

Boletín del Centro Naval



FUNDADO
EN MAYO
DE 1882



REPÚBLICA

ARGENTINA

AÑO 143 - VOL. CXLIII N° 865 ABR / JUL DE 2025

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 4 de mayo de 2023

Presidente	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Leopoldo OTTOGALLI
Vicepresidente 1º	Capitán de Navío VGM (R) D. Mario Ignacio CARRANZA HORTELOUP
Vicepresidente 2º	Capitán de Navío VGM (R) D. Gustavo Joaquín TUFÍÑO
Secretario	Capitán de Navío (R) D. Pablo Alberto CORIA
Tesorero	Capitán de Navío Cont. (R) D. Héctor Daniel GRILLO
Protesorero	Capitán de Fragata Cont. D. Ariel Baltazar ATANASOFF

VOCALES TITULARES

Contraalmirante (R) D. Jorge Lorenzo CISNEROS	Jefe del Comité Académico
Capitán de Navío IM D. Emmanuel Nicolás TSAQUIS	
Capitán de Navío Bioquímica (R) Dña. Elma Lilia BISCOTTI	
Capitán de Navío (R) D. Mario Enrique FENLEY	Director de Contacto Sede Núñez
Capitán de Navío Cont. (R) D. Jorge Eduardo IZAGUIRRE	
Capitán de Navío VGM (R) D. Luis Javier SOLARI	
Capitán de Fragata (R) D. Gabriel MALNATI	
Capitán de Navío (R) D. Néstor Eduardo PIETRONAVE	
Capitán de Navío VGM (R) D. Mario Hugo FIGUEROA	
Contraalmirante IM VGM (R) D. Oscar Alfredo MONNEREAU	Director de Contacto Sede Olivos
Capitán de Navío (R) D. Félix Eugenio PLAZA	
Capitán de Fragata IM (R) D. Carlos María GARAT	Comodoro
Capitán de Navío (R) D. Ronaldo Jorge SYDDALL	
Capitán de Fragata VGM (R) D. Luis Alberto SANGUINETTI	
Capitán de Navío Cont. (R) D. Edgardo Edmundo MARTÍNEZ	
Capitán de Navío VGM (R) D. Fernando Pedro AMORENA	
Capitán de Corbeta (R) D. Enrique Mario GADEA	Jefe de la Delegación La Plata
Capitán de Fragata D. Walter Darío TIGERO	Jefe de la Delegación Mar del Plata

VOCALES ADSRIPTOS

Contraalmirante (R) D. Andrés Roque DI VINCENZO	Presidente del Instituto de Publicaciones Navales
Capitán de Navío (R) D. Gabriel Oscar CATOLINO	Director del Boletín del Centro Naval
Capitán de Navío VGM (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO	Jefe de la Delegación Bahía Blanca
Capitán de Navío IM D. Enrique Luis OLMEDO	Jefe de la Delegación Puerto Belgrano

VOCALES SUPLENTE

Capitán de Navío VGM (R) D. Pablo Ramón MARÍN
Capitán de Fragata D. Rodrigo Fernando CABALLERO
Capitán de Navío VGM (R) D. Miguel Ángel SANTIAGO
Capitán de Navío (R) D. Marcelo Enrique PRIMO
Capitán de Corbeta D. Martín Ignacio VILLALBA
Capitán de Fragata (R) D. Eugenio Héctor RAMIRO

