Sensibles en Jefatura de Política, Estrategia y Doctrina de la Armada (febrero a agosto de 2014) y Jefe de Secretaría y Despacho de la Dirección General de Organización y Doctrina de la Armada (julio de 2012 a febrero de 2014).

(1)

1 kt equivale a 1.000 t de TNT. Las explosiones de Hiroshima y Nagasaki fueron de 12,5 kt y de 22 kt, respectivamente.

Boletín del Centro Naval
Número 840
ENE / JUN 2015





SSBN *Le Terrible*
en Cherbourg,
noroeste de Francia.
(FOTO: D. NOIZET / PRÉSIDENCE
DE LA RÉPUBLIQUE).

¿Cuáles serían las implicancias a la hora de dejar de lado la *force de frappe*, en cuanto al estatus de miembro permanente del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas? Sería irresponsable que Francia se aventurase en desarmarse sin medir las consecuencias.

suasiva" (aprox. 10 semanas de duración), escoltado por SSN clase Rubis. Su unidad más recientemente botada, *Le Terrible*, es capaz de transportar 16 misiles M51.1.

En cuanto al componente aéreo, Francia tiene 40 misiles aire-tierra ASMPA de una sola cabeza termonuclear de hasta 300 kt. y un rango no superior a los 500 km. La mitad de estos misiles recientemente incorporados se encuentra desplegada en aviones Mirage 2000N K3 con base en Istres (sureste de Francia) y la otra mitad, en aviones Rafale F3 con base en Saint Dizier (noreste de Francia). Para estas aeronaves, los radios de acción, sin reabastecimiento en vuelo, son de alrededor de 1480 km y de 1850 km, respectivamente. Es importante destacar que se cuenta con capacidad para reabastecerlas en vuelo con una flota de 14 C-135FR con base en Istres.

En cuanto al componente aéreo embarcado, posee 10 misiles ASMPA desplegados en aviones Rafale MF3 (estos últimos con base en Landivisiau, noroeste de Francia, cuando no se encuentran a bordo). Además, la Marine Nationale opera aviones Super-Étendard, cuyo retiro está previsto para 2015. Al respecto, cabe aclarar que el portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* no lleva armas nucleares en circunstancias normales.

¿Por qué una *force de frappe*?

Con seguridad, resultarían peligrosamente simplistas, para aquellos que tienen por misión asesorar en materia de defensa, las versiones que señalan que el arsenal francés solo se mantiene por razones de prestigio. Al respecto, cabe preguntarse, en primer lugar, cuáles serían las implicancias a la hora de dejar de lado la *force de frappe*, en cuanto al estatus de miembro permanente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Sin dudas, sería irresponsable que Francia se aventurase en desarmarse unilateralmente sin medir las consecuencias que de ello podrían desprenderse al convertirse en el único de los cinco países con poder de veto en no poseer armas nucleares, cuando, desde hace años, países como India y Brasil vienen adquiriendo mayor protagonismo en el contexto internacional y pujan por una participación más activa en el Consejo de Seguridad. Claramente, se produciría un desbalance de fuerzas que se haría visible, al menos en un principio, en el contexto europeo, con el Reino Unido como único poseedor de armas nucleares de la región.

En cuanto a la seguridad nacional francesa, deben tenerse en cuenta amenazas tales como la proliferación de armas de destrucción masiva y sus vectores por parte de potencias regionales y de grupos terroristas amparados por ellas en Medio Oriente y, eventualmente y como peor escenario, en el norte de África. Al mismo tiempo, deben considerarse aquellas amenazas que serían el resultado de un cambio en el escenario estratégico global, tales como las que representarían potencias nucleares como Rusia y China, las cuales, a pesar de estar distantes, no dejan de ser serias.

La disuasión nuclear francesa, como medio exclusivamente defensivo, descansa, en esencia, en la FOST, aunque también se vale del componente aéreo que le brinda flexibilidad y credibilidad al permitirle concretar, si fuera necesario, un ataque limitado o una advertencia nuclear para restablecer la disuasión.

Los SSBN constituyen una base estratégica por completo autónoma que tienen la posibilidad de permanecer ocultos durante su patrullaje en las aguas del mundo, lo cual le asegura a Francia la capacidad, en todo momento y lugar, de lanzar un segundo ataque de represalia contra centros de poder político, económico y militar. Esto recordaría a todos aquellos que pretenden atacar sus intereses vitales que, independientemente de lo repentino e intenso de su accionar, la respuesta implicaría daños inaceptables y desproporcionados respecto de sus objetivos.

Por último, aunque no menos importante, existe una cuestión asociada con la prevención del chantaje y la agresión estatal contra los intereses vitales de Francia, de donde sea que provengan y en la forma que sean. Alejada de lo que algunos analistas califican como *grandeur*, la cuestión de fondo sobre la que recae la tradicional santuarización de la *force de frappe* no es más que la independencia estratégica total. En tiempos de la Guerra Fría, el General de Gaulle se preguntó por qué dejar en manos de los Estados Unidos la defensa de los intereses vitales franceses frente a la amenaza soviética. Francia tiene sus propios intereses, que no siempre coinciden con los del resto de sus aliados. Prueba de ello es la reciente intervención en solitario en Malí.

A la luz de estos hechos y considerando a Francia un actor respetuoso y particularmente activo en cuanto a los compromisos asumidos en el ámbito internacional en materia de desarme y no proliferación⁽²⁾, contar con una capacidad nuclear es, sin dudas, sinónimo de prestigio bien ganado, mas no la razón de ser de la *force de frappe*. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Kile, Shannon. *Nuclear forces development*, (2013 [citado el 30 de julio de 2013], Stockholm International Peace Research Institute), disponible en <http://www.sipri.org/research/armaments/nuclear-forces>
- Acheson, Ray. *Assuring Destruction Forever: Nuclear Weapon Modernization around the World*, págs. 27-33 (2012 [citado el 30 de julio de 2013], Reaching Critical Will of the Women's International League for Peace and Freedom), disponible en <http://www.reachingcriticalwill.org/images/documents/Publications/modernization/assuring-destruction-forever.pdf>
- Weiss, Lauren. *Arms Control and Proliferation Profile: France*, (Mar. 2013 [citado el 30 de julio de 2013],

Arms Control Association), disponible en <http://www.armscontrol.org/factsheets/franceprofile>

- MBDA Missile Systems. *ASMPA Air-to-Ground Missile, Medium Range, Enhanced*, [citado el 30 de julio de 2013], disponible en http://www.mbda-systems.com/mediagallery/files/asmpa_ds.pdf
- *The French White Paper on Defence and National Security*, (2008 [citado el 30 de julio de 2013]), disponible en http://merln.ndu.edu/whitepapers/france_english2008.pdf
- Collin, Jean-Marie. *The French White Paper on Defence and National Security*, (14 de mayo de 2013 [citado el 30 de julio de 2013], British American Security Infor-

mation Council), disponible en <http://www.basicint.org/blogs/2013/05/french-white-paper-defence-and-national-security>

- Sokolski, Henry. *Getting MAD: Nuclear Mutual Assured Destruction, Its Origins and Practice*, págs. 197-237, (Nov. 2004 [citado el 30 de julio de 2013], Strategic Studies Institute), disponible en <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pubfiles/pub585.pdf>
- Blechman, Barry. *France and the United Kingdom*, págs. 1-22 (Feb. 2009 [citado el 30 de julio de 2013], The Henry L. Stimson Center), disponible en http://www.stimson.org/images/uploads/research-pdfs/Nuclear_Security_FINAL_Complete_UK_France.pdf



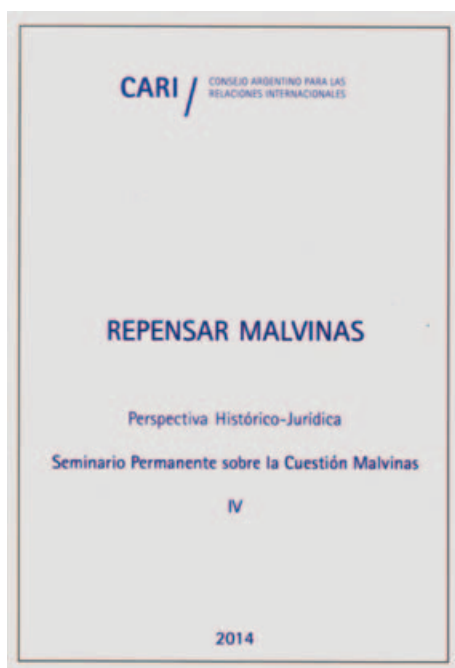
Charles De Gaulle, padre de la *force de frappe*. (PORTADA: BORIS CHALIAPIN)

La disuasión nuclear francesa, como medio exclusivamente defensivo, descansa, en esencia, en la FOST.

(2) Entre otras acciones, Francia dejó de producir materiales fisionables para armas nucleares en 1992 (plutonio) y en 1996 (uranio altamente enriquecido). Asimismo, anunció el cese definitivo de ensayos nucleares (1996) y, como se menciona al inicio de este artículo, redujo recientemente su arsenal a 300 cabezas, tras el anuncio realizado en 2008 por el entonces presidente Sarkozy.



Comentarios de H.V.



Repensar Malvinas. Perspectiva Histórico-Jurídica

Seminario Permanente sobre la Cuestión Malvinas.

Volumen IV.

Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires, 1.ª edición, 2014.

Este volumen tiene la virtud de analizar, con datos recientes y con novedosas contribuciones, la realidad de la “Cuestión Malvinas”, que sintetiza la situación de las Islas Malvinas, las Islas Georgias y las Islas Sandwich del Sur en la segunda década del siglo xxi.

La edición incluye las ponencias presentadas en el seminario “Repensar Malvinas”: ideas para el diálogo, el intercambio de opiniones al finalizar este y tres contribuciones doctrinarias incorporadas al texto poco después. El seminario se realizó en junio de 2013.

Tres de las ponencias están relacionadas con la consulta a los isleños y fueron realizadas por el Doctor Enrique Aramburu que, con solvencia profesional, escribe sobre su utilización política. La Licenciada Flor Ocampo, con habilidad y con amplios conocimientos del tema, sondea

las razones de su realización. El Licenciado Martín Gómez destaca la trascendencia de la consulta desde el punto de vista académico, de los políticos y de los medios.

El distinguido académico Doctor Guillermo Arnaud ilustra y ubica estratégicamente la “Cuestión Malvinas” en su relación con el Atlántico Sur y la Antártida. Su punto de vista, aparte de formativo, es de amplio valor didáctico.

El Embajador Juan Eduardo Fleming trabaja sobre un tema poco mencionado: la presencia de descendientes de indígenas y de pueblos originarios durante la recuperación de las Islas. Su mención, independientemente del valor académico del trabajo, es un directo homenaje a quienes combatieron en la gesta de 1982.

En el coloquio posterior a las presentaciones, intervinieron Lilian del Castillo, Eduardo Airaldi, Isidoro Ruiz Moreno, Daniel Montamat, Andrés Cisneros, Guillermo Strauss, Luis Flory, Ariel Mansi y Roberto Cacheiro Frías. El intercambio de ideas es una interesante muestra de las visiones particulares sobre el tema.

En relación con las contribuciones doctrinarias, destaco los siguientes aspectos: La Dra. Lilian del Castillo realiza un sesudo análisis de la “Cuestión Malvinas”, a la que considera, de manera fundamental, una situación colonial. La autora es versada en el tema y transmite su conocimiento al lector de manera atrayente. El Dr. Enrique Aramburu, con honestidad intelectual, señala su trabajo como una complementación de uno de Hortensia Gutiérrez Posse; en él, cita los tratados anteriores a 1966. Como todos los trabajos del académico Aramburu, este muestra su íntima fuerza pedagógica y su preocupación por difundir nuestros derechos sobre las islas del Atlántico Sur que nos pertenecen. Luis Flory aborda con sencillez, de manera casi coloquial, una visión general de los argentinos en las Malvinas, que permite apreciar cuán importantes son las relaciones emotivas, espirituales y de intereses con el archipiélago austral. El artículo trata con seriedad los aspectos políticos, sociales y económicos, y realiza una tarea integradora de sumo interés.

Repensar Malvinas. Perspectiva Histórico-Jurídica es una obra de relevancia académica y, sin duda, un permanente sitio de consulta.



Malvinas, Georgías y Sandwich del Sur

Volumen X, Diplomacia Argentina en Naciones Unidas 2008-2011.

Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI), Buenos Aires, 1.ª edición, 2014.

Esta obra está antecedida por el prólogo editorial y por un importante y sólido estudio preliminar realizado por el Embajador Eduardo Airaldi, experimentado diplomático argentino que se desempeñó como funcionario en Londres entre 1965 y 1971. Más tarde, a fines de la década de 1990, fue Subsecretario de Política Exterior y, desde 2005 hasta 2009, Director General de Malvinas y el Atlántico Sur.

El estudio preliminar es un útil resumen de los documentos incorporados en el volumen, que reflejan una permanente conducta de intento de ejercicio de jurisdicción por parte del Reino Unido a través de actos unilaterales y la correspondiente reacción argentina en defensa de los derechos soberanos de la Nación y de los intereses afectados. Las presentaciones y las protestas argentinas se realizaron en consonancia con disposiciones de la Organización de las Naciones Unidas y a raíz del incumplimiento de compromisos bilaterales contraídos. La documentación incorporada evidencia el apoyo recibido por la Argentina en foros internacionales.

Airaldi califica el período como de “confrontación” por oposición al de “clima propicio” existente en enero de 1966, pocos meses después de la adopción de la Resolución 2065, y opina que “es deseable... revivir ese clima” como camino a una solución de la disputa territorial.

Este tomo documental es un elemento de consulta que nuestros lectores, nuestros consocios y los estudiosos que frecuentan los salones de nuestra institución podrán utilizar como elemento invaluable de consulta. La edición tiene las características de elegancia y de sobriedad habituales en las publicaciones del CARI.



El vuelo de la humanidad y 101 tecnologías que cambiaron la faz de la Tierra

José Carlos Albano do Amarante

+ letras comunicaciones, 1.ª edición, Buenos Aires, 2014.

En esta obra, un enjundioso análisis e interpretación de la historia del hombre que hace hincapié en la cultura y en los adelantos científicos y tecnológicos, el General Amarante del Ejército del Brasil realiza apreciaciones prospectivas sobre el futuro de la humanidad.

Si bien esta es la esencia de este importante trabajo, es probable que la parte más apreciada por el lector sea la capacidad de simplificación que tiene el autor para hacer llegar sus ideas, que compite favorablemente con trabajos que pueden consultarse en el mundo de la informática. En tiempos como los que corren, creemos que no es esta una ponderación menor.

Otro de los importantes aciertos del autor es el estudio de 101 tecnologías que, a su juicio, constituyen la base del avance de la civilización. Cada etapa de la vida del hombre en el planeta es tratada en capítulos

en los que, al final, se destacan las tecnologías relacionadas con esa época, lo cual tiene una gran importancia didáctica.

La impecable traducción del General de Brigada argentino Guillermo A. Sevilla nos permite acercarnos a las interesantes conclusiones de Amarante al superar las vallas que un idioma diferente al propio pueden crear.

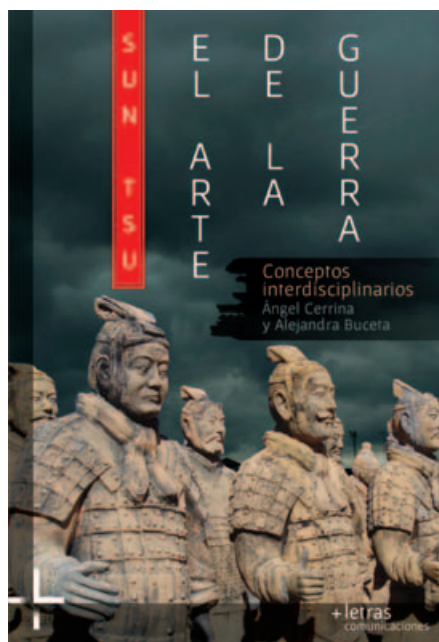
El Arte de la Guerra, Sun Tzu

Conceptos Interdisciplinarios

Ángel Cerrina y Alejandra Buceta

+ letras comunicaciones, 1.^a edición,
Buenos Aires, 2014.

Este libro es una moderna adaptación del viejo clásico *El Arte de la Guerra* que, por muchos años, pareció reservado a la lectura por parte de militares. En la actualidad, diversas son las disciplinas que lo utilizan. Los autores, con un idioma sencillo y atrayente, han logrado realizar una obra donde hombres de empresa, políticos y profesionales diversos, además de los militares, pue-



den tener una visión común de ideas que, desde hace 2500 años, la intelectualidad humana ha venido discutiendo; no obstante, se prima como lectores el sector de los guerreros. ■

OPERACIÓN PLUM DUFF

La verdadera historia
del Sea King
británico que se
siniestró en Chile

Jorge R. Bóveda

*Jorge Rafael Bóveda es abogado
y autor de numerosos trabajos
de historia naval argentina.*

En mayo de 1982, el Escuadrón B del Regimiento 22 del Special Air Service, unidad de élite del Ejército Británico, recibió la orden de realizar una operación de reconocimiento y, de ser posible, atacar la Base Aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego, sede de la 2.º Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, cuyos aviones Super Étendard, munidos de misiles aire-superficie AM39 Exocet, habían logrado penetrar las defensas de la fuerza de tareas británica y asestado un golpe de muerte al destructor tipo 42 HMS *Sheffield*, por entonces una moderna unidad de la Royal Navy que, hasta ese momento, se creía invulnerable. Como veremos a continuación, la operación cuyo nombre en código era Plum Duff fue una grosera improvisación del alto mando británico de principio a fin, pues lanzó a lo desconocido a un grupo de hombres con un mínimo de inteligencia previa sobre el objetivo, con órdenes incompletas y sin una adecuada cartografía de la zona donde debían operar. Ni siquiera se habían previsto planes para recuperar al grupo de ocho hombres que llevaría a cabo esta temeraria misión, pues sencillamente no se esperaba que sobrevivieran. Contra todos los pronósticos la misión debió ser abortada. El presente relato se basa en fuentes de primera mano que arrojan luz sobre lo que realmente ocurrió.

1

Introducción

Para el exclusivo Cavalry & Guards Club de Londres, era un día como tantos otros. Solo unos pocos habían advertido la presencia de Charlotte, la esposa del Contraalmirante John



“(El *Sheffield*) se dejó llevar por una falsa sensación de seguridad ante la ineficacia de previas incursiones aéreas argentinas. Su pérdida fue una clara advertencia y un anticipo de la verdadera capacidad de los argentinos”.



Woodward, comandante del grupo de tareas destacado presurosamente por el gobierno de Su Majestad Británica a las Islas Malvinas, como consecuencia del desembarco argentino del 2 de abril de 1982. Char –como la llamaba su marido– había concurrido a cenar en compañía de la hermana del almirante y su marido. Todo se desarrollaba con la sobria formalidad de siempre en el espacioso comedor de la calle Piccadilly. Las noticias del frente eran buenas, y la mayoría de los presentes tenían la seguridad de que sus familiares y amigos pronto regresarían a casa, y todo sería olvidado. A mitad de la cena, Char observó con cierta inquietud al camarero que se movía reservadamente de mesa en mesa, haciendo

algún comentario al parecer turbador. Cuando finalmente llegó hasta donde ella se encontraba, le dijo: “Lamento mucho decirle que el HMS *Sheffield* ⁽¹⁾ fue hundido en proximidades de las islas Falkland”. Esas breves palabras produjeron, en todos los comensales, el efecto de un relámpago fulminante y dejaron la fuerte impresión, en los presentes, muchos de los cuales tenían fuertes conexiones con los militares, de que los argentinos realmente existían, que estaban bien equipados y que tenían la capacidad de hacerles daño. “Desde aquel momento –le escribió más tarde Char a su marido– dejé de pensar en la Armada Argentina como en algo salido de una opereta de Gilbert & Sullivan” ⁽²⁾.

2

El silencio del HMS *Sheffield*

El 4 de mayo de 1982 hacia las 14:00 (hora zulú), se perdió todo contacto con el *Sheffield* ⁽³⁾. A bordo del HMS *Invencible*, llegó la voz de que el *Sheffield* había sido torpedeado. Como consecuencia de ello, se ordenó a todos los helicópteros antisubmarinos que se encontraban en la vecindad que convergieran sobre el destructor siniestrado para buscar y atacar al submarino enemigo. La fragata HMS *Arrow* se acercó para auxiliar al destructor herido. Inmediatamente, lanzó al agua varios gomones tipo zódiac para evaluar los daños. Bajo el agua y en el sonar, el ruido de los motores fuera de borda de los zódiac se confundía con el característico ruido de los torpedos. Todo apuntaba a un ataque submarino ⁽⁴⁾.

El Capitán de Corbeta “Sharkey” Ward, Comandante del Escuadrón 801 embarcado en el *Invencible*, no era de la misma opinión y rápidamente le ordenó a uno de sus pilotos (Teniente I. Mortimer) que acababa de despegar, que fuera a investigar lo ocurrido al *Sheffield*. Pocos minutos después, el piloto anunció por radio que el buque tenía un agujero por encima de la línea de flotación. Se confirmaba así que el autor del impacto había sido el tan temido misil aire-superficie AM39 Exocet, que solo podía provenir de un avión Super Étendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque ⁽⁵⁾. La Aviación Naval Argentina se convertía, así, en pionera en estas nuevas técnicas de ataque en la era del misil, nunca antes utilizadas por país alguno.

El informe oficial del Ministerio de Defensa señala como momento del impacto las 14:03. Este tuvo lugar en la segunda cubierta sobre la banda de estribor, entre la cocina, el cuarto de máquinas auxiliares y la sala de máquinas de proa. El misil abrió un agujero en el costado del buque de 15 pies x 4 pies. El informe terminaba diciendo: “La evidencia sugiere que la cabeza de combate no detonó. Hay pocos informes de metralla. Se propagaron grandes fuegos..., rápidamente se esparció el humo color negro ocre a través de la sección central del buque y hacia arriba, hasta alcanzar el puente..., el combustible del misil y el diésel fueron la principal fuente de este humo”.

Los franceses cuestionaron el equívoco diagnóstico de los británicos al señalar que el *Sheffield* fue alcanzado por un Exocet argentino veinte años después de los primeros rumores de que el misil no funcionaba. Los defensores de esa tesis destacan que el *Sheffield* no fue destruido por el misil, contrariamente a lo ocurrido con buques blanco utilizados durante las prácticas, diferencia que se explica por el método de construcción modular del *Sheffield*. Los primeros artículos periodísticos indicaban que el misil había detonado, pero pronto otros columnistas comenzaron a cuestionar el valor del Exocet. De acuerdo con ellos, el combustible que no se había consumido en el cuerpo del misil causó el incendio, que resultó fatal para el *Sheffield*.

Esta hipótesis parece difícil de sostener, dado que el misil fue lanzado al límite de su alcance y, por lo tanto, el combustible residual habría sido muy poco. Aun cuando los especialistas reconocen que, en circunstancias excepcionales, la cabeza de combate del misil puede no detonar, las evidencias sugieren que el misil que impactó al *She-*

Bajo el agua y en el sonar, el ruido de los motores fuera de borda de los zódiac se confundía con el característico ruido de los torpedos. Todo apuntaba a un ataque submarino.

(1) Irónicamente, Woodward había sido el primer comandante de esta unidad en 1978.

(2) Esta anécdota es real y se encuentra incluida en las memorias del Almirante Sandy Woodward, *One Hundred Days*, Fontana, 1992, página 20.

(3) Se trataba de un destructor tipo 42 que cumplía funciones de piquete radar unas 100 millas al sur de Puerto Argentino.

(4) Sharkey Ward. *Sea Harrier Over the Falklands*, Naval Institute Press, 1992, pág. 173.

(5) Los aviadores navales argentinos apenas habían completado 100 horas de vuelo por piloto en estos aviones, dado que la Armada Francesa solo había brindado el adiestramiento básico para aprender a volar el avión. No bien se produjo el desembarco argentino en Malvinas, la firma francesa Aérospatiale suspendió el viaje de sus técnicos a la Argentina, lo que hizo creer a los británicos que la Armada Argentina no contaba con la tecnología para poner en funcionamiento el binomio SUE-EXOCET. No obstante, esto se logró sin ayuda exterior en apenas 15 días con los ingenieros y los técnicos del Arsenal Aeronaval N.º 2, cuya pericia era comparable con la de los países del primer mundo.



El plan más ambicioso sugería directamente tomar toda la provincia de Tierra del Fuego; otra opción era realizar un bombardeo estratégico en la base aeronaval de Río Grande y, una tercera, recurrir al uso de fuerzas especiales contra las bases aeronavales.

ffield funcionó normalmente. Las planchas de acero del casco en el punto de impacto estaban rotas hacia afuera, lo que prueba que una explosión tuvo lugar en su interior. Más aún, si el misil no hubiera explotado, lo más probable es que hubiera atravesado el buque de lado a lado, como ocurrió con muchas bombas argentinas en varias ocasiones. Este rumor, incentivado por competidores industriales, por razones entendibles, también fue alentado por los oficiales de marina británicos; sin embargo, la Royal Navy sigue siendo hoy un excelente cliente del Exocet ⁽⁶⁾.

Cuando el comandante en Jefe de la Flota elevó su informe al subsecretario de la Armada el 13 de septiembre de 1982, comentó: “(El *Sheffield*) se dejó llevar por una falsa sensación de seguridad ante la ineficacia de previas incursiones aéreas argentinas. Su pérdida fue una clara advertencia y un anticipo de la verdadera capacidad de los argentinos”.

3

El temor de Woodward

Tras conocerse la pérdida del *Sheffield*, el almirante Sandy Woodward remitió un mensaje naval urgente al comandante de la fuerza de tareas en Northwood donde expresaba su preocupación por futuros lanzamientos de misiles aire-superficie. En su evaluación, sostenía que “un ataque a Río Grande es esencial para la recuperación de las islas Falkland”. Por si quedaba alguna duda del temor que lo embargaba, agregó hacia el final del mensaje: “Se necesitará de alguna nueva iniciativa, posiblemente una incursión de alto riesgo sobre el continente”.

El alto mando naval temía que, si uno o ambos portaaviones eran dañados, o peor aún, destruidos, no habría ningún desembarco anfibio para poder recuperar las Malvinas. El misil Exocet era la única arma del arsenal argentino (junto con los torpedos SST-4 que, hasta ese entonces, no habían aparecido en escena) capaz de infligir un daño de magnitud a un portaaviones. En consecuencia, era imperativo neutralizar esos misiles lo antes posible. Pero, ¿cómo?

En ese marco y a sugerencia del comandante en jefe, el gabinete de guerra, con la dubitativa aprobación de los políticos más influyentes y sus asesores legales, fue invitado a estudiar métodos para neutralizar los Exocets donde estos se encontraban: en el continente. El plan más ambicioso sugería directamente tomar toda la provincia de Tierra del

(6)
Maisonneuve Charles y
Razoux Pierre, *La Guerre des
Malouines*, Éditions Larivière.



Fuego; otra opción era realizar un bombardeo estratégico en la base aeronaval de Río Grande y, una tercera, recurrir al uso de fuerzas especiales contra las bases aeronavales ⁽⁷⁾

La primera opción fue descartada rápidamente, pues requería la connivencia de Chile y, si bien este país estaba contento de colaborar, dicha asistencia debía ser encubierta para no dañar su estatus oficial de neutralidad. La segunda implicaba atacar un país con el cual no se estaba legalmente en guerra, además de ser incompatible con el argumento de legítima defensa sobre el cual se apoyaba el gobierno de Su Majestad para sostener las acciones bélicas en curso. Ninguna de las razones anteriores podía esgrimirse para la última opción, que parecía la más adecuada para la tarea que se tenía entre manos ⁽⁸⁾.

El Almirante Fieldhouse solicitó la intervención de un pequeño grupo de fuerzas especiales capaz de realizar un reconocimiento o un posible ataque, si se presentaba la oportunidad. La autorización ministerial para una operación de esa naturaleza demoró algún tiempo. Por ello, recién el 13 de mayo el Jefe del Estado Mayor para la Defensa, Almirante Sir Terence Lewin, ordenó al director del SAS, Brigadier Peter de la Billière, preparar los planes para una operación que se desarrollaría en dos etapas, plan en el que este último ya venía trabajando.

Sin saber nada de Río Grande y sin información de inteligencia de ningún tipo sobre el área del objetivo, Lewin sostuvo que la primera fase debía ser una patrulla de reconocimiento realizada mediante un helicóptero o un submarino. Asumiendo que la información de la inteligencia recogida por este primer grupo fuera aceptable y que los

⁽⁷⁾ Southby-Tailour, Ewen, *Exocet Falklands: the untold story of Special Forces Operations*, Pen & Sword, 2014, pág. 86.

⁽⁸⁾ *Op cit.* pág. 87.

La patrulla no estaba equipada para un reconocimiento de largo alcance, pues solo tenía raciones para cuatro días. La unidad solo era apta para una rápida operación de acción directa de las denominadas *in-and-out*.



objetivos fueran localizados, se pasaría a la fase dos, una operación aerotransportada llevada a cabo por un escuadrón de SAS en dos aviones Hércules C-130 que volarían desde la isla Ascensión.

4

Preparativos iniciales

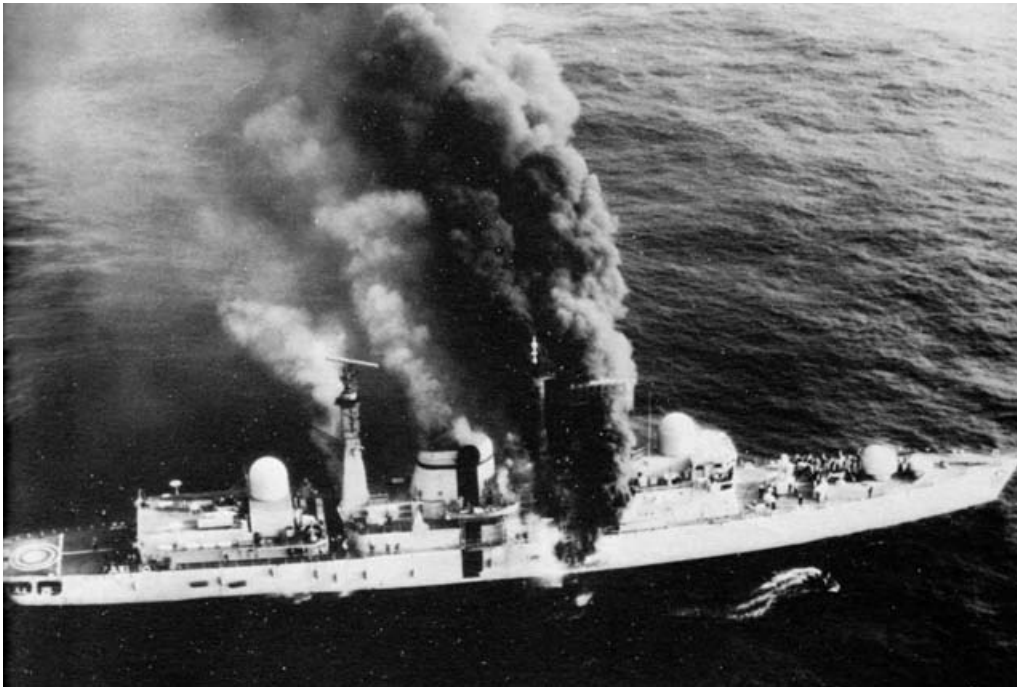
El joven capitán Andy L. y los otros siete miembros de la Sección 6, Escuadrón B, del Regimiento 22 del SAS fueron los elegidos para llevar a cabo esta importante misión, sin precedentes en la historia del regimiento y sobre la cual se cifraban grandes expectativas.

Contrariamente a lo que había ocurrido en otros casos, no se siguieron los protocolos habituales para planificar la operación. En casi todos los casos, aquellos que tomarían parte tenían voz y voto en el planeamiento, en la evaluación de los riesgos y en la discusión sobre los métodos de recuperación del equipo. No fue así esta vez.

La intención original era que la Sección 6 liderara una de dos patrullas en orden a determinar la ubicación de los aviones enemigos en Río Grande y descubrir la magnitud de las fuerzas enemigas que los protegían, como etapa previa a un ataque aerotransportado. Luego, se decidió que la información de inteligencia recogida por una patrulla algo aumentada sería utilizada por el resto del escuadrón en prioridad descendiente para matar a los pilotos, destruir los aviones y los misiles y, si el tiempo lo permitía, matar al personal de mantenimiento.

Con esta idea en mente, la Sección 6 ahora llevaría explosivos y dispositivos de tiempo, a expensas de menor comida y ropa inadecuada para el otoño patagónico. Como resultado, la patrulla no estaba equipada para un reconocimiento de largo alcance, pues solo tenía raciones para cuatro días. La unidad solo era apta para una rápida operación de acción directa de las denominadas *in-and-out*.

El 15 de mayo, se reunieron en la sala de situación con el jefe del regimiento, Brigadier Peter de la Billière, quien, tras una breve introducción donde enfatizó que daba por sentado



que todos conocían la fragilidad de la situación en la que se encontraba la fuerza de tareas y lo que podría ocurrir si uno de los portaaviones era seriamente averiado o destruido, les confirmó que la misión consistiría en identificar la ubicación de los aviones enemigos y, de ser posible, destruirlos. El éxito de la operación dependería de la habilidad de la patrulla de permanecer indetectada. También les sugirió revisar las opciones en caso de ser encontrados por civiles. Pero no formuló ninguna advertencia sobre el estatus que debería adoptar la patrulla si era capturada por el enemigo. Por último, les dijo “escaparán por la frontera (de Chile) como mejor puedan”.

Aunque el Capitán L lo ignoraba, el alto mando había descartado una aproximación por la frontera chilena, dado que ello requeriría un nivel de cooperación política con ese país que no era posible obtener en los perentorios tiempos impuestos a la operación. Por el contrario, el cuartel general del SAS en Hereford favorecía una aproximación desde el mar, ya que esta reduciría la distancia que habría que recorrer hasta el objetivo.

En esta reunión, se los proveyó de dos mapas. Uno de 40 x 30 cm que parecía haber sido arrancado de un atlas escolar de 1930, con los bordes recortados para ocultar su procedencia. Y el segundo, que abarcaba el área de Río Grande (Tierra del Fuego), había sido impreso en 1942 a una escala 1:100.000 por el Instituto Geográfico Militar del Ejército Argentino y tenía una estampilla que decía “Biblioteca de la Universidad de Cambridge, 1967”. Ninguno de los dos mapas mostraba la posición de la base aeronaval, solo accidentes geográficos, algunas rutas y estancias de la localidad. El Capitán L lo designó enseguida “mapa de escape” y, como tal, un documento que debía permanecer a buen resguardo.

Esta era la primera operación independiente del Capitán L luego de haber servido en Omán durante 1981. Allí había operado en las montañas Dhofar en el sur y en la península Musandam al norte y, antes de eso, en la húmeda selva de Belice. Todos los integrantes de la tropa lo superaban en edad, pero no en altura (1,98 metros). Antes de ingresar en el Ejército, había obtenido un título de grado en matemáticas aplicada en la Universidad de Reading, en 1976. Posteriormente, tras completar la Academia de Sandhurst, sirvió como teniente en el Regimiento Royal Hampshire, donde fue destinado a la guarnición de Ballykelly, en Irlanda del Norte, durante 1977. En el verano del año

El alto mando había descartado una aproximación por la frontera chilena, dado que ello requeriría un nivel de cooperación política con ese país que no era posible obtener en los perentorios tiempos impuestos a la operación.

Sea King HAS Mk 5 en la configuración de comando perteneciente al escuadro 846 con las aspas plegadas a bordo de la cubierta de vuelo del HMS *Intrepid*.
Atrás como telón de fondo el portaaviones ligero HMS *Hermes*.
Los Sea King volaron muchas horas transportando carga general, municiones y tropas alrededor de la Fuerza de Tareas en preparación para la operación de desembarco.



siguiente, pasó el comité de selección de los SAS, pero antes de incorporarse, debió permanecer un año más en Irlanda del Norte. Finalmente, se incorporó en el regimiento del SAS, en 1980.

El segundo al mando era el Sargento Mayor D, apodado “La Rata”, a quien conocía muy bien, pues había sido su instructor durante uno de los dos cursos de selección. Un suboficial muy experimentado y altamente profesional. El resto de los miembros de la patrulla eran hombres con una excelente foja de servicios, como el Sargento N, un ex Royal Marine de 37 años conocido como “Nasty”, que había sido condecorado con la medalla militar en Aden mientras servía con el Regimiento 45 de comandos. Otro de los hombres, conocido como “Taff”, era un ex sargento mayor que había sido condecorado con la medalla de conducta distinguida cuando había servido como cabo de lanceros durante la guerra de Omán Dhofar. Aunque era un arquetipo del hombre de acción, lo compensaba con un espléndido sentido del humor. El resto de la tropa estaba compuesto por hombres más jóvenes, que promediaban los treinta años, bien entrenados y que sabían a qué se enfrentaban.

5

Ascensión-Malvinas

Al atardecer del 15 de mayo, después de un vuelo en VC 10 donde durmió la mayor parte del viaje, la Sección 6 fue introducida en el calor y la humedad de la isla Ascensión al aterrizar sin novedad en el aeropuerto de Wideawake, donde fue recibida por el Sargento L, que actuaba de oficial de enlace.

Antes del amanecer, cada hombre había extraído y verificado su equipo. Las armas y los explosivos tenían prioridad. Solo después de haber sido acomodados en sus mochilas Bergen, podían medir el espacio y el peso disponibles para el resto del equipo. Todo el mundo llevaba 2 kg de explosivo C4 y cuatro dispositivos de tiempo. Cada hombre disponía del armamento estándar: un fusil de asalto M-15 Armalite con 100 proyectiles de 5,56 mm. Como armamento individual, siete llevaban pistolas Browning 9 mm con 30 proyectiles. El Sargento N llevaba una pistola silenciosa Welrod, conocida en la jerga de los SAS como “el arma del asesino”, posiblemente el arma más silenciosa jamás fabricada. Sorprendentemente, ninguno llevaba equipos de visión nocturna, pese a que el regimiento había sido provisto de ellos.

Como parte del equipo individual, llevaban una carpa para un hombre cada uno, una red de camuflaje y una bolsa de dormir “*green maggot*”. Las raciones para cuatro días fueron fragmentadas y diseminadas en las esquinas de las mochilas Bergen, que, en general, tenían un peso promedio de 36 kilos. Anticipando un invierno duro, cada hombre había llevado ropa de frío, que incluía un anorak Gore-tex adquirido en el comercio Cotswold Camping, en Hereford (cuartel general de los SAS).

Esa noche, el Brigadier confirmó por teléfono satelital la luz verde (autorización ministerial) para la misión. El Capitán L acusó recibo y preguntó: “¿Qué pasará con el helicóptero una vez que nos deje en la zona de helidesembarco? Si es visto o encontrado, podría incrementar nuestras chances de comprometer la operación”. “No es su problema. Alguien del lugar se ocupará de eliminar la evidencia”, fue la respuesta que recibió.

Poco después, fueron trasladados en dos Land Rover hasta la pista 14 con todo el equipo (ocho mochilas, armas y explosivos) embalado en dos grandes cajas de cartón herméticamente cerradas y, en teoría, sumergibles, que pesaban alrededor de 227 kg cada una. Allí abordarían el *Hércules* color azul pálido con camuflaje verde oliva que los llevaría en un vuelo de 13 horas hasta la zona de lanzamiento prevista, donde los recogería el buque auxiliar *Fort Austin*, a tiempo para tomar el té.

Al pie de la rampa, los recibió el teniente de la RAF Harry Burgoyne, quien se excusó por el poco espacio disponible. Les explicó que, dado el prolongado vuelo que tenían por delante, la aeronave había sido modificada con cuatro grandes tanques de combustible alojados en la bahía de carga, que serían utilizados exclusivamente para el viaje de regreso. Esto, naturalmente, no dejó mucho espacio para que se acomodaran los comandos. Esta sería la primera vez que un *Hércules* volaría 6800 millas náuticas hacia y desde las Malvinas.