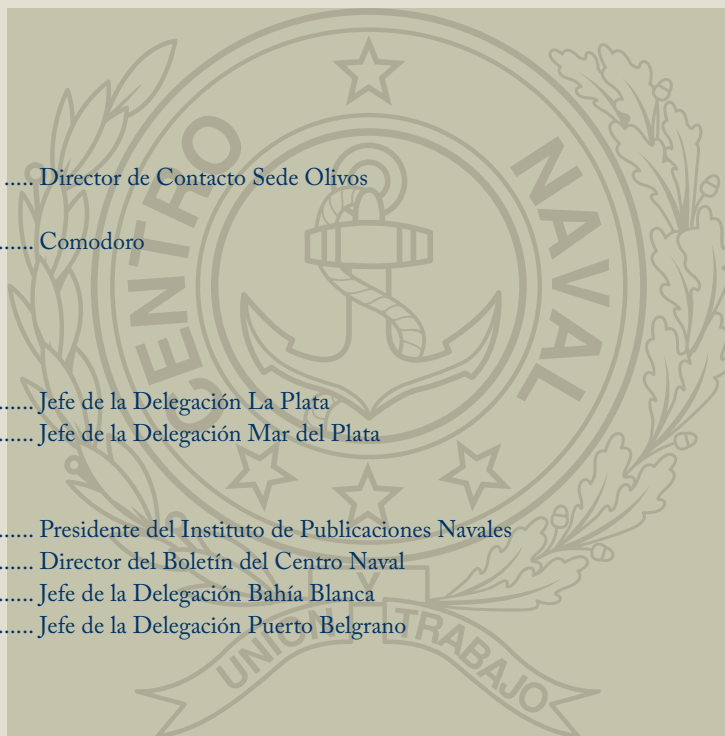
Comisión Fiscalizadora del Centro Naval

FISCALIZADORES TITULARES

Capitán de Navío VGM (R) D. Juan José MEMBRANA
Capitán de Corbeta Médico (R) D. Miguel Gerardo RAMA
Contraalmirante (R) D. Juan Carlos Máximo SAGASTUME
Capitán de Navío VGM (R) D. Oscar Osvaldo BRANDEBURGO

FISCALIZADORES SUPLENTE

Capitán de Navío Bioq. (R) Dña. Graciela Viviana GIORDANO



REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **865**

ABRIL / JULIO DE 2025



Director

Capitán de Navío (R) Gabriel O. Catolino

Presidente Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno

Vocales Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana
Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán
Contraalmirante (R) Julio E. Sanguinetti
Capitán de Navío (R) Guillermo M. Tajan
Capitán de Fragata (R) Marcelo Barbich



Imagen de portada: Fragata ARA *Libertad*.

IMAGEN: CORTESÍA ARMADA ARGENTINA

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Zoe Ledesma
Inés de Jesús



ISSN 2796-8057
Registro de Propiedad
Intelectual DNDA
RL-2023-107802706-APN-DNDA#MJ
Propietario: Centro Naval

También en versión digital (PDF)
para PC u otros dispositivos.

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Teléfono / WhatsApp 11 2404 7605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar
www.centronaval.org.ar



ÍNDICE

CARTA DEL DIRECTOR

3

CARTAS AL DIRECTOR

4

¿QUO VADIS, ARGENTINA?

Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales

5

LA GUERRA DE CORSO ENTRE LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL RÍO DE LA PLATA Y EL IMPERIO DEL BRASIL (1825-1828): ESTRATEGIA, POLÍTICA Y RESISTENCIA MARÍTIMA

Capitán de Navío Sergio F. Ciminari

12

EL CALVARIO DE LA FRAGATA *LIBERTAD* EN GHANA

Doctor Jorge R. Bóveda

20

CONTRAALMIRANTE DOMINGO GIORSETTI: UN MARINO QUE INSPIRA A LA ACCIÓN. RELATOS DE UNA CARRERA EJEMPLAR. EXPERIENCIAS Y APRENDIZAJES

Teniente de Navío (R) Claudio Antonini y Capitán de Navío (R) Javier Valladares

38

VIAJE 22 DEL TRANSPORTE ARA *CABO DE HORNO*

Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez

58

MONUMENTO DEL GENERAL SAN MARTÍN EN BRUSELAS

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube

76

EL LIDERAZGO Y LAS DECISIONES

Capitán de Fragata (R) Capellán Alberto Zanchetta

80

VICISITUDES DE UN SUBOFICIAL CADETE NAVAL EN LOS AÑOS 50 Y SUS REFLEXIONES MEDIO SIGLO DESPUÉS

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

90

VEINTE AÑOS DE UN MARINO ARGENTINO NAVEGANDO POR LA PATAGONIA

Señor Luis A. Merlo Flores

106

LA BATALLA NAVAL DE HAMPTON ROADS: UN PUNTO BISAGRA EN LA TÁCTICA DE LA GUERRA EN EL MAR

Teniente de Fragata Ignacio A. Montaña

111

• Los autores de los artículos publicados en el *Boletín del Centro Naval* son indefectiblemente responsables de su contenido y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, por lo que su interpretación queda a cargo de los lectores. Asimismo, el Centro Naval no se hace responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

• El *Boletín del Centro Naval* se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, con la condición de que se mencione, en forma clara, autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada, se requerirá la autorización escrita del *Boletín*.

• Por limitaciones en el proceso de edición de la revista, resulta imposible publicar, en el futuro cercano, todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del *Boletín*, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.

• El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del *Boletín* no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amenidad; su ubicación será el resultado, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.