A las 2.45 (GMT) del 16 de mayo, decoló de Ascensión el C-130 matrícula XV200. La aeronave alcanzó una altura crucero de 22 000 pies, donde comenzó a quemar sus 33 000 libras de combustible. Siete horas más tarde, bien al sur de la isla Ascensión, la agradable voz del capitán Martin Todd, piloto del avión tanque Víctor, despertó a Burgoyne, quien estaba ansioso por recibir las 37 000 libras de combustible para sus sedientos tanques y, así, poder completar la primera pierna hasta el Atlántico Sur.

La maniobra de reabastecimiento en vuelo es compleja y requiere de la coordinación y la habilidad de ambos pilotos. Los dos gigantes del aire, ahora volando a 17 000 pies de al-

“¿Qué pasará con el helicóptero una vez que nos deje en la zona de helidesembarco? Si es visto o encontrado, podría incrementar nuestras chances de comprometer la operación”. “No es su problema. Alguien del lugar se ocupará de eliminar la evidencia”, fue la respuesta que recibió.

tura, debieron ubicarse en fila india de modo que el Hércules pudiera embocar la canasta con la manguera que le enviaba el Víctor desde una posición ligeramente más adelantada. Tras dos intentos fallidos, el C-130 pudo acoplarse satisfactoriamente y se inició, entonces, el traspaso del precioso líquido. La maniobra llevó unos 30 minutos y exigió del piloto un máximo de concentración para mantener la altura y la velocidad correctas.

Doscientas cincuenta millas antes del punto de lanzamiento, el cuatrimotor Hércules comenzó a descender gradualmente hasta alcanzar los 1200 pies de altura requeridos para el salto de los comandos. La maniobra tenía por objeto que no fueran detectados por el radar argentino AN/TPS-43 de Puerto Stanley. Mientras la aeronave reducía la velocidad, el copiloto, Teniente “Bumper” Rowley, se comunicó con la Fuerza de Tareas para anunciar su aproximación e identificarse como “amigo”. Su llamado fue contestado inmediatamente y, tras un breve procedimiento de autenticación, fueron autorizados a acercarse sin restricciones.

Cuando aún faltaban cuarenta minutos para el salto, se informó a los comandos que debían ponerse los paracaídas y los chalecos salvavidas. Sephton, el ingeniero de vuelo, le dijo al oído al Capitán L: “Las noticias de la zona de lanzamiento indican que el clima es el adecuado. Hay un poco de brisa del este, pero nada de qué preocuparse. La mala noticia es que la temperatura del agua es de 4° celcius”.

Con la cabina despresurizada y todos los equipos electrónicos de abordaje apagados, el Hércules adoptó su mejor configuración de combate. Todos los hombres se revisaban unos a otros mientras se preparaban para saltar. El piloto no se sorprendió cuando no encontró al buque auxiliar Fort Austin, entonces al mando del Capitán Sam Dunlop, veterano de la Segunda Guerra Mundial, en la posición donde se le había informado. Una breve llamada confirmó que el buque tenía al XV200 en su radar. A los pocos minutos de recibir un vector, los pilotos divisaron el transporte de carga de 23 000 toneladas a cinco millas que se dirigía al este a baja velocidad.

El C-130 inició una aproximación por la popa del transporte, a unos 150 pies por la amura de estribor. Al abrirse la rampa superior de la aeronave, el Capitán L tuvo la primera vista aérea del Atlántico Sur, que le resultó poco amigable desde el aire. El estado del mar era entre dos y tres. Mientras la aeronave mantenía los 1200 pies a una velocidad de 120 nudos, los comandos esperaban la luz verde para saltar. Luego de que el último de los hombres abandonara la rampa, el tripulante de abordaje informó al piloto “All troops dispatched”.

Luego, el piloto descendió a 600 pies siguiendo un procedimiento similar y lanzó las dos cajas de cartón impermeabilizadas con el resto del equipo, cada una con su paracaídas individual. Completado el lanzamiento, el Hércules XV200 retornó de inmediato a la isla Ascensión, donde arribó sin novedad tras un vuelo de 24 horas y 5 minutos.

6

Atlántico Sur

El RFA *Fort Austin* había lanzado un bote mucho antes y se aproximaba lentamente (a remo) a los paracaidistas que estaban diseminados en el agua, mientras una fuerte marejada abofeteaba los rostros de los comandos. “Teníamos chalecos salvavidas, y todos los inflamos una vez en el agua, porque uno podía ver el barco un minuto y, al siguiente, dejar de verlo, dada la fuerte marejada”, recordaría luego el Capitán L. El agua estaba congelada, pese a la ayuda de los trajes de agua que se les había provisto previendo esa eventualidad.

El jefe de la tropa fue el cuarto en ser recogido aquella tarde. Una vez a bordo, les sirvieron a todos una deliciosa sopa caliente que los reanimó del frío polar del Atlántico Sur. Casi en-

El piloto no se sorprendió cuando no encontró al buque auxiliar Fort Austin, entonces al mando del Capitán Sam Dunlop, veterano de la Segunda Guerra Mundial, en la posición donde se le había informado.



“Teníamos chalecos salvavidas, y todos los inflamos una vez en el agua, porque uno podía ver el barco un minuto y, al siguiente, dejar de verlo, dada la fuerte marejada”, recordaría luego el Capitán L.

seguida, recibieron órdenes de cambiarse, juntar todo su equipo y subir dos escaleras hasta la cubierta de vuelo. Desde allí, un Sea King los cruzaría hasta el HMS *Hermes*. El cabo de lanceros M advirtió que, si bien las armas y las municiones podían mojarse, no ocurría lo mismo con los detonadores y las radios. Secar y verificar estos delicados elementos debía ser su primera prioridad, una vez a bordo del buque insignia.

Tras aterrizar en el *Hermes*, el Capitán L fue conducido de inmediato a la presencia del comandante del portaaviones, Capitán Linley Middleton, nacido en Sudáfrica y el único piloto de la Fuerza de Tareas con experiencia de combate (adquirida en Suez, en 1956).

–Parece que la tarea que se les ha pedido hacer es tan importante que voy a perder un helicóptero Sea King y a su tripulación– dijo no bien terminaron los saludos de rigor–. ¿Cuál es la condición de su equipo después del salto?

–Todo el grupo está bien, Señor. Los últimos en salir del agua todavía están un poco congelados, ya que la maniobra de recolección demoró un poco. El problema más serio es nuestro equipo, que está húmedo, especialmente la radio satelital. Debemos secarla y lograr que funcione. El resto de los daños son superficiales, nada que no podamos arreglar en un par de horas, en un medioambiente seco, informó el Capitán L al comandante.

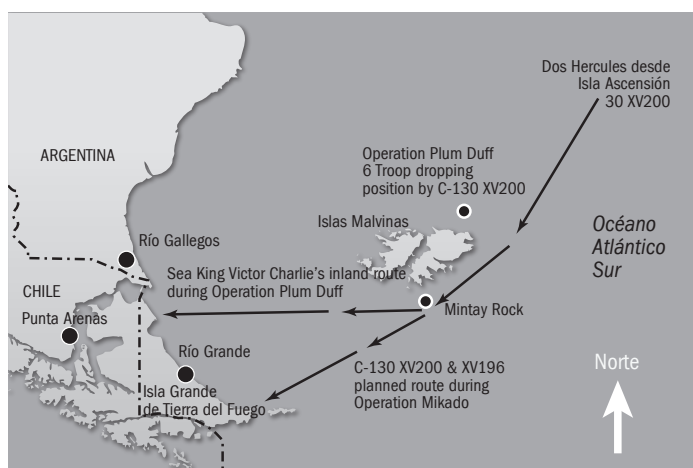
Middleton asintió. –Puede que no tengamos tanto tiempo. Mis órdenes son lanzarlos esta misma noche.

Esa madrugada, el comandante de la escuadrilla aeronaval de helicópteros 846, Bill Pollock, había reunido a aquellos pilotos que tenían adiestramiento y experiencia en el uso de los equipos de visión nocturna con el objeto de solicitar voluntarios para la misión. Sus

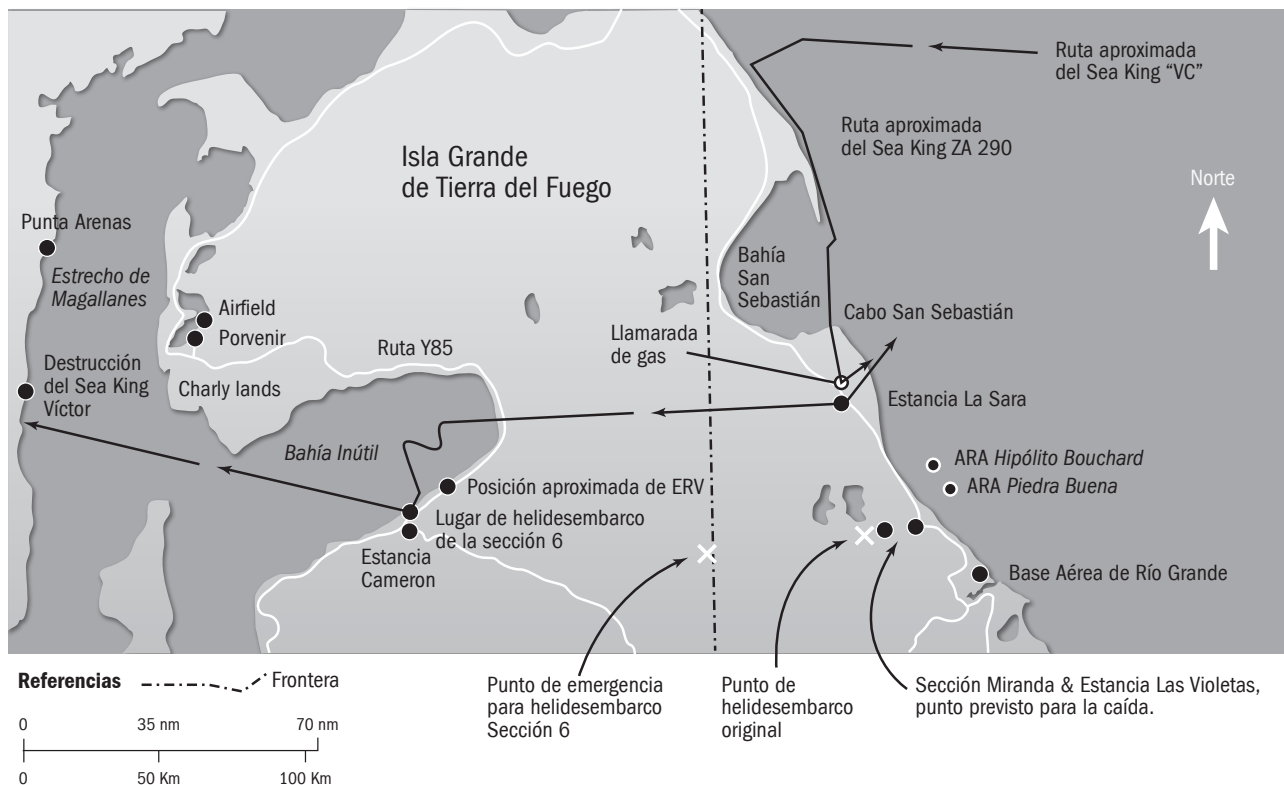
hombres lo encontraron de pie frente a una enorme carta aeronáutica que abarcaba desde Tierra del Fuego hasta las Malvinas.

“Creo que nunca olvidaré aquella reunión –dice Bennett–. Bill se veía desesperadamente preocupado y sin duda lo estaba... La reacción general fue de incredulidad; todos estábamos bastante cansados, aunque nos habíamos acostumbrado a operar en territorio enemigo, pero esto era algo nuevo. Una cosa era volar alrededor de las Malvinas, pero una misión de ida solo a través de la Argentina era otra. Y, sin embargo, tenía sentido. Si teníamos éxito, realmente podríamos salvar muchas vidas británicas. Después de pensarlo treinta segundos, mi reacción fue: ¡Sí!”

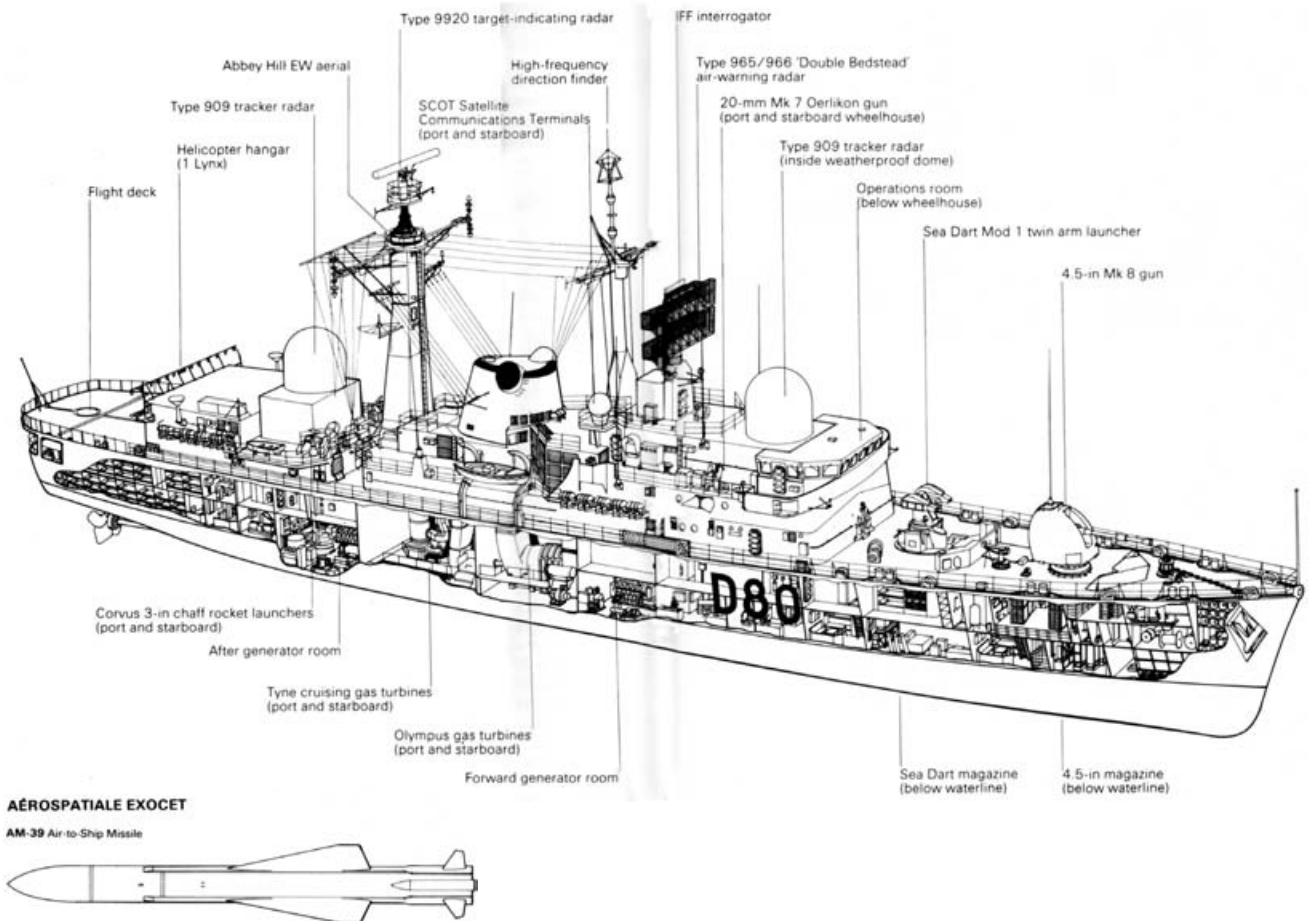
Todos se ofrecieron como voluntarios pero, finalmente, fueron elegidos para la misión el teniente de los Royal Marines Richard “Dick” Hutchins, el teniente de la Royal Navy Alan “Wiggy” Bennett y el suboficial Pete Imrie.



“Cuando se nos asignó la tarea –recuerda Bill Pollock– quedó claro que iba a ser extremadamente peligrosa y que se trataría de una misión de ida solamente. Tenía que elegir a la mejor tripulación para la misión, pero sin mermar el personal adiestrado y con experiencia en el uso de los visores nocturnos, dado que estábamos volando misiones vitales con las fuerzas especiales todas las noches. Los dos eran excelente pilotos, pero elegí a Wiggy particularmente por sus habilidades como navegante y a Dick por su conocimiento militar en operaciones de evasión y de escape. A Dick lo designamos comandante tan solo porque era el más antiguo. Ambos estaban contentos con Pete Imrie como tripulante. La directiva para



HMS Sheffield Type 42 Destroyer



la misión me llegó directamente de Sandy Woodward en persona. Sandy sabía que “Plum Duff” era una aventura desesperada, pero era obvio que lo habían convencido de que tenía razonables expectativas de éxito, y juzgaba que el sacrificio de la aeronave y probablemente de su tripulación estaba justificado si ayudaba a neutralizar la amenaza del Étandard/Exocet. Ciertamente, no habría podido prescindir de otra tripulación, ya que estábamos usando reemplazos como copilotos en misiones operativas que no tenían ningún entrenamiento en el uso de los visores nocturnos” (10).

El recuerdo del entonces Teniente Alan Bennett es algo distinto: “Normalmente, para una operación de tal complejidad el comandante de la escuadrilla habría elegido a uno de sus comandantes subordinados del escuadrón aeronaval de helicópteros 846, pero Richard Hutchings y yo éramos ambos relativamente nuevos, aunque con dos años y medio de experiencia en la línea del frente bajo nuestros cinturones” (11).

En un anexo de la cámara de oficiales del *Hermes*, el Capitán L se reunió a eso de las 20:00 por primera vez con el piloto del Sea King, Hutchings, y el copiloto y navegante, Bennet, un oficial jovial, que era un digno representante de la Fleet Air Arm, trabajador incansable, y un apasionado de la marina y de la aviación. El suboficial Imrie era más bien taciturno. Hutchings y el Capitán L ya se conocían de un curso que habían compartido en Warminster. Les tomó alrededor de una hora saber qué esperaba cada uno del otro. Después, la conversación giró en torno a elegir un punto o una zona de helidesembarco desde donde los SAS pudieran conducir su aproximación clandestina hacia la Base Aeronaval de Río Grande.

“Aparte de nuestras cartas aeronáuticas, nuestra cobertura cartográfica del territorio argentino era virtualmente inexistente –recuerda Bennet–. Todo lo que Andy había traído consigo eran

(10)
Citado en Southby-Taylor,
Exocet Falklands pág. 160

(11)
Citado en op. cit. pág. 160



De pronto, recibieron el anuncio de que el *Hermes* no podía permanecer otra noche en esa área, por lo que la operación sería lanzada desde el más rápido HMS *Invencible*.

con los mapas era casi imposible –recuerda el Capitán L–, pues no había manera de hacerlo con una escala tan pequeña y con tan pocos detalles. A Hutchings se le había dado la orden de dejarnos lo más cerca posible del blanco, sin tener que consultar con nosotros, los que íbamos a realizar el trabajo. Él también creía que podía extrapolar la foto a una posición probablemente a 4 o 5 kilómetros próxima al objetivo, por lo que conjeturé que allí sería donde nos iba a dejar” (13).

Uno de los puntos centrales era determinar desde qué punto lanzarían el helicóptero y en qué momento; ello surgiría del consenso entre el Capitán Middleton y el Contraalmirante Woodward. Los planificadores eligieron una posición al sur de la Roca Mintay, unas 33 millas al sur de la isla Soledad. Esto implicaba, en la práctica, lanzar el helo⁽¹⁴⁾ a 325 millas náuticas de la costa Argentina, en un curso NNE 271° verdadero. Aunque el despegue se había programado para la medianoche del 16/17 de mayo, la operación debió posponerse 24 horas, debido a que se había informado de la presencia de una niebla muy espesa sobre el continente y debido a que los equipos de comunicaciones aún no estaban completamente secos.

De pronto, recibieron el anuncio de que el *Hermes* no podía permanecer otra noche en esa área, por lo que la operación sería lanzada desde el más rápido HMS *Invencible*. El traspaso de cubierta estaba previsto para las 17:00 del 17 de mayo. Poco antes de abandonar el buque, la tripulación del Sea King mantuvo una reunión con el Capitán de Corbeta Richard Harden, el ingeniero del escuadrón, quien los instruyó acerca de cómo hundir un Sea King.

“Nuestra frustración en el *Hermes* –recuerda Bennett– frente a la falta de facilidades y de apoyo del buque, se esfumó desde el momento en el que tocamos la cubierta del *Invencible*. Toda la operación pasó a estar sobre ruedas bien aceitadas. Todos los asuntos domésticos fueron atendidos, mientras nosotros nos concentramos en la planificación. Se nos facilitó una sala de reunión para nuestro exclusivo uso, en contraste con el *Hermes*, donde no disponíamos de ningún lugar seguro, pese a la naturaleza secreta de la inminente operación. En la sala de operaciones del almirante, finalizamos nuestros planes, con la valiosa asistencia del capitán y de su plana mayor. El Capitán de Corbeta “Des” O’Connor logró reunir elementos que habían sido inconseguibles en el *Hermes*, tales como, cinta adhesiva negra, un hacha, un diccionario inglés-español y muchos otros artículos parecidos. Después de coordinar nuestra agenda para las siguientes nueve horas, nos retiramos a la cámara de oficiales”⁽¹⁵⁾.

Después de cenar, la tripulación y el equipo SAS se reunieron una vez más para ultimar los detalles de la operación: “Confirmamos el punto de helidesembarco primario en proximidades de la estancia Miranda –recuerda el capitán L– y el secundario, no muy lejos, en

(12)
Citado en op. cit. Souhtby-Taylor
pág. 164

(13)
Citado en op. cit., pág. 164.

(14)
Abreviatura que, en la jerga
naval, significa helicóptero.

(15)
Citado en op. cit., pág. 169.

dos copias de sus mapas en blanco y negro que alguien había robado de la Universidad de Cambridge y su “mapa de escape” que, desde nuestro punto de vista, era inservible. Teníamos las cartas náuticas y un mapa en blanco y negro del tamaño de una hoja A4, en una escala muy pequeña que habíamos denominado “el mapa de 1947”. Fuera de nuestra mente quedó la idea de la precisión milimétrica a la que nos habíamos acostumbrado. Por esta causa, decidimos hacer una aproximación al continente lo más corta posible. En consecuencia, anulamos los planes de aparecer por la costa sur de Río Grande y, en su lugar, apuntamos a un punto ubicado 60 millas náuticas al norte, costa arriba” (12).

“Había dos fotos aéreas de una parte no identificada de la Patagonia. Relacionarlas

la estancia Las Violetas, así como también un punto de helidesembarco de emergencia en la frontera. La idea era ver si habían dado la alarma por alguna fallida inserción o si el helicóptero había sido obviamente detectado. Desde esta tercera posición, podríamos planificar qué hacer para reorganizarnos. No es inconcebible pensar que, en unos pocos días, habríamos estado en algún lugar próximo al objetivo. Estábamos limitados al peso que pudiéramos cargar. Como se nos había convertido en una patrulla de ataque con explosivos y municiones extra, ahora éramos el doble de una patrulla de reconocimiento, lo que hacía todo un problema el poder ocultarse”⁽¹⁶⁾.

“Se nos pidió –recuerda el hoy Comodoro Bennet– mantener los ojos abiertos por si aparecía el portaaviones argentino (ARA 25 de Mayo), con instrucciones de romper el silencio radioeléctrico (alta frecuencia por supuesto), si lo veíamos”⁽¹⁷⁾.

7

Tierra del Fuego

A bordo del *Invencible*, todo estaba listo, hasta el más mínimo detalle. Eran 14 minutos pasadas la medianoche del 17 de mayo. Se proveyó a los comandos de trajes de inmersión para ponerse encima de los uniformes. La distancia que había que recorrer era tan grande y el agua estaba tan fría que el Capitán L lo consideró una pérdida de tiempo. No obstante, el suboficial les vendió la idea de que los ayudaría a mantenerse calientes en la parte trasera del helicóptero. Enseguida embarcaron en el Sea King, que había sido despojado de todos los asientos y en el que solo había baldes llenos de lo que parecían pedacitos de papel metálico. Les explicaron que se trataba de *chaff* (cintas metálicas) para ser usadas como contramedida en caso de ser iluminados por un radar enemigo. La tropa se sentó en el piso del aparato con las espaldas contra el fuselaje. El equipo se colocó en el medio, frente a cada hombre. Nadie hablaba; el ruido de los motores apagaba cualquier conversación. Todos sabían que el Sea King no podía flotar, porque había sido desmantelado, y tampoco llevaban balsas salvavidas, lo cual significaba que el menor inconveniente que se presentara sobre el mar durante el vuelo de 320 millas náuticas que los separaba de la Argentina podía serles fatal. A bordo del Sea King ZA-290, nombre en código “Víctor Charlie”, la atmósfera era tensa.

“Es difícil describir la situación en la que nos encontrábamos, recuerda Bennet. Habíamos estado volando entre tres y tres horas y cuarto, y al menos dos horas de ese tiempo en el espacio aéreo enemigo. La niebla le daba una mirada irreal a todo lo que podíamos ver, y de mirar alrededor, nos parecía que esta parte de la costa no estaba tan deshabitada como se nos había hecho creer. A pesar de operar con el mapa de 1947 y cartas con escala reducida, sabía dónde nos encontrábamos con un error de □ de milla. Nuestros mapas y cartas no mostraban ningún objeto hecho por el hombre, solo una ruta solitaria que serpenteaba el lugar de norte a sur, una milla tierra adentro desde la costa. Sin embargo, había misteriosos destellos de luz que nos rodeaban y evidencia de edificios y de habitantes. La impresión general era que no estábamos solos. Estábamos bien dentro de territorio enemigo en una máquina que hace tanto ruido que tenés que gritar para ser oído, a menos que hables por el intercomunicador. No podíamos darnos el lujo de permanecer allí por mucho tiempo”⁽¹⁸⁾.

El helicóptero se posó próximo a la estancia La Sara⁽¹⁹⁾, a unos 42 kilómetros del objetivo y, allí, el Capitán L tuvo que tomar una decisión. Eran las 7.00 GMT del 17 de mayo. Estaban muy cerca de la ruta nacional 3 y envueltos en una espesa niebla.

El Capitán L les informó a Dick y a Wiggy que, en su opinión, la zona de helidesembarco no era segura y que debían dirigirse sin demora al punto de emergencia previsto, en la frontera con Chile, desde donde podrían regresar hacia territorio argentino. Dick no era de la misma

Estábamos bien dentro de territorio enemigo en una máquina que hace tanto ruido que tenés que gritar para ser oído, a menos que hables por el intercomunicador. No podíamos darnos el lujo de permanecer allí por mucho tiempo”.

(16)
Citado en op. cit., pág. 170.

(17)
Citado en op. cit., pág. 174.

(18)
Entrevista de Southby-Tailyour con Bennet del 10.05.2011, citada en op. cit., pág. 181.

(19)
Esta posición coincide con los registros de tracking del ARA Bouchard, véase op. cit., Fachin y Speroni.

Almuerzo en la zona de las minas
Malvinas, se entregó cuando intentaba
realizar un aterrizaje de emergencia en
la ciudad chilena austral de Punta
Arenas. Sus tres tripulantes son
buscados ahora por patrullas del vecino
país. El gobierno de Augusto Pinochet
pretendió ante Londres y las
expediciones a la Argentina. El
Ministerio de Defensa británico
confirma el accidente y lamenta "muy
seriamente" las dificultades que el
rescate acarrea a Chile.

SANTIAGO, Chile y LONDRES (AFP, ANSA, AP, R-U, Thomson y UPI). — El Gobierno de Chile protestó ayer ante Gran Bretaña por el hallazgo de los restos calcinados de un helicóptero Sea King — integrante de la flota inglesa que hostiga militarmente las islas Malvinas — a 18 kilómetros al sur de la ciudad austral de Punta Arenas y, al mismo tiempo, dio explicaciones a la Argentina señalando su posición neutral en el conflicto del Atlántico sur.

El Lejante, el Ministerio de Defensa confirmó que un destacamento de la Royal Navy se encontraba en el mar de Chile "cuando se efectuó una explosión de resonancia en la región de Tierra del Fuego".

El vocero oficial británico explicó que el Sea King se dirigía a 430 millas de las islas Malvinas cuando a las "primeras manifestaciones de vapor" cuando trató de llegar hasta la base chilena de Punta Arenas para realizar un aterrizaje de emergencia.

Adicionalmente, se están realizando tareas de búsqueda de los tres tripulantes de la indomable, cuyos "condiciones físicas y de salud" son "conocidas" según el Mi-

La agencia de noticias inglesa Press Association, señaló al informar sobre el accidente que "hay especulaciones de que Chile ha ofrecido a Gran Bretaña el uso de la pista de aterrizaje de Punta Arenas, y en planta de reparaciones, a 200 millones de la base más austral argentina de Río Gallegos".

4 En Santiago
37 cuando el chileno Noel Rojas Galdames contrajo ayes en Santiago tras declararle a través de la vial su intención que "a 15 kilómetros al sur de la ciudad de Punta Arenas, en la zona de Aguas Fresas, fueron encontrados restos calcinados de un helicóptero Sea King, con matrícula ZA 290, que pertenecería a las Fuerzas armadas británicas y sin rastros alguno de su tripulación".

Se dio cuenta también que en la mañana de ayer y por instrucciones del presidente Augusto Pinochet, el canciller Rafael Gutiérrez entregó al embajador británico, John Moore Heath "a fin de representar la preocupación del gobierno y hacerle entrega de una nota de protesta".

A map of Argentina showing its geographical features and major cities. The map includes the following labels: CHILE to the west, BRASIL to the north, and PARAGUAY to the northeast. Major cities marked include BUENOS AIRES, ROSARIO, SANTA CRUZ, MENDOZA, and LA PLATA. The map also shows the OCEANO ATLANTICO SUR to the east, OCEANO PACIFICO to the south, and ISLAS MALVINAS in the South Atlantic. A scale bar at the bottom right indicates distances in kilometers (0, 100, 200).

El incendio habría sido intencional

gritara José Montes, "a quien se le dio a conocer el hecho".

"El gobierno de Chile —expresa el documento difundido en Santiago— reitera

vehemente a su vez su condena a la guerra y a la violencia, y se compromete a seguir en esta línea de política internacional".

En términos de su declaración del 2 de abril pasado, es el sentido de mantener no inevitablemente apegos a las normas y principios del derecho internacional y a la solución pacífica de las controversias.

"Reafirmo también —concluye— mi posición neutral frente al conflicto que afecta al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y a la República Argentina y, por lo tanto, refutaba cualquier acción que pueda comprometer al país en

guerra con cualquiera de los países mencionados."

Dilema histórico

El dilema del gobierno británico, según se veía en la foto de la izquierda, era si debía abandonar o no sus territorios ultramarinos.

Gran Bretaña ha sido una potencia mundial durante siglos gracias a su dominio sobre un vasto imperio colonial. Pero ahora enfrenta el dilema de si debe abandonar o no sus territorios ultramarinos.

La decisión final la tomó el primer ministro británico, Margaret Thatcher, quien decidió que el Reino Unido debería abandonar sus territorios ultramarinos.

Esta decisión fue muy controvertida y provocó muchas críticas. Sin embargo, Thatcher defendió su decisión diciendo que era necesario para el futuro del Reino Unido.

Hoy en día, el Reino Unido sigue teniendo algunos territorios ultramarinos, pero muchos han sido abandonados.

La decisión de Thatcher marcó el fin de la era imperial británica.

Este artículo fue publicado originalmente en el sitio web de BBC News.

Foto: Reuters / Contrasto

[illegible]

Fuerzas militares altamente confiables, señalaron asimismo a los periodistas que el general Ning, perteneciente a la fuerza terrestre y que fuera encontrado accidentalmente en las cercanías de la ciudad china de Punta, Formosa. "Se habría confiado una misión como que habría sido incoordinada intencionalmente por sus tripulantes",

que "el accidente se detalló de más de 28 horas". El helicóptero fue ubicado ayer, a poco

El capitán de la Armada, al ser informado por el comandante de la 5.ª Flota, respondió ayer mismo a esta ciudad.

El **Raja Gabaldón**, el generalísimo "mexicano", fue informado que existía la posibilidad de que el submarino británico se encontrara en territorio chileno.

estirrigada por el embajador, se expresó que el *Sicaria* a la fuerza de tareas que traciones de reconocimiento Fueron.

El comandante que ordenó del *helicóptero* se informó que el *Sicaria* se encontraba en un campo de batalla, pero no se pudo determinar si se encontraba en un campo de batalla.

que nos inquietamos a cada instante.

opinión. Andy notó enseguida que el piloto estaba desilusionado cuando este le manifestó que los había dejado en el punto convenido. Andy insistió en que debían irse de allí. Tras un breve debate, ambos pilotos estuvieron de acuerdo en llevarlos hasta el punto de helidesembarco de emergencia.

El sexto sentido del capitán del SAS no lo había traicionado. En la madrugada del 17 de mayo, mientras el destructor ARA *Bouchard* (D-26) navegaba próximo a la costa fueguina, la Central de Información de Combate (CIC) del buque detectó un contacto aire con arrumbamiento general este y con una velocidad estimada en 120 nudos que se desplazaba sobre tierra. Este contacto desapareció en proximidades de la playa y, minutos después, reapareció, pero ahora con arrumbamiento oeste, es decir, con rumbo hacia la frontera argentino-chilena⁽²⁰⁾.

Elo generó la alarma de un posible golpe de mano enemigo en toda la zona próxima a la base aeronaval de Río Grande, que se encontraba defendida por elementos de los Batallones de Infantería de Marina N.º 1 y N.º 2 al mando del Capitán de Fragata I.M. Miguel Pita. Cuando se verificó que la aeronave no era propia, se despacharon enseguida patrullas en todas direcciones en busca de los incursores⁽²¹⁾.

Mientras tanto, el helicóptero despegó de la niebla. Ya a los 20 pies de altura, perdió todos los equipos de visión nocturna. Con el motor a toda potencia, la referencia del terreno al que se dirigía. La búsqueda aérea. Durante unos cinco minutos, la boca. Como contramedida, lanzaron el chaff. Diez minutos más tarde, Dick les informó que desde la estancia La Sara había insumido un sobrevuelo sobre el Estrecho de Magallanes (Chile). En el adiestramiento, la tripulación arrojó todas sus

la costa chilena para asegurarse de que el lugar era un bajo promontorio herboso sobre la playa. Pasó cinco minutos en desembarcar. Desde allí, caminó a la frontera y otras 30 millas hasta el objetivo; intercambiaron saludos mientras soplaban una fuerte brisa. Mostró a Andy en el mapa el lugar aproximado

deccionaron el terreno sin lograr una completa
an. Poco después de organizar el campamento,
olor de garganta. Sus síntomas comenzaron a
quadro de fiebre muy alta. El Capitán L se vio así

La situación de Astiz

[illegible]

Dos partes oficiales

El señor Mery, en una de las manifestaciones, dijo a los presentes que él, como representante de la comunidad, se comprometió a ser el representante de la comunidad en la gestión pública, y que él, como representante de la comunidad, se comprometió a ser el representante de la comunidad en la gestión pública, y que él, como representante de la comunidad, se comprometió a ser el representante de la comunidad en la gestión pública.

(20)
Rey Álvarez, Rafael, "Ficción
o Realidad", Puestos de
Maniobra, pág. 21.

(21)
Pita, Miguel, "Intervención de la
Brigada de Infantería de Marina
N.º 1", Boletín del Centro Naval
N.º 739, pág. 151. Dispone
de un gráfico con la derrota del
helicóptero Sea King de acuerdo
con los registros de tracking del
ARA Rouchard

enfrentado a un nuevo obstáculo que no había previsto. Decidió llamar por el teléfono satelital a Hereford y, tras informar de su precaria situación, solicitó ser reabastecido de agua y de comida antes de reingresar a la Argentina. La respuesta fue rápida e inesperada. Deberían dirigirse a un punto de reunión de emergencia de su elección; a partir de allí, serían comandados por el capitán Pete Hogg.

Tras dejar los SAS, el Teniente Hutchings comenzó a buscar un lugar desolado donde hundir el Sea King y esperar unos días antes de entregarse a las autoridades chilenas, conforme a lo planeado. La pequeña caleta de Agua Fresca, ubicada unos 20 kilómetros al sur de Punta Arenas, le pareció un buen lugar para descender. Mientras él permanecía en los controles, Bennett e Imrie prepararon el aparato para ser hundido y una soga de 60 metros con la cual el piloto sería arrastrado hacia la costa.

Los esfuerzos del piloto por hundir el Sea King fracasaron, por lo que decidió posarse en la playa. Poco después de las 9.30, la tripulación incendió el aparato y desapareció sin dejar rastros. El ruido de los rotores alertó a dos lugareños, Víctor Soto y Luis Arteaga, que fueron los primeros en descubrir los restos de la máquina y alertaron de inmediato a los carabineros⁽²²⁾. La noticia pronto se filtró a la prensa y estaba en todos los medios.

A las 2.00 de la madrugada, el *Wing Commander* Sydney Edwards atendió el teléfono de su habitación/oficina en la embajada británica en Chile, algo sobresaltado. Del otro lado del auricular, estaba el Capitán Patricio Pérez, oficial de la FACH⁽²³⁾, que le había sido asignado como enlace. Este le manifestó que su superior, el General Rodríguez, miembro del estado mayor del General Matthei, deseaba verlo con urgencia. Grande fue su sorpresa al enterarse, de boca de las autoridades chilenas, que un helicóptero Sea King de la Royal Navy había sido deliberadamente incendiado por su tripulación en las proximidades de Punta Arenas. La pregunta del general chileno era qué estaba haciendo ese aparato en territorio chileno⁽²⁴⁾. Edwards manifestó con evidente sinceridad ignorar todo el asunto, pero se comprometió a hacer urgentes averiguaciones e informar las novedades a Rodríguez lo antes posible.

Ken Hayr, su superior en el Reino Unido, le manifestó que no se lo había prevenido de esta misión y que ni siquiera ahora podía adelantarle información. No obstante, le dio los argumentos que debería transmitir a las autoridades chilenas para justificar el incidente⁽²⁵⁾: Se trataba, le dijo, de una misión de reconocimiento de rutina que había experimentado serios problemas en su equipo de navegación y de comunicaciones. Ello generó que, en medio de condiciones meteorológicas adversas, la tripulación se extraviara. Al agotarse el combustible, no habían tenido otra alternativa que aterrizar en el primer lugar favorable. Creyendo encontrarse en territorio argentino, llevaron a cabo el procedimiento de práctica para estos casos, es decir, destruir el aparato y darse a la fuga para evitar ser capturados por el enemigo.⁽²⁶⁾ Los chilenos aceptaron las explicaciones de Edwards, por lo que el incidente no afectó la relación de cooperación entre ambos países.

Entre el 19 y 24 de mayo, la tripulación se las arregló para conseguir agua y eludir la búsqueda que estaban llevado a cabo las autoridades chilenas. Lo inhóspito del lugar y lo poco transitado de la zona colaboraron para que no se los detectara. Finalmente, el 25 de mayo hacia las 9 de la mañana, se entregaron en el poblado de Parrillar, donde fueron detenidos por el Capitán Marco Torres del cuerpo de carabineros y trasladados a Punta Arenas.

La noticia llegó rápidamente a oídos de Edwards, quien hizo rápidos arreglos para que los tres hombres fueran custodiados por personal de la FACH y transportados por aire a Santiago de Chile, donde esperaba poder sacarlos del país lo más discretamente posible. Con el visto bueno del embajador John Heath y el cónsul John Cummins, se acordó que la Srta. Alison, la secretaria de la cancillería británica, les diera alojamiento en su domicilio particular para evitar la prensa.

El helicóptero despegó de la estancia La Sara en medio de la espesa niebla. Ya a los 20 pies de altura, perdió todo contacto con el suelo, pese a disponer de equipos de visión nocturna. Con el motor a toda marcha, adoptó un rumbo oeste sin tener la menor referencia del terreno al que se dirigía.

(22)
Clarín, 22 de mayo de 1982,
pág. 12.

(23)
Abreviatura de la Fuerza Aérea
de Chile.

(24)
Edwards, Sydney. *My Secret
Falklands War*, The Book Guild
Ltd, 2014, pág. 70.