• El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, ni el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable de cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos o servicios, o de acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Estimados lectores:

Con renovado entusiasmo presentamos esta nueva edición de nuestra revista. En sus páginas encontrarán una diversidad de artículos que desde distintas perspectivas enriquecen el conocimiento y la reflexión sobre nuestra historia naval, los desafíos estratégicos actuales y el legado de quienes han servido con vocación y coraje.

Abrimos con una inquietante pregunta: *¿Quo Vadis, Argentina?*, interpellando tanto al presente como al futuro nacional, donde el Capitán de Navío IM VGM Jorge P. Barrales plantea en tono reflexivo los distintos escenarios futuros, con especial enfoque en la cuestión Malvinas. A continuación, el Capitán de Navío Sergio Fabián Ciminari nos ofrece un profundo análisis sobre la campaña de corso llevada a cabo durante la guerra contra el Imperio del Brasil, destacando sus implicancias estratégicas y políticas.

El doctor Jorge R. Bóveda nos lleva a Ghana para revivir el desdichado episodio de su retención e intento de embargo de la fragata *Libertad* en ese país. Con información inédita y profusa investigación de fuentes primarias, nos deja un testimonio de valor histórico invaluable.

La figura del Contralmirante Domingo Giorgetti cobra vida en el relato de los Capitanes de Navío (R) Claudio Antonini y Javier Valladares, quienes, a través de un reportaje grabado y profundas reflexiones personales, nos hacen conocer detalles tal vez desconocidos de la historia de la tecnología nuclear en nuestro país a través de uno de sus protagonistas y cómo su legado sigue inspirando.

El Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez nos transporta al viaje 22 del ARA *Cabo de Hornos*, su primer Comando. Lo hace con el entusiasmo aventurero con que quienes ha tenido ese privilegio de ejercen tal función. Pinta con divertidas anécdotas y profuso detalle distintos episodios de dicho destino, sus navegaciones y su gente. Y particular relevancia tiene el viaje mencionado, ya que en su bodega se trajeron los primeros Super Etendard al país.

Desde Bruselas, el Teniente de Fragata Miguel A. Groube nos acerca al Monumento del General San Martín, símbolo de nuestra presencia histórica en Europa. Finalmente, el Capitán de Fragata (R) Capellán Alberto Zanchetta reflexiona sobre el liderazgo y las decisiones, temas siempre vigentes en el ámbito naval, con una perspectiva novedosa, enriqueciendo así lo que nuestro *corpus* reglamentario predica. Adquiere particular relevancia la dirigir su mirada al ejercicio liderazgo en conflictos de carácter híbrido y sus implicancias éticas.

El Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez, con una evocadora crónica de su juventud, nos invita a recorrer las vivencias de un suboficial cadete naval en los años 50, con la mirada sabia que otorgan las décadas. Con su maestría habitual, mezcla historia rigurosa, anécdotas interesantes y profundas reflexiones.

Por su parte, el señor Luis A. Merlo Flores comparte las vivencias de su padre, el recordado Vicealmirante Luis Merlo Flores, quien nos deleitará con su libro *Lobos de Mar* en mares y puertos patagónicos. Cerrando este número, el Teniente de Fragata Ignacio A. Montañó nos ofrece una mirada sobre la batalla naval de Hampton Roads.

Cada artículo de esta edición ha sido seleccionado por su valor documental, su profundidad analítica y su capacidad de despertar el interés por los asuntos del mar. Esperamos que esta lectura les resulte tan apasionante como enriquecedora.

Les deseo una grata lectura.

Capitán de Navío (R) **Gabriel O. Catolino**
Director

Señor Director:

En el n° 863 del *Boletín* que acabo de recibir aparece un artículo del Dr. Mario G. Cordone Donnelly, dedicado a la personalidad histórica de Francisco de Gurruchaga (1766-1847), quien fuera delegado de Salta al Gobierno formado en Buenos Aires en 1810, y luego propulsor de la Marina en la formación de la primera escuadrilla naval en 1811. Sobre este trabajo quiero hacer una contribución bibliográfica en lo referido a la intervención de Gurruchaga en Trafalgar.