(25)
Hasta tanto no se
desclasifiquen todos los
documentos secretos británicos
referidos a esta operación, no
existe la certeza absoluta de
que la FACH no haya estado
al corriente de esta misión,
máxime cuando el propio
General Fernando Matthei hizo
público, después de la guerra,
que Chile colaboró con el Reino
Unido durante la contienda
suministrando información
de inteligencia. El grado de
colaboración de Chile sigue
siendo materia de controversia y
de especulación.

(26)
Op. cit., pág. 72.

La conferencia de prensa se llevó a cabo en la recepción de la Embajada Británica ubicada en la planta baja. El Teniente Hutchings y la tripulación aparecieron sentados detrás de un escritorio vestidos de civil. El resto de la habitación estaba llena de periodistas y de camarógrafos. Solo habló el Teniente Hutchings, quien se limitó a leer en inglés una declaración previamente preparada. Esta repetía la historia que se les había transmitido a los chilenos. El Teniente aprovechó para disculparse por haber ingresado ilegalmente en el país y aclaró que habían sido muy bien tratados por las autoridades chilenas y que estaban muy agradecidos por la ayuda recibida. Al día siguiente, los tres hombres volaron de regreso al Reino Unido, eludiendo el contacto con los medios.⁽²⁸⁾

Mientras tanto, los ocho hombres del Capitán L emprendieron una marcha de 20 kilómetros rumbo a la frontera chilena. La comida estaba casi agotada, y su equipo de comunicaciones había dejado de funcionar. Solo quedaba contactar al cónsul británico en Punta Arenas para que les brindara algún tipo de asistencia.

El 26 de mayo, el capitán L y el cabo de lanceros M cubrieron sus uniformes con camperas civiles “Cotswold” y dejaron atrás todo su armamento para emprender una larga caminata hacia la localidad chilena de Porvenir. Una vez allí, lograron ubicar una pequeña casa prefabricada que tenía un teléfono desde el cual hicieron contacto con el cónsul británico. Este los atendió de mala gana y, tras escucharlos, les sugirió que se entregaran. Mientras analizaban qué hacer y se reponían de la insólita falta de cooperación del cuerpo diplomático, alquilaban una habitación en el pueblo.

El capitán L, de muy mal humor, decidió salir a dar un paseo para aclarar sus ideas. Créase o no, en plena noche, mientras pasaba frente a un pequeño restaurante que tenía las puertas abiertas, pudo ver, en su interior, los rostros familiares de Pete Hogg, Brummie Stokes y Bronco Lane, todos miembros del SAS que no podían estar allí sino para buscarlo, lo que confirmó enseguida.

Esa misma noche, recogieron al resto de la Sección 6 y los alojaron en una precaria vivienda de la localidad. Todo parecía haberse encaminado hasta que Hogg les dijo: “Cuando se recuperen, se les ordenará cruzar la frontera de regreso a fin de completar la misión. La operación Mikado del Escuadrón B todavía sigue en pie”. Nadie podía dar crédito a lo que oían, pero así estaban las cosas.

En la mañana del 30 de mayo, los ocho SAS fueron literalmente escamoteados las tres millas que los separaban del aeropuerto Capitán Fuentes Martínez, donde los esperaba un pequeño avión monomotor. Los abordaron vestidos de civil para el corto vuelo de 25 millas hasta Punta Arenas. Una vez allí, el avión rodó hasta estacionarse al lado de un bimotor que los llevaría hasta Puerto Montt. Allí cargaron combustible para seguir viaje hasta Santiago. Al descender del avión, los esperaba una columna de vehículos que los condujo a una casa segura, lejos de las cámaras. Entre el 30 de mayo y el 8 de junio, la Sección 6 permaneció aislada en un *bungalow* de cuatro habitaciones con un enorme jardín, único lugar donde se les permitía caminar. El 8 de junio, se les informó al Capitán L y a su equipo que volarían de regreso al Reino Unido y que ya no tomarían parte en la campaña.

8

Conclusión

A partir del mes de mayo, los aviones Super Étendard y sus pilotos no corrieron ningún riesgo, pues fueron dispersados en distintos lugares, como previsión de un posible golpe de mano enemigo. A pesar de que tenían las espaldas bien cubiertas, el 16 de mayo alrededor de las 10.15, mientras el destructor ARA *Bouchard* (CF Washington Barcena) permanecía fondeado entre Cabo Domingo y Cabo del Medio, próximo a la ciudad de Río Grande, de-

El Teniente aprovechó para disculparse por haber ingresado ilegalmente en el país y aclaró que habían sido muy bien tratados por las autoridades chilenas y que estaban muy agradecidos por la ayuda recibida.

(28)
Op. cit., pág. 75.

**Se habían detectado tres
pequeñísimos contactos
de superficie que, a 9000
yardas mar adentro,
navegaban lentamente en
círculos amparados por la
densa niebla reinante.**

(29)

Relato del Teniente de Navío Rafael Rey Álvarez, quien estuvo a bordo del destructor ARA Bouchard cuando se sucedieron estos hechos (véase "Ficción o Realidad", Revista Puestos de Maniobra, págs. 21 a 23).

teció emisiones sonar que se repetían a intervalos de una hora aproximadamente. El suceso se repitió en tres oportunidades, y la búsqueda antisubmarina efectuada dio resultado negativo. Al caer la noche, el buque quedó envuelto en una espesa niebla que impedía la visión de la proa desde el puente. Hacia las 19.35, comenzaron a sonar estridentemente los gongos de combate por todo el buque, y la tripulación se dirigió con prisa a sus puestos de combate mientras se establecía la condición de clausura en todo el buque, conforme a la doctrina imperante en tiempo de guerra. ¿Qué había ocurrido? En el radar DECCA, se habían detectado tres pequeñísimos contactos de superficie que, a 9000 yardas mar adentro, navegaban lentamente en círculos amparados por la densa niebla reinante. De pronto, los contactos iniciaron la aproximación a la costa en una formación triangular, uno al frente y los otros dos algo retrasados. El radar de control tiro los buscó y, finalmente, enganchó los blancos. Al mismo tiempo, los cañones dobles de la torre 2 de proa giraron a babor obedeciendo fielmente las órdenes de seguimiento que recibían. El comandante ordenó iniciar el fuego. Seis fogonazos iluminaron la noche en medio de la niebla. La onda expansiva de las salvas rompió algunos vidrios del puente, y el acre olor a pólvora inundó el recinto. Instantáneamente, se vio en el radar cómo los contactos deshacían la formación y, a máxima velocidad, viraban y se dirigían mar adentro. Pocos minutos después, el buque levó anclas e inició una febril búsqueda de los posibles incursores. Los contactos habían desaparecido y, pese a los esfuerzos desplegados, no pudieron ser retomados. Desde el inicio de la alarma, habían transcurrido apenas diez minutos. En Río Grande, todo se alteró: las aeronaves fueron reposicionadas, los vehículos se alistaron y, cargados de tropas, salieron a efectuar rastrellajes. Durante toda la noche, la alerta fue total. Más tarde, el buque regresó a su estación de patrulla sin que se produjeran novedades⁽²⁹⁾. En la mañana del 18 de mayo, se halló, en una playa próxima, un bote de goma, compatible con los utilizados por el enemigo. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Southby-Tailyour, Ewen. *Exocet Falklands: The Untold Story of Special Forces Operations*, Pen & Sword Books, Londres, 2014.
- Hutchings, Richard. *Special Forces Pilot*, Pen & Sword, 2008.
- Edwards, Sidney. *My Secret Falklands War*, The Book Guild Ltd, 2014.
- Freedman, Sir Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign*, Routledge, 2005.
- Muñoz, Jorge. *Ataquen Río Grande*, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.
- Pita, Miguel, Capitán de Navío. «Intervención de la Brigada de Infantería de Marina N.º 1», *Boletín del Centro Naval* N.º 739, págs 117-154.
- Fachín, Eugenio y Speroni, José. «El Bouchard y el Fracaso de la Operación Británica Mikado», *Boletín del Centro Naval* N.º 823 (enero-abril de 2009).
- Rey Álvarez, Rafael, Teniente de Navío. «Ficción o Realidad», *Puestos de Maniobra* año N.º 3, N.º 6, marzo/octubre 1992, págs. 21-23, Publicación Interna de la Flota de Mar.

PRELUDIOS DE ACCIÓN MILITAR CONJUNTA

Una operación conjunta planificada durante el conflicto de 1978 por la soberanía de las islas del canal Beagle

Alberto Gianola Otamendi

Seguramente, muchos afirmarían que una operación es realmente conjunta cuando está integrada por componentes de dos o más Fuerzas Armadas, en un equilibrio proporcional y con tareas e incidencia equivalentes en la misión.

También podría asumirse que la participación debería comenzar en el mismo proceso de planeamiento previo y en la conducción de su desarrollo. Seguramente, nos adherimos a este concepto, aunque tenemos siempre en claro que la situación y el teatro o área de operaciones puede privilegiar alguno de los componentes o su comando. Seguramente, así es.

Sin embargo, todo proceso tiene pasos previos de aprendizaje y de elaboración. Como antes de caminar se gatea, antes de integrar fuerzas para operaciones complejas hay necesariamente preludios a menor escala.

En ese transitar hacia la acción conjunta, un caso que hoy traemos a la memoria es el de una operación anfibia helitransportada que se planificó durante la escalada de 1978 en el marco del conflicto limítrofe con Chile por las islas y los islotes de los archipiélagos situados en el canal Beagle, las más conocidas son Picton, Lennox y Nueva.

Al escalar el conflicto y la disputa diplomática, y en previsión del rechazo de los términos del laudo arbitral, ambos países prepararon militarmente sus fronteras. El esfuerzo argentino se conocería luego como “Operación Soberanía” –aunque su nombre fue variando en los diferentes niveles y etapas del planeamiento–, y esta sería esencialmente ofensiva.

El Capitán de Fragata (R) Alberto Eduardo Gianola Otamendi es licenciado en Sistemas Navales de Superficie, y Analista Operativo (SIAG, 2000).

Desde su retiro en 2013 es Capitán Fluvial y de Ultramar, Perito Naval, Surveyor y Consultor de Seguridad Marítima, experto en antipiratería. Cursó posgrados en Gestión de Educación (U. Di Tella), Dirección de Organizaciones (INUN), Programa de Política, Gobierno y Administración Pública (UCA, 2007) y Gestión de Riesgos y Desastres (Universidad del Salvador, 2008).

Fue Comandante de la lancha patrullera ARA Concepción del Uruguay (ONU, 1992), del aviso ARA Francisco de Gurruchaga (2004) y de la Agrupación de Lanchas Rápidas (2009).

Cumplió Misiones de la Paz de la ONU en América Central (ONUCA, 1992) y Haití (MINUSTAH, 2011) y una campaña antártica en el rompehielos ARA Almirante Irizar (1993). Fue profesor y Plana Mayor en el

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

Liceo Naval Militar "Fco. De Gurruchaga" (1995/96), en la Escuela de Operaciones (2001 y 2002) y en la Escuela Superior de Guerra Conjunta (2007/2008, 2011/2013). Además prestó servicios a bordo de las siguientes unidades: lancha patrullera ARA Clorinda, corbetas ARA Espora, Parker y Drummond y en la Dirección de Personal Naval. Capacitado en European Security Cooperation (NATO School, Alemania, 2005), en Operaciones Marítimas de Superficie (SWOS Command, US Navy, Newport, 1996), como Coordinador de Búsqueda y Rescate (SAR), en Acciones Humanitarias, en Desarme, Desminado y Reinserción de excombatiente (CAECOPAZ, 2007) y en Cuestiones de Género (CAECOPAZ, 2010). Distinguido por las Naciones Unidas por Mérito "En servicio a la paz" en Centro América, ONUCA, 1992 y en Haití, MINUSTAH, 2011.

Una Operación es Conjunta cuando dos o más Fuerzas participan desde su planificación y durante su desarrollo y conducción. Este fue un caso claro de conjunción de medios y esfuerzos.

En particular, el sur patagónico argentino y la Isla Grande de Tierra del Fuego fueron testigos y protagonistas de ese alistamiento.

En la visión estratégica nacional, Tierra del Fuego se encontraba dentro del teatro de operaciones "Sur" (Patagonia), a cargo del Comandante del V Cuerpo de Ejército, quien, desde Bahía Blanca, tenía a su cargo todo el territorio y las fuerzas argentinas desplegadas al sur del Río Colorado.

En particular en Tierra del Fuego, los planes incluían dos maniobras ofensivas, una terrestre para conquistar la parte norte de la isla y una anfibia para asegurar el dominio de las islas al este del meridiano del Cabo de Hornos. Los planes defensivos comprendían la protección de Ushuaia y la costa sur mediante el cierre del canal con la acción combinada de un pequeño grupo naval de lanchas torpederas y patrulleras apoyadas por una escuadrilla aeronaval de helicópteros misilísticos, artillería costera y minado de pasos marítimos clave. Ello era complementado con la defensa antiaérea puntual de las ciudades y los objetivos vitales para la subsistencia de la población.

Por fuera del archipiélago, otros esfuerzos navales (la Flota de Mar, la Aviación Naval embarcada y la Fuerza de Submarinos) daban cobertura más amplia a este "subteatro". El Ejército y la Fuerza Aérea actuarían predominantemente en el continente, salvo escasas excepciones, de muy pequeña escala, que se mencionan luego.

La isla se dividió, entonces, en dos áreas de operaciones, diferenciadas: una, en las planicies y los montes del norte, a cargo de la Infantería de Marina, con casi la totalidad de los medios de esa fuerza anfibia, y otra, al sur del lago Fagnano, que abarcaba el canal Beagle y los archipiélagos australes. Esta última se conoció como Comando de la Zona Insular (COZI), que se puso al mando del Contralmirante Juan Carlos Malugani, entonces Comandante del Área Naval Austral y Jefe de la Base Naval Ushuaia.

Ambas áreas dependían orgánica y administrativamente del Comandante de Operaciones Navales (Vicealmirante Julio A. Torti), al igual que la Flota de Mar con su ala aérea, la Fuerza de Submarinos y la Aviación Naval no embarcada; no obstante, en virtud de los esfuerzos estratégicos terrestres que debían realizarse, la parte norte de la isla dependía operativamente del V Cuerpo de Ejército o, más propiamente enunciado, este coordinaba su maniobra con aquel.

El sector fueguino era asistido logísticamente por un puente aeronaval del Comando de Sostenimiento Logístico Móvil (de la Fuerza Aeronaval N.º 3) y, por vía marítima, a través del Comando de Transportes Navales.

Por otra parte, como dijimos, el resto de la Armada tenía sus medios divididos en otras fuerzas de tareas. El poder naval principal estaba constituido por la Flota de Mar (FLOMAR), al comando del CL Humberto Barbuzzi, que apoyaría las acciones en este teatro insular. La escuadra naval agrupaba al crucero A.R.A. *General Belgrano* y los buques artilleros y misilísticos (tres corbetas nuevas y nueve destructores viejos), la aviación embarcada en el portaaviones A.R.A. *25 de Mayo*, la tercera escuadrilla aeronaval de ataque (12 aviones Skyhawk A4Q, de los cuales 5 se configuraron como interceptores y el resto como bombarderos), la escuadrilla antisubmarina con 3 aviones Grumman S2A y S2E Tracker junto a 3 helicópteros Sea King, y los buques petroleros y logísticos de apoyo.

El mismo portaaviones llevaba a bordo una sección de tiradores adiestrados en operaciones helitransportadas, provenientes del BIM 4.

Como nota de interés, y propia del ingenio nacional, al 25 de Mayo se le colocaron redes antimisil, pesadas cotas de malla de acero confeccionadas con redes antitorpedo originarias de los acorazados Moreno y Rivadavia (principios del siglo xx).



Portaaviones ARA 25 de Mayo con su ala aérea embarcada en esos días, con redes antimisil confeccionadas con viejas redes antitorpedo de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*.

Entonces, en el área meridional, al sur del lago Fagnano, a órdenes del COZI, se integró la Fuerza de Tareas 42 con la Agrupación de Lanchas Rápidas (Grupo de Tareas GT 42.1), reforzada con la Agrupación de Buzos Tácticos, un Grupo de Minado y el Destacamento Naval de Playas, el Grupo de Tareas Anfíbio (GT 42.2), propio del Comando de la Fuerza de I.M. N.º 1 (FAI1), con aproximadamente 700 hombres, para la proyección de fuerzas a las islas defendidas y, finalmente, un Grupo de Tareas Aeronaval con los medios de aviación naval no embarcados en el portaaviones, el que, para sus misiones en esa parte de la isla, conformaba el GT 42.3.

La capital del viejo territorio nacional, Ushuaia, era asiento del Comando del Área Naval Austral (COZI, en su configuración operativa), y allí fue trasladada la jefatura y parte de la Fuerza de Infantería de Marina N.º 1 o Austral.

Esta era (y todavía es) una unidad de combate autónoma, usualmente asignada al litoral patagónico, por lo que está equipada e instruida para el frío monte fueguino. Por lo general, está integrada por solo dos batallones, el BIM N.º 4 y el BIM N.º 5, lo que constituye una excepción, pues todas las demás fuerzas maniobran como organizaciones ternarias, es decir, en equipos de tres unidades.

Para este conflicto, la FAI1 fue desmembrada y, mientras el BIM N.º 4, que provenía de su asiento en Trelew, permaneció a sus órdenes, el segundo elemento (el BIM N.º 5) fue incorporado al grueso de la Brigada de IM que tomó posiciones en el terreno, cercanas a su acantonamiento habitual en la ciudad de Río Grande.

La Operación Soberanía de 1978 en su preparación, movilización, despliegue, logística y aprendizajes tácticos, fue esencial para los aciertos posteriores en la Batalla por las Islas del Atlántico Sur de 1982.



Foto de oficiales del BIM 4 (el Comandante, a la izquierda) durante una inspección.



Oficiales del EA de la compañía Leopardo.



BIM N.º 4 completo, formado sobre la Avda. Maipú, Ushuaia, 1978.

En 1978 el BIM 4 reforzado por una compañía del EA prepararon una operación anfibia helitransportada sobre las islas en litigio.

De esa forma, el BIM 4 quedaba orgánicamente completo (con tres elementos de línea) y bien alistado para combatir; al superar los 600 hombres, era, en sí mismo, una unidad conjunta, tal vez la primera. Una de sus secciones estaba a bordo del POMA.

El “4 de línea” tenía dos juegos de planes, unos defensivos y otros ofensivos, que se pondrían en vigencia dependiendo de la evolución de la situación y de las órdenes que se le impartieran.

El grupo de tareas 42.2 estaba formado por el BIM N.º 4 (+) y la sección de vehículos anfibios a rueda (VAR) para motorizarlo. Fue acomodado en el Colegio Nacional N.º 1 José Martí, en el centro de la ciudad capital, y en un vivac junto al río Pipo.

Precisamente el BIM 4 (CFIM Antonio Moce-llini, Comandante; TNIM Raúl A. Herrera, Segundo Comandante) era la unidad anfibia designada para ejecutar la operación en el sur. Estuvo formado inicialmente por dos compañías de tiradores (Kaiken, con el TNIM Silvio E. Galíndez como jefe, y Jaguar, a cargo del TNIM Marcos Moral), más la de comando y apoyos, un Estado Mayor y una fracción sanitaria.

En los momentos previos a su despliegue en la isla, fue engrosado por una tercera compañía de tiradores, muy peculiar en su orgánica, del Ejército Argentino (la compañía Leopardo), conformada por personal del Comando de Institutos Militares, al mando del Capitán Mario Fragni. Aparte de las fracciones de tiradores, tenía un grupo de ametralladoras, otro de cañones sin retroceso de 75 mm. y otro de lanzacohetes como apoyos de fuego, además de uno de demoliciones. La totalidad de los hombres era del orden de 124.

Preliminarmente, en la zona de adiestramiento de Trelew y durante más de un mes, realizaron un proceso en conjunto de adiestramiento y de normalización de procedimientos de comunicaciones, coordinación de apoyos de fuego y maniobras, lo que fue simplificado, pues, desde siempre, la IM emplea manuales de instrucción y de doctrina operativa del EA para los niveles tácticos. Lógicamente, la compañía Leopardo se integró a la logística naval del BIM 4.