Luego de describir este combate (1805), dice que Gurruchaga se incorporó al navío *Santísima Trinidad* con el rango de Teniente de Fragata, como ayudante del comandante, quien era el Capitán de Navío Baltasar de Cisneros, más tarde virrey del Río de la Plata. Este dato aparece en la elogiosa biografía que Bernardo Frías publicó en Salta en 1910 y que el autor parece seguir (fue reeditada por el Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1961). Aunque Frías no menciona ningún documento en su apoyo, salvo un archivo que encontró devorado por la incuria y por el tiempo, y en tradiciones familiares, la cita fue aceptada por algunos autores más modernos. Pero siempre dejó lugar a dudas este antecedente recogido por Frías y el propio autor del artículo también tuvo las suyas, al punto que vía web pidió informes al Archivo de la Real Armada española y al Archivo del Instituto de Historia y Cultura Naval: el primero dijo no tener información y el segundo que Gurruchaga habría participado en Trafalgar como ayudante de Cisneros, pero sin mayores precisiones. Tampoco encontró explicaciones de lo que pudo ocurrirle a Gurruchaga luego

del combate, pues el navío se hundió por una tormenta desatada cuando sus restos retornaban a puerto.

Lo que deseo agregar es que un estudio del marino e historiador Laurio Destéfani intentó aclarar la cuestión, analizando los posibles criollos que se decía habían participado en Trafalgar, entre ellos, Gurruchaga (“La leyenda de Trafalgar”, en revista *Historia*, n° 22, junio-agosto de 1986). Hay que aclarar que Gurruchaga pasó a España de muy joven para seguir sus estudios, y se recibió en Leyes en Granada. Por la época de la guerra con Inglaterra atendía su bufete en Madrid, con algún otro cargo oficial. Destéfani intentó buscar antecedentes que confirmaran su paso por la Marina: para ello, repasó listas de destino de la Real Armada, comprobando que Gurruchaga no hubiera pertenecido a la Marina española. Tampoco figuraba en la lista de guardiamarinas, ni en las planas del *Santísima Trinidad*, ni en un libro del Archivo Álvaro de Bazán, donde aparecen oficiales y tripulantes del navío en Trafalgar. Por último, verifiqué si había ascendido como dispuso la Real Orden de Carlos IV del 9 de noviembre de 1805 para oficiales que participaron en Trafalgar, todo con resultado negativo. Por lo tanto, debió concluir que Gurruchaga no participó ni estuvo allí. Dentro de la fragilidad de la investigación histórica, por el momento, la noticia que trajo el libro de Frías quedaba desechada.

Esta aclaración no tiene finalidad polémica y sólo está destinada a que los lectores del *Boletín* tengan mayor información sobre los trabajos que se publican.

Doctor **Héctor José Tanzi**
Socio 5683

¿QUO VADIS, ARGENTINA?¹

Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge P. Barrales



IMAGEN: IA

El Capitán de Navío IM VGM (R) Jorge Paulo Barrales es licenciado en Sistemas Navales por el Instituto Universitario Naval.

Participó en la Operación Rosario. Ejerció el Comando de la Compañía de Exploración del Batallón Comando y Apoyo Logístico y de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar.

Revistó en la mayoría de las unidades operativas de IM y en el Comando de la IM, Fuerza de Apoyo Anfibio, Fuerza de IM de la Flota de Mar y Comando Naval Anfibio. Formó parte de numerosos Operativos Unitas y del primer Fraterno Anfibio. Participó de la Operación Fleetex 96 a fin de capacitarse en Operaciones NEO e intervenir en la elaboración de doctrina específica y conjunta sobre dichas operaciones.

Fue Observador Militar en Angola y Jefe de Personal del Estado Mayor de MINUSTAH (Haití). Se desempeñó como Jefe del Escalafón de IM y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Oficiales de la Armada, y ejerció la docencia militar en ambas oportunidades.

Desde el año 2008, se desempeñó como profesor de la Escuela de Guerra Naval como titular de la cátedra de Planeamiento, hasta fines del año 2024, en que cesó su actividad docente.

Según el Almirante Roberto Pertusio, el poder de un Estado se configura con base en la relación interdependiente entre sus ámbitos político, económico y militar, aclarando que “el resultado se potencia en la medida que los ámbitos guarden una proporción armónica”.² A partir de este concepto del poder estatal, he seguido el camino de reflexión que marcan los tres ítems abajo indicados, para concluir con reflexiones finales que intenten responder a la pregunta implícita en el título del presente artículo, mediante la concepción de posibles escenarios que incluyan en cada uno de ellos consideraciones sobre la conducción del conflicto por Malvinas.

- El poder estatal y los ámbitos que lo componen.
- El poder estatal de la República Argentina al inicio de la nueva gestión presidencial.
- El nuevo orden global y el posicionamiento argentino.

El poder estatal y los ámbitos que lo componen

Los tres ámbitos del poder estatal existen siempre, aun, en forma precaria. Vale como ejemplo el caso de los Estados que carecen de fuerzas armadas, pero que han cedido la función de Defensa a las naciones que geográficamente los incluyen (Ciudad del Vaticano a Italia o Mónaco a Francia), o tienen fuerzas de seguridad que podrían cumplir –limitadamente– funciones militares.

Actualmente, los dos Estados que tienen desarrollado los tres ámbitos armónicamente y en un máximo nivel son Estados Unidos y China, que se reconocen mutuamente como competidores por la primacía mundial, con el riesgo de caer en la “trampa de Tucídides”³ si no funcionaran factores de contención, tales como el poder nuclear (destrucción mutua asegurada) o los fuertes intereses económicos cruzados entre ambas potencias.

Una consideración especial merece el ámbito militar con capacidad nuclear, dado que, en un mundo donde históricamente la fuerza prevaleció sobre el derecho (como el caso Malvinas), los Estados que poseen esa capacidad gozan de una relación de privilegio respecto del resto de las naciones. Un claro ejemplo de ello es la pertenencia al selecto grupo de miembros permanentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (ONU), que pueden vetar las resoluciones contrarias a sus intereses.⁴ Por otra parte, un Estado con capacidad nuclear puede adquirir una relevancia que no se corresponda con una economía poco desarrollada y su peso político internacional sea fuertemente dependiente de la citada capacidad nuclear, tal como es el caso de Corea del Norte.

El poder nacional argentino

Aceptando que el poder estatal surge de la relación interdependiente entre los ámbitos político, económico y militar, cabe preguntarnos: ¿cuál es el poder del Estado argentino al inicio de la actual gestión de gobierno? La respuesta es que el poder estatal de la Argentina (que determina su importancia relativa en el plano internacional) es pobre, tal como se desprende del análisis particular de sus tres ámbitos componentes, que se tratarán a continuación.

Ámbito político

Desde sus orígenes, la Argentina albergó en su seno dos proyectos de países opuestos e irreconciliables. No obstante, a partir de la recuperación de la democracia en 1983, fue dable esperar que nuestra clase política superara esa vieja controversia mediante una versión nacional de los “Pactos de la Moncloa”,⁵ muchas veces aludidos, pero jamás logrados por la incapacidad de superar los intereses partidarios y las diferencias ideológicas que lo impidieron.

1 *Quo vadis* es una frase en latín que significa “¿A dónde vas?”. La frase está vinculada a una tradición cristiana que gira en torno a San Pedro.

2 Pertusio, R. L. (2005). *Estrategia operacional* (Cap. 1) (3era ed.). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

3 “Es una expresión creada y popularizada por el politólogo estadounidense Graham T. Allison (2015) (...) para referirse al riesgo de guerra que genera el miedo a perder la hegemonía, ‘cuando un poder en ascenso rivaliza con un poder gobernante, como Atenas desafió a Esparta en la antigua Grecia, o como Alemania lo hizo con Gran Bretaña hace un siglo’. El concepto fue acuñado para describir un potencial conflicto entre los Estados Unidos y China en el siglo XXI”. Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Trampa_de_Tuc%C3%ADdides.

4 El derecho a veto es ejercido por los cinco miembros permanentes en el Consejo de Seguridad de la ONU: EE. UU., Reino Unido, Francia, China y Rusia. Si alguno de ellos emite un voto negativo, la resolución o decisión falla automáticamente.

5 Los Pactos de la Moncloa formalmente fueron dos, denominados “Acuerdo sobre el programa de saneamiento y reforma de la economía” y “Acuerdo sobre el programa de actuación jurídica y política”. Fueron firmados en el Palacio de la Moncloa durante la transición española el 15 de octubre de 1977.

Como un factor negativo adicional, debemos mencionar las relaciones exteriores pendulares (ver Cuadro 1), que nos hacen poco confiables a la luz de los países líderes, alertados sobre el hecho de que nuestro acercamiento a ellos puede experimentar un “giro copernicano”⁶ con cada cambio de gobierno. Esto es un serio obstáculo para establecer con ellos vínculos estratégicos, que por su naturaleza excedan el acotado marco temporal de presidencias con una misma orientación ideológica.

Cuadro 1: ejemplos de diplomacia pendular

Los gobiernos de Carlos Menem y Mauricio Macri se acercaron claramente a los EE. UU., mientras que los de Néstor, Cristina Kirchner y Alberto Fernández se alejaron todo lo posible, privilegiando la relación con China.