Para esta tercera subunidad, el Ejército había seleccionado a su gente y designado a oficiales prestigiosos de las escuelas de capacitación. Entre ellos, se encontraban los tenientes Silvestre, Merlo, Díaz Bessone, Catuzzi, Estella, Torres y Gorris.

Así es que tenía previsiones tanto para proteger la ciudad de Ushuaia mientras permaneciera en ella, por lo que, a tal efecto, ocupaba posiciones defensivas sobre las dos principales avenidas de aproximación, en Río Olivia y Río Pipo, como para actuar ofensivamente, proyectándose en operaciones anfibi- as, lo que mejor caracteriza a la IM.

Esta última era su misión prioritaria. Para el caso, se planeó una maniobra helitransportada y conjunta (es decir, compartida con el Ejército y la Fuerza Aérea). Su objetivo final era la ocupación efectiva de islas en la zona de litigio. La determinación de cuáles serían ocupadas fue cambiando a medida que se avanzaba en el planeamiento, que se alteraba por los procesos políticos y diplomáticos, y en la medida en la que se mejoraba la inteligencia sobre el despliegue y las defensas chilenas.

En principio, los objetivos materiales eran las mismas Picton, Lennox y Nueva (esta última para la compañía Leopardo); pero, finalmente, se había decidido que fueran las menores y menos defendidas Evout, Hornos, Barnevelt y Deceit, que igualmente servían a otros fines de la política nacional, por su posición estratégica en la futura determinación de líneas de base recta.

El despliegue sería efectuado con aproximadamente nueve aeronaves medianas y grandes de las tres fuerzas, así distribuidas: un Sea King de la Armada, un Puma del Ejército y siete Sikorsky de la Fuerza Aérea, a cargo del CFAV Raúl Rivero.

Los helicópteros mayores de las tres fuerzas se retuvieron hasta último momento en Río Gallegos para luego desplegarse a Río Grande y sus pistas auxiliares cercanas. Con ellos, se apoyaría a la Infantería de Marina en ambos frentes y, particularmente, se trasladaría al GT 42.2 en su movimiento a sus objetivos marítimos.

La primera ola de esa acción partiría en los helicópteros de transporte desde un vivac en las orillas del lago Fagnano, donde la unidad se apostó antes del día "D". Luego, el grupo repostaría combustible en el aeródromo naval de campaña Frutilla, implementado en la Bahía Aguirre, y desde allí volaría a sus objetivos guiado por un Beechcraft B200 naval. Este B200 era destacado desde el norte del país y hacía un reconocimiento aéreo previo de la zona de desembarco, aprovechando la visibilidad crepuscular.

El escuadrón de helicópteros conformaba, a este efecto, parte del Grupo Aeronaval Insular GT 42.3 y decolaría desde Río Grande y las estancias en las que se habían distribuido los otros campos auxiliares, desarrollados y equipados en lago Fagnano, lago Yehuín, bahía Aguirre, puerto Español y varios puestos ganaderos, además de adaptar sectores asfaltados de la ruta N.º 3 como pistas de ocasión. En cada una de estas estaciones secundarias, se desplegaron secciones de aviones T28, T34 y Aer- macchi MB 326, con mecánicos, repuestos, combustible y fracciones de seguridad.



Durante la escalada del conflicto de 1978, los habitantes de Tierra del Fuego fueron nuevamente testigos del histórico esfuerzo de los hombres de las FFAA, en particular de la Armada Argentina, por su custodia y desarrollo.



Plana Mayor del BIM N.º 4 en el Fagnano, previo al helitransporte.



Posiciones de trincheras protegidas en la península de acceso a puerto Toro (isla Navarino, Chile) del año 1978. Abajo a la derecha, cañón en Caleta Róbal Pto. Williams, Chile (frente a Almanza) (año 2009).

El asalto anfibio del BIM 4+ se realizaría con una agrupación de helicópteros grandes de las tres FFAA, guiados por un B200 de la Aviación Naval.

La escuadrilla de los helicópteros de ataque más pequeños y versátiles, con el orden de 12 aeronaves SA 316 B Alouette III de la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, se estableció tempranamente en un campo preparado en el valle de Andorra. Su misión consistía en explorar la costa sur del lago Fagnano, alertar sobre incursiones aéreas por el sector noroeste hacia Ushuaia, así como también patrullar el canal Beagle para neutralizar su empleo por parte de las lanchas torpederas y las unidades navales de superficie chilenas, apoyando a las embarcaciones propias del GT 42.1.

Las defensas de las islas que eran objetivo del GT 42.2 serían previamente “ablandadas” con raids de bombardeo desde el portaaviones por el grupo aeronaval embarcado y acciones de fuerzas especiales asignadas al GT 42.1 (la Agrupación de Buzos Tácticos [APBT]) y las lanchas rápidas que también apoyarían con fuego naval de sus cañones de 76 mm.

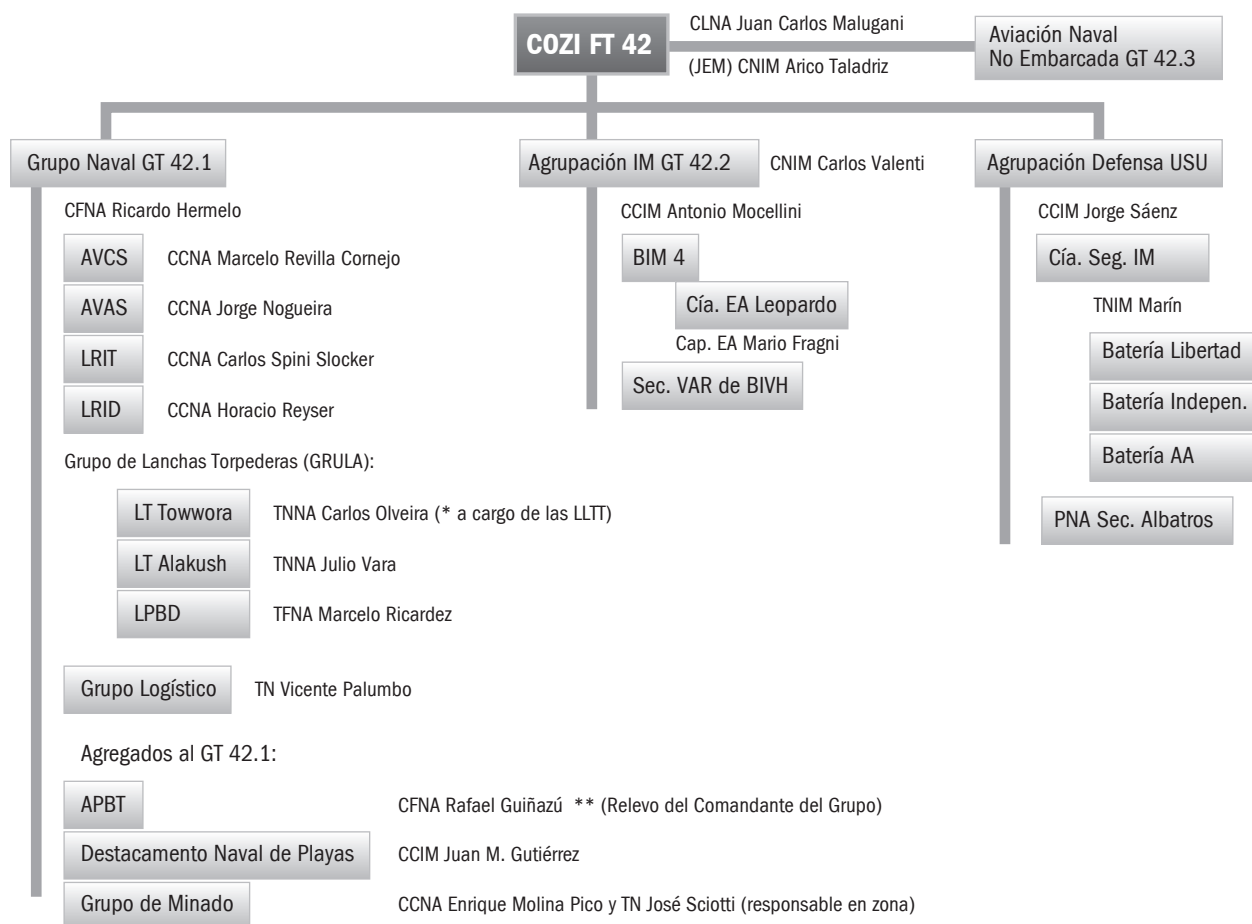
Las olas subsiguientes y los refuerzos serían trasladados por modo naval con los avisos y las embarcaciones de desembarco tipo EDPV del Destacamento Naval de Playas.

Así, en este breve relato, visualizamos el planeamiento de una operación anfibia helitransportada que, aunque fue interrumpida por la mediación papal y la conclusión política de la escalada, contaba con todos los componentes del instrumento militar nacional.

Aunque con una fuerte predominancia naval (por el marco del teatro archipelágico y maríti-

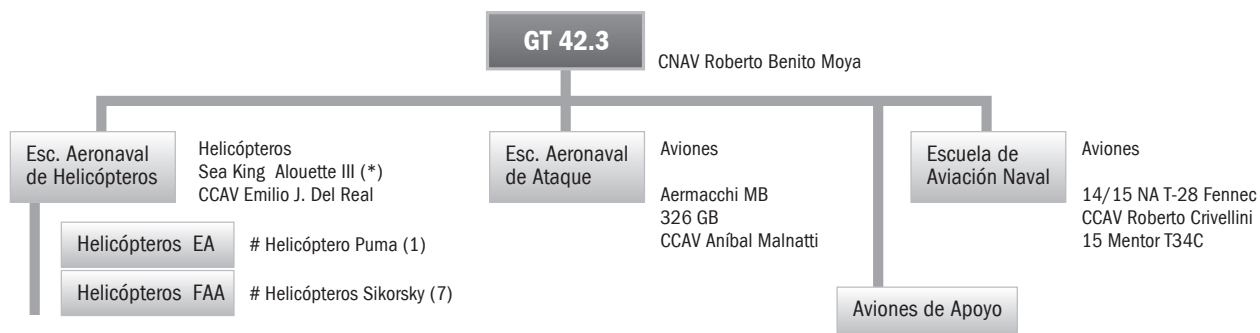
Organigrama del Comando de la Zona Insular (COZI)

(Sur de la IGTF, canal Beagle e islas menores)



Organigrama de la Aviación Naval No Embarcada [GT 42.3]

(En apoyo de ambos sectores de la IGTF). Su relación con ambos comandos, el COZI y el COIM era funcional.



Notas:

- (*) Los Alouette que se encontraban en la isla estaban a cargo del TNAV Carlos A. Espilondo, en un aeródromo auxiliar en el valle de Andorra. Recordemos que había otros helicópteros Sea King (en configuración anti-submarina) y Alouette de rescate, pero estaban embarcados en el portaaviones ARA 25 de Mayo (POMA).
- (**) Esa escuadrilla fue disuelta en 1978 e integrada a la Escuela de Aviación Naval como refuerzo para el conflicto con esas viejas aeronaves norteamericanas, también conocidas como T28 Fennec.
- (#) Asignados solo para el helidesembarco. A cargo del CFAV Raúl Rivero.

mo), sentó un precedente de organización y de acción conjunta. Cabe destacar que todo el equipamiento adquirido en estos años, el adiestramiento logrado y la ejecución de movilizaciones, despliegues, preparación del terreno, actualización de doctrina y de procedimientos fueron esenciales en el posterior desempeño de los componentes de la Armada en el conflicto de Malvinas, tan solo tres años después.

Otras escuadrillas de la Aviación Naval de ese entonces eran:

1. La Escuadrilla Aeronaval de Exploración, célebre en 1982 por la detección de la flota inglesa y el guiado de los Super Etendard en sus exitosos ataques con misiles Exocet a la fragata HMS Sheffield y el portaaviones HMS Invincible (LOCKHEED P-2V5 y SP-2H NEPTUNE). Estaba basada en tierra y al mando del CCAV Antonio VIZIOLI.
2. La 3.º Escuadrilla Aeronaval de Ataque (McDonnell-Douglas A-4Q Skyhawk), como ala aérea embarcada en el POMA, bajo el comando del CCAV Julio Ítalo Lavezzo.
3. Y la Escuadrilla Aeronaval de Antisubmarina (Grumman S-2E Tracker), también embarcada, a cargo del CCAV Jorge Enrico. ■

Toda la doctrina operativa se basa en el sacrificio de un largo y costoso aprendizaje realizado por nuestros predecesores en el servicio.

Entrevistados y consultados:

El presente trabajo se ha basado en los importantes aportes memoriosos de los siguientes protagonistas o testigos, entre otros, de los hechos aquí relatados, a quienes agradezco su colaboración y ante quienes me disculpo por los errores que puedan haberse deslizado involuntariamente:

CLAV (RE) Roberto Benito Moya
CLAV (RE) Rafael L. Sgueglia
Gral. de Brigada (RE) Carlos M. Silvestre
CNIM (RE) Antonio Mocellini
CNCDNA (RE) Ricardo Hermelo

Siglas empleadas:

AL	Almirante
APBT	Agrupación de Buzos Tácticos (ARA)
A.R.A.	Armada República Argentina, buques de la Marina de Guerra.
AV	Aviador Naval
BIM	Batallón de Infantería de Marina
CC	Capitán de Corbeta
CF	Capitán de Fragata
CL	Contraalmirante
CN	Capitán de Navío
EA	Ejército Argentino
FT	Fuerza de Tareas
GT	Grupo de Tareas
IGTF	Isla Grande de Tierra del Fuego
IM	Infantería de Marina
NACD / GN	Naval Comando o Cuerpo General, es decir, del cuerpo de línea
RE	Retiro Efectivo, es decir, retirado del servicio activo
RS	Retirado en Servicio
TN / TF / TC	Teniente de Navío, de Fragata o de Corbeta
VL	Vicealmirante

Nota: Los grados navales y de Infantería de Marina ascienden en el siguiente orden:

Guardiamarina, Teniente de Corbeta, Teniente de Fragata, Teniente de Navío, Capitán de Corbeta, Capitán de Fragata, Capitán de Navío, Contralmirante, Vicealmirante y Almirante.

Bibliografía:

Anecdotario de la Infantería de Marina, Vols. I, II, III y IV, CNIM (RE) Jorge Errecaborde.

Páginas web:

www.histarmar.com
www.wikipedia.com

Niveles para la implementación de sistemas para la supervivencia del hombre en la Tierra

DE LA FILOSOFÍA A LA ANTROPOLOGÍA

¿CUÁL ES LA VERDADERA DIMENSIÓN DEL HOMBRE?

"Hombre de Vitruvio"
dibujo de Leonardo
Da Vinci (aprox. 1492)

Néstor A. Domínguez

Ver currículum en el número anterior.

ASPECTOS FILOSÓFICOS

Filosofía de la historia

Cuando los investigadores científicos de la historia buscan dilucidar los hechos y las situaciones que aportan a su comprensión desde el presente, se hacen seis preguntas: ¿Qué?, ¿Cuándo?, ¿Dónde?, ¿Cómo?, ¿Por qué? y ¿Para qué? ⁽¹⁾.

Si nos preguntamos sobre escenarios que sean futuribles para nuestros tiempos por venir

(1)
COLLINGWOOD, R. G., Idea de la historia, Segunda Edición Octava reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México, 1980, 323 págs.



Como los sistemas tienen una cierta resiliencia en el tiempo, el enfoque sistémico nos puede mostrar expectativas de futuro en muchos campos del saber.

en los ámbitos individual, nacional y mundial, creo que debemos hacernos las mismas preguntas y evaluar si tal futuro puede ser mejor (progreso) a través de un desarrollo integral (un **sistema de desarrollo integral**, a la manera que lo propone Mario Bunge)⁽²⁾ o si entraremos en situaciones críticas que pongan en juego nuestra supervivencia.

Por supuesto que la historia cuenta con testimonios que pueden permitir ajustar bastante la realidad historiada respecto de la realmente sucedida. Ello se pierde en la profundidad de los tiempos. No es así con el uso de la prospectiva, porque debemos crear nuestro futuro desde cada presente, y sirve a nuestra proyección en el tiempo como hombres individuales, países o humanidad.

Como los sistemas tienen una cierta resiliencia en el tiempo⁽³⁾, el enfoque sistémico nos puede mostrar expectativas de futuro en muchos campos del saber. Creo que el uso de la sistémica, para estudiar la evolución de los sistemas sociales hacia sus fines, los cuenta como elementos más perdurables que cada uno de sus elementos y las relaciones que los ligán internamente. Esto los hace más consistentes en el tiempo y, por lo tanto, mejores instrumentos para establecer escenarios de futuro posibles.

Las posibilidades están cruzadas por una “flecha del tiempo” (Víctor Massuh)⁽⁴⁾ que va desde el ámbito de lo atómico (mecánica cuántica, Principio de Heisenberg) hasta el universo (astronomía no visible), pasando por todas las indeterminaciones que padece el hombre en su planeta Tierra y en su espíritu, frente a las estrellas y en su conciencia moral. Por eso, Kant nos veía como “ciudadanos de dos mundos”.

Creo que el posible desarrollo de las contestaciones que provisoriamente debiéramos plantearnos para las seis preguntas hacia el futuro podría partir de las siguientes pautas:

¿Qué?: Condiciones para la futura supervivencia de la humanidad, partiendo de una adecuada y justa satisfacción de sus necesidades básicas.

¿Cuándo?: Cuanto antes.

¿Dónde?: En los ámbitos individual, tribal, nacional y global.

¿Cómo?: Tomando en cuenta todas las acciones conducentes a una efectiva solución de las situaciones de crisis que se perfilan en las ocho necesidades básicas señaladas en las Planillas Nros. 1, 2 y 3 que luego presento y que afectan los cuatro niveles señalados.

¿Por qué?: Debido a que se advierten síntomas críticos en la satisfacción de las necesidades básicas que pueden llegar, incluso por separado, a producir la desaparición o la desnaturalización del hombre.

¿Para qué?: Para sobrevivir como especie.

Lo anterior requiere de aptitudes formadas en un proceso educativo adecuado y una actitud proactiva para la acción. Los intereses puestos en juego son enormes y pueden atentar (y lo hacen) contra la posibilidad de una mejor calidad de vida en el futuro.

Gnoseología

Edmundo Husserl investigó la Teoría de los todos y las partes⁽⁵⁾ y la consideró: “un conjunto de contenidos que están envueltos en una fundamentación unitaria y sin auxilio de otros contenidos”. Si consideramos que los contenidos son los “elementos de un sistema” y el conjunto, el sistema en sí, acercamos su teoría filosófica a la sistémica. Más es así cuando, más adelante, expresa que los términos de una “fundamentación unitaria” por la que todo

(2)
BUNGE, Mario, Las ciencias sociales en discusión, Una perspectiva filosófica, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 573 págs.

(3)
FRANÇOIS, Charles, “Las organizaciones sociales como sistemas”, apunte del seminario.

(4)
MASSUH, Víctor, La flecha del tiempo, En las fronteras comunes a la ciencia, la religión y la filosofía, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1990, 276 págs.

(5)
FERRATER MORA, José, Diccionario de Filosofía, Tercera Edición, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1047 págs. (pág. 934).

elemento o contenido está, por su propia base, en conexión directa o indirecta con todo otro elemento o contenido”.

Entiendo que la fundamentación obedece a los propósitos generales del sistema ⁽⁵⁾.

Si bien Husserl habla como si el proceso se tratara de una “suma” de elementos, yo lo pienso como una sutil “integración” de estos y como que los “todos posibles” son para el sistema, visto de las siguientes maneras:

- **Agregados** (para los que vale la “suma”);
- **Organismos** (para los que hay que hablar de “integración”);
- **Totalidades funcionales** (sistemas integrados de por sí);
- **Estructuras** (sin la flexibilidad necesaria en el tiempo).

Fenomenología de la percepción

El filósofo francés Merleau-Ponty, discípulo de Edmund Husserl, plantea la fenomenología de la percepción ⁽⁶⁾ basándose en el uso de los sentidos humanos naturales. Esto permite satisfacer la **necesidad básica de información** a nivel de lo que Bronislaw Malinowsky no introdujo en su Teoría Funcional de la Cultura por no estar clara, en su época, la cuestión del intercambio de la información entre organismos vivos y con el medio ambiente natural como una necesidad básica para cualquier organismo vivo en contacto con su medio y como un recurso para su supervivencia. Esto se comprende a partir del próximo punto.

A raíz de una investigación desarrollada para la Maestría en Defensa Nacional que he llamado “Una imagen espacio-política del mundo” y que he realizado junto con otros tres investigadores ⁽⁷⁾, surgen muchos problemas relacionados con el uso del poder del hombre mucho más allá de sus capacidades naturales, sus sensibilidades y sus percepciones. Esto produce que la geopolítica sea excedida por la “espacio-política” que la incluye y que proponemos para una imagen del mundo mucho más actual.

Ello pone en evidencia que el uso masivo de la tecnociencia a través de teorías científicas, tecnologías y técnicas desarrolladas durante el siglo xx y en lo que va del xxi, no solo nos ha permitido incursionar masivamente en lo geográfico (1.ª Era de los Descubrimientos), sino que va mucho más acá y allá de nuestros espacios habituales. Esto gracias a lo que he denominado la 2.ª Era de los Descubrimientos.

El libro que contiene el cuerpo de la investigación ya ha sido editado, pero hay un artículo que he publicado en el Boletín del Centro Naval ⁽⁸⁾, que es un resumen de lo investigado, y un Cuaderno Talásico de la Academia del Mar, en el que planteo nuevos espacios geopolíticos que, actualmente, pienso que exceden la geopolítica y son parte de la “espacio-política” ⁽⁹⁾.

ASPECTOS ANTROPOLÓGICOS

Teoría Funcional de la Cultura (Bronislaw Malinowsky)

Esta teoría es enunciada y elaborada por su autor en su libro *Una Teoría Científica de la Cultura* ⁽¹⁰⁾, en el que aclara que “el motivo o impulso final de todo esto es **principalmente la supervivencia biológica**” (pág. 20) y que “la ciencia social debe también profundizar en el poder del espíritu empleado para controlar el poder mecánico”. Indudablemente, esta segunda afirmación sufre del mecanicismo reinante en su época (fines del siglo xix y comienzos del xx), y actualmente se requiere el control de muchos otros poderes adquiridos por el hombre durante el siglo xx que ya no son solamente “mecánicos”.

Esto produce que la geopolítica sea excedida por la “espacio política” que la incluye y que proponemos para una imagen del mundo más actual.

(6) MERLEAU-PONTY, Maurice, Fenomenología de la percepción, Colección Obras Maestras del Pensamiento Contemporáneo, Editorial Planeta-Agostini, Barcelona, 1984, 469 págs;

(7) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, BLOCH, Roberto, Una imagen espacio-política del mundo, Ensayo político-estratégico que contó con la colaboración de los licenciados María José Espona y Fernando Juan Ohanessian (todos profesores de la Escuela de Defensa Nacional), 1ª Edición, Buenos Aires, Dunken, 2010. 392 páginas. ISBN 978-987-02-4789-0.

(8) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, “La Segunda Era de los Descubrimientos (Siglo XVIII al XXI y después...)”. Una incursión en la metarrealidad gracias a la metatécnica”; Boletín del Centro Naval N° 818 de septiembre a diciembre de 2007;

(9) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, Boletín Planeta Azul (www.planetazul.org.ar). Conservación de los recursos marinos de Argentina. Sección: Investigaciones Especiales. Agosto de 2007. Cuaderno Talásico N°. 20 de la Academia del Mar: “Nuevas dimensiones geopolíticas: el espacio ultraterrestre y el espacio electromagnético”, 18 páginas.

(10) MALINOWSKI, Bronislaw, Una teoría científica de la cultura, Editorial SARPE, Colección: Los Grandes Pensadores, Madrid, 1984, 245 págs.

En esto cabe considerar cuidadosamente la octava necesidad básica que me he permitido agregar a las siete necesidades básicas consideradas en su teoría.

Más adelante, expresa que “una supervivencia es un rasgo que **no** se conforma con su medio cultural. **Persiste**, más bien que **funciona**, o su función no armoniza en algún aspecto con su cultura circundante”. En esto, cabe considerar cuidadosamente la octava necesidad básica que me he permitido agregar a las siete necesidades básicas consideradas en su teoría.

Malinowsky se pregunta, luego, sobre la cultura, y me permitiría responderle citando a Ferrater Mora ⁽⁵⁾ “(...) no es solamente lo creado, lo formado y lo transformado, es también el **acto** de esta transformación, el proceso de la actividad humana que se objetiva en los bienes”. O sea que, si queremos mantener elpreciado “bien de nuestra supervivencia” como un derecho humano fundamental y mundial, debemos asumir el deber de **actuar** en consecuencia y dentro de los ámbitos culturales, individuales, nacionales y globales con la forma coordinada y coherente que ofrece la sistémica.

El gran antropólogo es contundente en lo que concierne al tema que entonces planteó: “El motivo o impulso final en todo esto es **principalmente la supervivencia biológica**” (págs. 20-21) (aclaro, como lo sostengo en este artículo, que esto va mucho más allá de la supervivencia humana que nos ocupa).

Más adelante, expresa que “el hombre crea un ambiente secundario”...y que este no es ni más ni menos que la “cultura misma” (pág. 50). De este modo, en la página siguiente expresa: “Intentaremos mostrar que puede concebirse una **teoría** según la cual las **necesidades básicas** y su **satisfacción cultural** se ligan con nuevas necesidades culturales derivadas, y que estas imponen al hombre y a la sociedad un **tipo secundario de determinismo**”.

Necesidades básicas y concomitantes culturales

(Bronislaw Malinowsky)

Necesidades básicas	Concomitantes culturales
1. Metabolismo	1. Abasto
2. Reproducción	2. Parentesco
3. Bienestar corporal	3. Abrigo
4. Seguridad	4. Protección
5. Movimiento	5. Actividades
6. Crecimiento	6. Ejercitación
7. Salud	7. Higiene

Es mucho lo que podríamos extraer de la obra de Malinowski en relación con el ensayo aquí desarrollado y de un enfoque mucho más amplio y actual de su teoría.

Las connotaciones culturales de agregar una “necesidad básica adicional” (la de la **información**) y escalar su teoría en lo geográfico, desde lo tribal a lo nacional y, de allí, a lo global y, en el tiempo, a más de cien años después de la enunciación de su teoría, estimo que son inmensas e impredecibles.

La cuestión de una definición de cultura aceptada por todos, como base para toda la elaboración teórica, es necesaria como punto de partida para el esfuerzo de ampliar lo que aquí resumo. En cuanto a esto, me aferro a la enunciación anterior de Ferrater Mora.

Todo esto nos debe llevar a reflexionar sobre la cultura nacional como un subsistema del Sistema de Desarrollo Integral Nacional (Bunge) ⁽²⁾ que, en el orden global, es muy cuestionable, debido a las fragmentaciones evidenciadas en lo político y en lo económico (lo

análisis superficialmente en el punto siguiente). Es poco imaginable una política global de acción integrada para un desarrollo integral de la humanidad sin tener en cuenta políticas o intereses económicos que, efectivamente, están fragmentados. Por otra parte, no creo en la posibilidad de una “globalización de la cultura” que permita que los **concomitantes culturales** se conviertan en **globales** y puedan obtener consenso mundial. Pienso que esto es lo que frena muchas buenas intenciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) (concebida más para buscar la **convivencia en sentido estricto** que hacerlo con **sentido amplio**) y de muchísimas otras organizaciones gubernamentales y ONG que no menciono en la columna de la derecha de la Planilla N.º 3, pero que, indudablemente, actúan al respecto.

Carecería de sentido hablar de progreso cuando las evaluaciones de ese pretendido progreso sean solo económicas y contribuyentes al bien vivir de una pequeña parte de la humanidad.

ASPECTOS SISTÉMICOS DEL DESARROLLO

El físico y epistemólogo argentino Mario Bunge, en sus libros *Ciencia y Desarrollo* ⁽¹¹⁾ y *Las ciencias sociales en discusión* ⁽²⁾, plantea la necesidad de instrumentar un **Sistema de Desarrollo Integral** que contenga cuatro subsistemas:

- Subsistema político,
- Subsistema económico,
- Subsistema cultural y
- Subsistema biológico.

Creo que los subsistemas cultural y biológico deben tener un papel protagónico a los fines de este ensayo, y que los subsistemas político y económico deberán ajustarse a ellos para lograr no solo un progreso de la humanidad, sino su propia supervivencia. Carecería de sentido hablar de progreso cuando las evaluaciones de ese pretendido progreso sean solo económicas y contribuyentes al buen vivir de una pequeña parte de la humanidad. Si los 6000 millones de pobladores actuales de la Tierra tuvieran la calidad de vida de un ciudadano medio de un país desarrollado, se necesitarían tres planetas iguales para satisfacer las demandas de consumo de una humanidad así mimada y abastecida.

Una vez planteados los ocho niveles de crisis que creo que existen y las soluciones globales a las que podríamos arribar (véase la Planilla N.º 3), serán las pautas de acción política y económica establecidas en los ámbitos global y nacional las que permitirán producir los efectos necesarios para salir de las ocho crisis incipientes a través de lo siguiente:

- Normas legales transnacionales acompañadas de ciertos poderes de policía adecuados en el ámbito global (sobre la base de la evolución del concepto de **Patrimonio Común de la Humanidad** hacia la idea de que el único y necesario patrimonio que tenemos es el planeta Tierra). Todo esto va más allá de las objeciones que la palabra “patrimonio” me sugiere para este caso;
- Normas legales nacionales, acompañadas del poder de policía correspondiente, que coadyuven a lo anterior;
- Acción educativa para aportar a las soluciones a partir de la educación pública y privada individual.

El problema no solo está en plantearse la conformación de los sistemas correspondientes, sino en que estos funcionen en realidad. Deberán contar con un control cibernético de sus respectivas realimentaciones (sistema legal) y funcionar de la mejor manera posible. Esto debe aportar a lo nacional y a lo global, y nadie podrá ejercer un control absoluto; es humano pensar que habrá cierta indeterminación de origen natural, artificial y delictiva (incumplimiento de las normas) como aporte a un caos que nos es habitual. No debemos pretender lo perfecto, tan solo, lo humanamente posible.

⁽¹¹⁾
BUNGE, Mario, *Ciencia y Desarrollo*, Editorial Siglo Veinte, Buenos Aires, 1984, 170 págs.

Está claro que tanto los individuos como los Estados luchan para satisfacer sus necesidades básicas con alto grado de violencia y con baja solidaridad internacional.

ASPECTOS INSTRUMENTALES

Pienso que, en primera instancia, debe considerarse el todo, desglosar sus ocho componentes, ver sus interrelaciones sistémicas tras un fin que no puede ser otro que el de la humanidad toda: **la supervivencia**. A partir de allí, se podrá encarar un enfoque sistémico de cada componente en los ámbitos nacionales y el global.

Pienso que concentrarnos exclusivamente en los aspectos de la crisis alimentaria y de la energía (que ya se manifiestan en forma parcial en muchos países), luego de haber considerado los aspectos de la comunicación y el intercambio de información que hace a la sociedad (en el sentido que le ha dado el profesor Charles François ⁽¹²⁾), nos hace perder los grandes objetivos nacionales y globales a los que deberíamos apuntar en primera instancia. Una vez establecidos en forma general, ellos valen para hacer enfoques sistémicos especializados dentro del contexto antes trazado para tamaña empresa.

Flujo de satisfacción de las necesidades básicas individuales

Las acciones para satisfacer las necesidades básicas en el ámbito tribal proponen sistemas muy sencillos y naturales de vida, casi animales. Esto es lo que determinó Bronislaw Malinowsky con sus investigaciones en torno a su Teoría Funcional de la Cultura.

En los Estados nacionales, las cosas se complican, porque gran parte de los hombres y de los grupos sociales se han apartado de la naturaleza tanto física como espiritualmente y se mueven por apetencias de índole fundamentalmente económica. Se recurre a sistemas mucho más complejos. Ellos funcionan de manera entorpecida por la ignorancia general de ciertos temas, su mala administración y la ineficiencia en la acción necesaria para evitar las crisis.

En el ámbito global, la cuestión se torna mucho más crítica, porque los sistemas previstos por la misma ONU (y por otras organizaciones, que serían muchas para mencionar) se encuentran con los frenos de los Estados miembro, un mosaico cultural que no se globaliza y mantiene las tradiciones locales (esto es contradictorio con el sentido de la sigla GLOCAL, que conlleva actuar localmente y pensar globalmente) y, por último, con la ignorancia respecto de las cuestiones globales que debe resolver la humanidad en su conjunto para poder sobrevivir a las crisis que se avecinan.

Sistematización de las necesidades básicas nacionales

En nuestro país, y en la gran mayoría de ellos, el término “sistema” está muy en boga. Tenemos ideas respecto de muchos sistemas, pero todos sabemos, por la crónica diaria, que funcionan bastante mal en cuanto a la satisfacción de las necesidades básicas de la población del país. El hecho de que los sistemas existan en nuestra jerga cotidiana no les da existencia real ni da garantía de funcionamiento eficiente con miras al futuro (véase la Planilla N.º 2).

Integración de las necesidades básicas nacionales en un proceso de desarrollo integral de la Nación

La propuesta de Mario Bunge de un Sistema de Desarrollo Integral con sus cuatro subsistemas me parece muy interesante para explotar en el desarrollo ulterior de esta temática en cuanto a marcar el camino de la solución de las crisis que se avecinan, tanto en el orden nacional como en el global.

Sistematización de las necesidades básicas de la humanidad en el proceso de su desarrollo integral

Está claro que tanto los individuos como los Estados luchan para satisfacer sus necesidades básicas con alto grado de violencia y con baja solidaridad internacional. Así como hay

(12)
FRANÇOIS, Charles, “La socialización como proceso evolutivo”, 1ª. Edición, Grupo de Estudio de Sistemas Integrados (GESI), Buenos Aires, 1979.

actualmente “guerras por el petróleo”, las habrá mañana por el agua potable. La necesidad básica de paz quedará empañada por la injusticia distributiva de la energía, la materia (sobre todo la alimentaria) y la información, y reinará la guerra.

El proceso de desarrollo integral de la humanidad debe basarse en el ejercicio de una ética que por ahora existe muy poco en las relaciones individuales e internacionales.

El problema radica en que, de los cuatro subsistemas que han de considerarse, tres son desvirtuados por lo que ocurre en el ámbito global (el político, el económico y el cultural) y el restante, el biológico, existe por un designio natural, pero es vapuleado por un hombre que se cree superior a una naturaleza de la que, de hecho, forma parte.

Interrelación de las ocho necesidades básicas en los tres niveles como prerequisite para un desarrollo progresivo del hombre hacia su propia supervivencia

El sentido de considerar en este ensayo que las ocho necesidades básicas se interrelacionan de distintas maneras (como lo muestro en los Agregados N.º 1, 2 y 3) para conformar una sola crisis expresable en tres niveles (individual, nacional y global).

No obstante, lo concreto es que las crisis globales nos afectan a todos, mientras que las otras dos no. Por ello, pienso que es fundamental comenzar por un enfoque de lo que llamaría “crisis de supervivencia humana global percibida en el presente” mediante el tratamiento de las ocho necesidades básicas en crisis y sus interrelaciones, y, luego, derramar los resultados hacia lo nacional e individual en relación con cada necesidad básica que ha de solucionarse. Así, podremos contribuir a definir modos de acción concretos, posibles y eficaces en su implementación parcial. Sobre esto, se han hecho muchos esfuerzos en las cumbres ecológico-ambientales desde 1972 y en infinitas reuniones internacionales relativas a estos problemas, pero está claro que las respuestas están muy lejos de las imperiosamente necesarias.

CONCLUSIONES

- Cabe observar que la Tierra funciona como un sistema abierto. Este es llamado “Sistema Tierra” por los científicos de las disciplinas que estudian sus fenómenos. Fuera del ámbito científico que los contiene, esta idea no tiene cabida en la medida en la que la mayoría de los políticos y de la gente en general no tiene incorporada la idea de “sistema”, pese a la harto frecuente mención que se hace del término;
- Por ahora, los organismos creados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para tratar de evitar las crisis globales y nacionales que se vislumbran han mostrado la desunión de las naciones para resolver los problemas que afectan sus intereses o los intereses de los otros;
- Por lo general, los sistemas nacionales son muy diferentes en cuanto a su eficacia para resolver estas cuestiones. Esto es así si se tienen en cuenta las distintas naciones que habitan en el planeta;
- Tengo la impresión de que se desconoce la importancia de los sistemas educativos (en la medida en la que se los pueda reconocer como tales) para educar en estos aspectos de interés individual, nacional y global. De todas maneras, algo se hace, y se advierte que, en las generaciones jóvenes, existe una mayor conciencia ecológica y ambiental;
- Los políticos que actualmente gobiernan los distintos Estados del mundo parecen no estar muy dispuestos a hacer concesiones económicas o políticas en aras de mejorar las condiciones de la calidad ambiental y de la preservación de las especies vivas no hu-

El proceso de desarrollo integral de la humanidad debe basarse en el ejercicio de una ética que por ahora existe muy poco en las relaciones individuales e internacionales.

El conocimiento y la información relativa a estas cuestiones exige, no solo una buena educación, sino libertad de información respecto de asuntos que puedan ser poco agradables para los políticos de turno en los distintos gobiernos.

manas. Más aún, se consideran singulares los estadistas capaces de mejorar la calidad de vida de la especie humana de sus ciudadanos;

- El conocimiento y la información relativa a estas cuestiones exige, no solo una buena educación, sino libertad de información respecto de asuntos que puedan ser poco agradables para los políticos de turno en los distintos gobiernos;
- En muchos aspectos, cabe observar que son las Organizaciones No Gubernamentales (ONG), que no respondan a determinadas ideologías, las que se encuentran más activas en relación con la solución efectiva de los problemas;
- La información que surge de los millones de imágenes satelitales existentes, a la que se debe sumar la de las imágenes hiperespectrales tomadas desde aviones sobre determinados lugares geográficos críticos y la del inmenso desarrollo de la investigación de campo realizada de la mano de la ciencia biológica en todas sus especialidades, implota sobre los científicos que deben sacar conclusiones prospectivas en relación con sus investigaciones;
- En un sistema tan complejo como el Sistema Tierra (con sus subsistemas continental, marítimo, glaciológico y atmosférico), resulta sumamente difícil definir quién tiene razón cuando se trata de establecer escenarios de futuro en relación, por ejemplo, con el cambio climático global. Hay dudas de hasta dónde llega la responsabilidad del hombre en una naturaleza que cambia, también, por factores naturales no humanos (por ejemplo: geológicos);
- El agua, tanto de mar como dulce, constituye un factor decisivo para el surgimiento y el mantenimiento de la vida en todas sus formas. Los océanos cubren el 70% de la superficie de la Tierra. Gran parte de la biodiversidad se encuentra en ellos, y permanentemente se tiene constancia de nuevos descubrimientos de especies en su amplio despliegue en profundidad;
- Los países con más capacidad espacial no han admitido celebrar un tratado sobre tele-detección que proteja a los países observados del espionaje espacial y de la teleobservación para usos militares. Se les impone, como al nuestro, el “uso pacífico del espacio ultraterrestre”. Esto plantea irritantes diferencias de acceso a la información entre los países “observadores” y los “observados”, así como también limitaciones respecto del uso de la información ecológica y ambiental hecha con sensores mucho más precisos para la investigación científica;
- No se admite la soberanía en el espacio ultraterrestre ni establecer un límite que lo separe del aéreo. La cuestión es estratégica y repercute fuertemente en los poderes nacionales;
- Como última conclusión, y volviendo al principio de estos escritos, creo que debemos admitir que nuestra ignorancia sobre la vida en todas sus formas se hace mayor en la medida en que investigamos sobre lo que puede afectarla o, incluso, hacerla desaparecer parcial o totalmente de la faz de la Tierra. El terror ante un repentino holocausto nuclear durante la llamada Guerra Fría se viene transformando ahora en la llamada Post Guerra Fría (contra un enemigo desconocido), en un temor creciente sobre la posibilidad de un lento holocausto ecológico en tiempos geológicos o medio ambientales. Debemos prepararnos para evitarlo. ■

Planilla N.º 1. Crisis existenciales humanas a nivel individual(partiendo de *Una teoría científica de la cultura* de Bronislaw Malinowski)

Necesidad básica	Concomitante cultural individual	Riesgos por problemas económicos y culturales
1. Metabolismo	Abasto	Crisis alimentaria
2. Reproducción	Parentesco	Crisis en la familia
3. Bienestar corporal	Abrigo	Crisis ambiental
4. Seguridad	Protección	Crisis por violencia
5. Movimiento	Actividades	Crisis de movilidad
6. Crecimiento	Ejercitación	Crisis por debilitamiento físico
7. Salud	Higiene	Crisis por enfermedad
8. Información (agregado por el autor)	Conocimiento	Crisis por implosión informativa y especialismo en su uso individual

Planilla N.º 2. Crisis existenciales humanas a nivel individual(partiendo de *Una teoría científica de la cultura* de Bronislaw Malinowski)

Necesidad básica	Concomitante cultural nacional	Sistemas de nivel nacional	Riesgos por problemas económicos y culturales
1. Metabolismo	Abasto	de abastecimiento	Desabastecimiento
2. Reproducción	Parentesco	social	Despoblamiento
3. Bienestar corporal	Abrigo	de protección ambiental	Crisis ambiental nacional
4. Seguridad	Protección	de defensa y seguridad	Indefensión e inseguridad
5. Movimiento	Actividades	de transporte de energía laboral	Paralización nacional
6. Crecimiento	Ejercitación	de deportes	Debilitamiento físico
7. Salud	Higiene	de salud	Epidemias nacionales
8. Información	Conocimiento	educativo	Crisis cultural

Planilla N.º 3. Crisis existenciales humanas a nivel global(partiendo de *Una teoría científica de la cultura* de Bronislaw Malinowski)

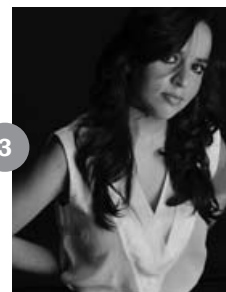
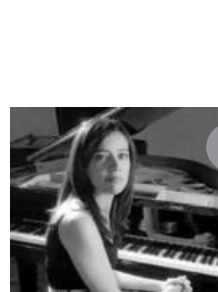
Necesidad básica	Concomitante cultural de nivel global	Sistemas de nivel global
1. Metabolismo	Abasto	FAO y FIDA
2. Reproducción	Parentesco	Sociedad humana
3. Bienestar corporal	Abrigo	OMM e IPCC
4. Seguridad	Protección	ONU, PAZ y SEGURIDAD
5. Movimiento	Actividades	Transporte terrestre global OMI, OACI, UNOOSA, OIEA, OPEP, OIT y ONUDI
6. Crecimiento	Ejercitación	OMS y COI
7. Salud	Higiene	OMS
8. Información	Conocimiento	UNESCO, UIT, UPU, OMPI, INTERNET y SSGeostac

Aclaración de las siglas utilizadas**Glosario de siglas de los sistemas de nivel global**

(a partir de las "Necesidades básicas" de Malinowski)

SIGLAS	SIGNIFICADOS
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.
FIDA	Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola.
OMM	Organización Meteorológica Mundial.
IPCC	Parte Intergubernamental para el Cambio Climático.
OMI	Organización Marítima Internacional.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
UNOOSA	Oficina de las Naciones Unidas para los Asuntos Espaciales.
OIEA	Organismo Internacional de Energía Atómica.
OPEP	Organización de los Países Exportadores de Petróleo.
OIT	Organización Internacional del Trabajo.
ONUDI	Organización.
OMS	Organización Mundial de la Salud.
COI	Comité Olímpico Internacional.
OMS	Organización Mundial de la Salud.

Actividades culturales en el Centro Naval



Durante la primera mitad de este año, diversos artistas se expresaron musicalmente en nuestro Salón de Almirante Brown del 2º piso de la Sede Central.



- 1 Concierto “Alma de España” ofrecido por la mezzosoprano Liliana Vigo Lima, el tenor Víctor Betinotti, la pianista Rita Casamajor y el artista invitado guitarrista Carlos Guevel, realizado el martes 7 de abril.
- 2 Concierto que ofrecó la Orquesta Sinfónica de la Prefectura Naval Argentina, dirigida por el Maestro Martín Caila, el martes 5 de mayo.
- 3 Concierto ofrecido por las pianistas Daniela Salinas y Melina Marcos, el martes 19 de mayo.
- 4 Concierto ofrecido por la Renacimiento “Pop” Orchestra dirigida por el Maestro Juan Carlos Stoppani, interpretando “Sinfónicamente popular” realizado el martes 2 de junio.
- 5 Concierto ofrecido por la Camerata Vicente López, dirigida por el Maestro Alfredo Otero, el martes 23 de junio.

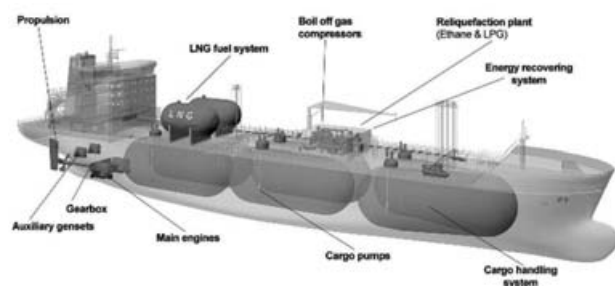
Resumen de noticias de NuestroMar

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 (info@nuestromar.org).

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

La OMI prepara un nuevo código de seguridad para los buques que usan GNL



La Organización Marítima Internacional (OMI), tiene ya preparado y listo para su discusión y eventual aprobación en la próxima sesión del Comité de Seguridad Marítima (CSM), un nuevo Código de Seguridad para los buques propulsados por gas u otros combustibles de bajo punto de inflamabilidad.

Rusia construirá Ruta alternativa del Ártico

El primer ministro ruso, Dmitri Medvédev, aprobó un plan de desarrollo de la Ruta Ártica, alternativa a los canales de Panamá, Suez, y el planeado en Nicaragua, que revolucionaría el transporte mundial de mercancías.

Costa Rica quiere información ambiental sobre Canal de Nicaragua

Costa Rica quiere que Nicaragua le informe sobre el potencial impacto ambiental de un canal interoceánico que está construyendo, un proyecto de US\$50.000 millones que rivalizaría con el Canal de Panamá, dijo el martes el presidente costarricense Luis Guillermo Solís Rivera.

Chinos ganaron la licitación del canal Martín García

Una conocida empresa china de dragados -Shanghai Dredging Corp. de Brasil - ganó la licitación por mejor precio frente a otros oferentes que eran Jan de Nul, Boskalis y Dredging International, esta última compró pliegos pero no se presentó, ofreciendo disculpas a la CARP.



China, en guerra contra la contaminación, apunta contra las emisiones de los buques

(FNM) China está considerando imponer normas para regular las

emisiones de buques y embarcaciones. Así lo anunció este lunes la autoridad ambiental, en un intento por recortar drásticamente la polución.

El Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales inauguró un Simulador de máquinas

El Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales inauguró el jueves de la semana última un simulador de última tecnología con pantallas 3D y sonido único en América latina, junto con la apertura de la Fundación Politécnica para el Desarrollo Profesional, que funcionará en Rodríguez Peña 1464, de la ciudad de Buenos Aires.

Argentina accede a una vicepresidencia de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental

(FNM) El oceanógrafo argentino Ariel Hernán Troisi fue elegido este miércoles para desempeñarse como Vicepresidente de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de UNESCO (COI - UNESCO), establecida en 1960 con autonomía funcional, como la organización competente en materia de ciencias del mar, dentro del sistema de las Naciones Unidas.

Nota de la redacción: Ariel Hernán Troisi es Capitán de Fragata de la Armada Argentina y Socio del Centro Naval.

Chubut: la nueva Ley de Pesca creará un Registro Provincial y apunta a un Mercado Concentrador de pescados

La registración será arancelada y tendrá que ser renovada anualmente, dentro de los 60 días en que se dé a conocer el plan de gestión anual. Para acceder a un permiso de pesca deberá presentarse un proyecto. Habrá multas por incumplimiento que van desde los 30 mil pesos a los 60 millones.

Entró en servicio el petrolero “Anita Garibaldi”, décimo buque del Promef (Brasil)

(FNM) El petrolero “Anita Garibaldi” zarpó el miércoles 3 del Astillero Eisa Petro-Um, en Niterói (RJ), en su viaje inaugural. Se trata de la décima embarcación del Programa de Modernización y Expansión de la Flota de Transpetro (Promef) que entra en servicio. El buque navega rumbo a la Terminal de Ilha d'Água, en la Bahía de Guanabara, donde realizará su primera operación de carga.

La industria naval china enfrenta una fuerte disminución en materia de nuevas construcciones

(FNM) ¿Está perdiendo China el título de mayor país del mundo en materia de construcción naval? En conjunto, los astilleros chinos todavía son líderes en el mundo, en términos de producción de buques y tamaño de cartera de órdenes. Sin embargo, su habilidad para ganar nuevos contratos se ha manifestado extremadamente débil en lo que va del año.



Maersk entra en el mercado brasileiro de remolcadores

(FNM) Líder mundial en transporte marítimo de contenedores, el Grupo Maersk anuncia su entrada en el mercado de remolcadores brasileiros. La medida se concretó a partir de la compra del bloque controlador de la operadora de remolque Transmar Serviços Marítimos, con sede en Rio de Janeiro.

Rusia pone la quilla de otro rompehielos nuclear gigante



(FNM) La empresa estatal rusa Astilleros del Báltico (Baltiyskiy Zavod-Sudostroyeniye), fue sede de la ceremonia de colocación de la quilla de un rompehielos de propulsión nuclear que forma parte de un programa masivo de construcciones navales ordenado por el gobierno de Rusia.

Hyundai Heavy alcanza el récord sin precedentes de 2.000 buques construidos (Corea del Sur)

(FNM) Hyundai Heavy Industries (HHI) ha superado un nuevo récord la pasada semana, con el anuncio de la entrega de su buque número 2.000, el “Ocean Blacklion”.

Exitosa prueba de mar de una “vela rotativa” (Finlandia)

(FNM) Las firmas Norsepower Oy (ingeniería) y Bore (naviera) anunciaron el exitoso resultado de las pruebas de mar del sistema Rotor Sail Solution desarrollado por la primera de las nombradas y que constituye una nueva tecnología de propulsión a viento para buques. Las pruebas de mar confirmaron un ahorro de combustible del 2,6%, utilizando un solo rotor de pequeño tamaño, en un buque que cubre una ruta en el Mar del Norte.

Con menos plataformas, Petrobras reduce la exploración petrolera (Brasil)

(FNM) La falta de subastas de nuevas áreas de petróleo, la crisis en Petrobras y la caída del precio del barril en el mercado internacional hicieron que Brasil perdiera en los últimos cuatro años, 34 plataformas de perforación de pozos, equipamiento que es considerado como uno de los principales termómetros del sector.

Buque hundido: China confirma que hubo un tornado de Fuerza 12

(FNM) EL primer ministro chino, Li Keqiang ordenó una investigación sobre las causas del incidente del barco de cruceros “Estrella de Oriente”, que con más de 450 personas a bordo naufragó el lunes en el río Yangtsé, en tanto continúan los esfuerzos por encontrar sobrevivientes.

Desafíos de tamaño que se imponen en la hidrovía



El tráfico de barcos tiene picos durante la cosecha, que coincide con épocas de niebla y mayor demanda de barcos gaseros, mientras la industria sigue entregando buques que presionan por canales más anchos, y no sólo más profundos.

Multinacional holandesa confirmó inversiones por US\$ 350 millones en Campana

La multinacional holandesa Trafigura informó sobre los avances en la construcción de un puerto y un centro logístico en Campana.

La región demanda más obras de infraestructura

Según el director regional para desarrollo de negocios para América Latina de APM Terminals, los puertos latinoamericanos deberían invertir unos u\$s 336.000 millones en los próximos cinco años para actualizarse. Los proyectos.

La primera ley nacional de acuicultura sustentable obtuvo media sanción

La Cámara de Senadores de la Nación aprobó por unanimidad el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo. El proyecto de ley contó

con un fuerte impulso del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, y de la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación. Establecerá la normativa legal para el desarrollo de la actividad y la promoción de proyectos productivos en todo el país.

Riachuelo: más que limpiar un río, un imperativo ético



Si bien se realizaron avances en el saneamiento de la cuenca, es mucho todavía lo que resta por hacer para que miles de personas mejoren su calidad de vida. El mes próximo se cumplirán siete años del histórico fallo "Mendoza", por medio del cual la Corte Suprema de Justicia de la Nación ordenó la limpieza de la cuenca del Riachuelo.

Harán pequeñas cascadas en el Riachuelo para oxigenar el agua

El Riachuelo tendrá cascadas. Sí, cascadas artificiales que intentarán aportarle oxígeno a una de las cuencas fluviales más contaminadas del mundo. Las dos primeras empezarán a construirse en los próximos meses en Avellaneda y Lanús, como parte de parques ambientales.

El cruce por aguas argentinas "es un proyecto que pretende incluir a todos" (Tierra del Fuego)

El diputado nacional Oscar Martínez (MSP) se refirió al resultado de la reunión en Cancillería para tratar el tema del cruce por aguas argentinas. Destacó la importancia de instalar esta cuestión en la agenda nacional y remarcó la necesidad de que se pronuncien quienes tienen "responsabilidad política en la provincia". "Es un proyecto que pretende incluir a todos, superando las diferencias partidarias o políticas", aclaró.

Presentan una novela sobre aventuras en el Atlántico Sur

La escritora Mabel Helena Murúa se encuentra presentando la novela "Juan León Murúa. Una vida a bordo por el Atlántico Sur",

un homenaje de la autora a su abuelo Juan León Murúa, el hijo menor de un matrimonio de inmigrantes vascofranceses, que llegó al país a mediados del siglo XIX y se afincó en el sur de la provincia de Buenos Aires. A partir de la mudanza de la familia al porteño barrio de Barracas, la cercanía del río y la fascinación que siente el joven al observar el arribo y la partida de los barcos, nace su vocación de ser marino.

Oposición duda de si conviene la gasificadora (Uruguay)



Si bien en el gobierno sigue predominando el ánimo de cumplir el contrato de construcción de la planta regasificadora como ratificó hace unos días la propia empresa y como lo suscribió el presidente Tabaré Vázquez, en la oposición ya no hay un convencimiento de que tal emprendimiento sea lo mejor para el país.

El secreto pasa por ganar competitividad

América latina ya no crece como antes y las navieras deben ajustar costos para adecuarse a la nueva realidad.

Cumbre climática en Buenos Aires

"Cuando un avión está en peligro, el riesgo es el mismo para los pasajeros de primera clase y para los de económica. Lo mismo ocurre con el cambio climático. En la Unión Europea hay muchas diferencias de desarrollo y de matrices económicas, pero sin embargo llegamos a un acuerdo. ¿Por qué no podría lograrse algo similar en el nivel global?"

La Marina de Guerra rusa prepara la primera expedición a la Antártida en más de 30 años

La Marina de Guerra rusa lanzará a finales de 2015 una expedición a la Antártida, la primera en más de 30 años, ha anunciado este viernes el Ministerio de Defensa de Rusia. ■



Cómo obtener el Boletín

SOCIOS ACTIVOS Y VITALICIOS DEL CENTRO NAVAL

Si usted desea recibir el Boletín, solicítelo al tel. 4311-0041 o por correo electrónico boletin@centronaval.org.ar, optando por alguna de las siguientes alternativas:

Alternativa S1:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en nuestra oficina.

Alternativa S2:

Oficiales de la Armada en actividad, sin cargo, en su destino.

Alternativa S3:

Recibirlo en su domicilio, caso en el que podrá optar por abonar el envío en nuestra oficina o autorizar el descuento por haberes, cada vez que se edite el Boletín, según las tarifas detalladas a continuación:

- Capital Federal y Gran Buenos Aires
20 pesos argentinos
- Interior
20 pesos argentinos
- Países limítrofes/Mercosur
50 pesos argentinos
- Resto de América
75 pesos argentinos
- Resto del mundo
85 pesos argentinos

Alternativa S4:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en las delegaciones La Plata, Puerto Belgrano, Bahía Blanca, Mar del Plata y en la sede Olivos.

OTRAS CATEGORÍAS DE SOCIOS, o particulares

El Boletín del Centro Naval se publica sin fines de lucro y su precio representa sólo una parte menor de los costos directos e indirectos de producirlo.

Alternativa 1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa 2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican en la portada, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

Costos de adquisición por número:

	Socios Adherentes y Participantes	Particulares
Argentina:	\$ 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.



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Desde 1961

Ultimos lanzamientos

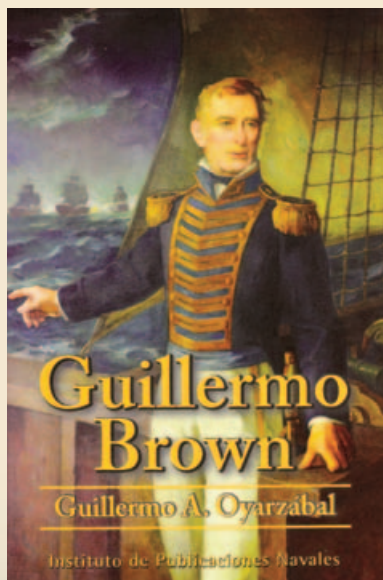


Los Grandes Innovadores del Pensamiento Naval

Roberto L. Pertusio

El autor propuso, por un lado profundizar las grandes líneas del pensamiento naval, y en segundo término referirse a los grandes innovadores, quienes a través de sus ideas y tesón introdujeron cambios tácticos o técnicos que, para su época, resultaron trascendentes.

Así se combina la desestructuración del pensamiento estratégico con lo estructurado de la técnica en un suceder de capítulos muy interesantes y amenos, exponiendo conceptos poco conocidos y poniendo a nuestro alcance los aportes de hombres que hasta el momento no han sido justamente asociados al desarrollo del pensamiento naval.



Guillermo Brown

Guillermo A. Oyarzábal

Con pluma cautivante el autor nos relata los años de juventud de Brown, su compromiso civil y militar con su nueva patria, sus victorias y derrotas al frente de la naciente Marina de Guerra durante la gesta por la Independencia, en la Guerra contra el Imperio de Brasil y en las llamadas Guerras de la Confederación. Sus facetas como comandante, corsario, empresario y ciudadano ilustre, con una numerosa familia, muy bien recibida en todos los círculos sociales porteños. En el año del bicentenario de la victoria del Almirante Brown en el combate naval de Montevideo frente a la flota realista, presentamos esta excepcional obra en homenaje a quien es reconocido como el Padre de la Patria en el Mar.



Geopolítica del Mar Argentino

Compilación de Adolfo Koutoudjian

La República Argentina tiene un gran desafío geopolítico en el siglo XXI: la ocupación y explotación del Océano Atlántico Sudoccidental, última frontera a la que llegó a fines del siglo XIX. El Mar Argentino es, a nuestro criterio, parte sustancial del "deber ser" de las futuras generaciones de argentinos y como tal, merece ser analizado como "política de Estado".

En el libro se abordan los factores geopolíticos más relevantes de la oceanografía, la conservación ambiental, la pesca, el comercio exterior, los recursos energéticos, los puertos, su logística y un capítulo, quizás polémico, de la Marina de Guerra necesaria y la menguada Marina Mercante que enarbola el pabellón nacional.

Suscribase

y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.



Ventas:

Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 954
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
info@ipneditores.com.ar

Gerencia:

Florida 801, piso 3
gerente.ipn@ipneditores.com.ar

www.ipneditores.com.ar

SEPELIOS



Desde 1895, tradición y excelencia
al servicio de la Armada Argentina

**EMPRESA PRESTATARIA DE SERVICIOS
A LOS AFILIADOS DE DIBA Y SMSV**

Única dirección: Av. Boedo 1083 - CABA

Tel.: 4931-0139, 4932-5863 y 4932-6363

www.lacapitalsepelios.com.ar



Sociedad Militar
"Seguro de Vida"



Más de 114 años junto a sus asociados

Ser parte tiene sus beneficios

Acceda a un mundo de servicios mutuales,
con la confianza y experiencia que nos
avalan.



0810-222-7678
www.smsv.com.ar