Bajo la presidencia de Carlos Menem, la Armada Argentina participó de la Operación Escudo del Desierto (setiembre de 1990), en apoyo de la coalición liderada por EE. UU., ganando en 1997 la condición de “aliado extra-OTAN” que aún conserva.

A finales de su mandato (2023), Alberto Fernández ofreció a Vladimir Putin convertir a la Argentina en la puerta de entrada para el ingreso de Rusia a Sudamérica y, además, decidió el ingreso de nuestro país al BRICS,⁷ al cual también se incorporaría Irán. Ambos temas quedaron sin efecto con el cambio de gobierno, en un nuevo giro abrupto de muestra de política exterior.

Ámbito económico

Entre las causas que explican el fracaso económico argentino, podemos mencionar:

- Gastos superiores a los ingresos que causaron un déficit fiscal crónico, en un contexto de políticas populistas propensas a sobredimensionar la planta de empleados públicos y extender subsidios para garantizar fidelidades partidarias, en detrimento de la iniciativa privada y la cultura del trabajo.
- Financiamiento del déficit con emisión monetaria, traducida en inflación como fenómeno endémico.
- Sindicalismo con histórica capacidad para presionar a la clase política, y contrario a las reformas laborales que el proyecto del actual gobierno necesitaría.
- Desconfianza de la sociedad en las políticas económicas, que deriva en la tenencia de dólares (aquellos que los poseen) fuera del sistema financiero, desprecio por la moneda nacional y fuga de capitales.⁸

Lo expuesto precedentemente se agrava por el incumplimiento de las obligaciones contraídas con acreedores externos, motivando que se nos considere “defaultadores seriales” muy poco confiables, lo cual dificulta el acceso a créditos a tasas razonables, dejando como alternativa los préstamos a tasas usureras otorgados por naciones ideológicamente afines al gobierno de turno.⁹ Adicionalmente, nuestra recurrente deuda con el Fondo Monetario Internacional es normalmente tratada por nuestros legisladores en un contexto de puja ideológica que dificulta su abordaje en tiempo y forma.

Ámbito militar

A partir de la finalización del conflicto por Malvinas, el Instrumento Militar argentino inició un constante e ininterrumpido deterioro que dejó a nuestro país en una situación rayana en la indefensión, como resultado de un fenómeno multicausal en el que se destacan los siguientes factores:

- Desinterés de la clase política por la defensa y falta de idoneidad en los responsables de su conducción.
- Permanente desfinanciamiento del presupuesto militar, debido al alto costo necesario para el reequipamiento de las Fuerzas Armadas (especialmente en el caso de la

Aceptando que el poder estatal surge de la relación interdependiente entre los ámbitos político, económico y militar, cabe preguntarnos: ¿cuál es el poder del Estado argentino al inicio de la actual gestión presidencial? La respuesta es que el poder estatal de la Argentina, que determina su importancia relativa en el plano internacional, es pobre.

6 Dicho de un cambio radical o total en el comportamiento o en la manera de pensar de alguien (Real Academia Española, 3era acepción del término).

7 BRICS: Grupo informal de Estados que buscaban ampliar su cooperación multilateral y así hacer frente al orden mundial dominado por EE. UU. y sus aliados occidentales. Originalmente conformado por Brasil, Rusia, China e India. En el año 2010 se incorporó Sudáfrica, y el 01 de enero de 2024 se agregaron Irán, Arabia Saudita, Egipto, Etiopía y Emiratos Árabes.

8 Al cierre de 2023, los ciudadanos locales tenían fuera del sistema financiero USD 277.793 millones. Fuente: Maza, A. (29 de marzo de 2024). Cuántos dólares tienen los argentinos fuera del sistema y por qué Milei quiere que los “saquen del colchón”. *Infobae*.

9 “En 2008, en una de las últimas operaciones de deuda con la Argentina, Venezuela compró en forma directa USD1.000 millones del Boden 15. No fue gratuito para el país: convalidó una tasa de casi 16% en dólares” (la misma que pagó Domingo Cavallo durante el Megacanje). LGabin, L. (5 de marzo de 2013). Chávez aportó a la Argentina u\$s5.500 millones. *Infobae*.

Armada), apreciado como “políticamente incorrecto” en un constante contexto de debilidad económica.

- c) Intento de enmascarar la situación citada precedentemente mediante la creación del FONDEF,¹⁰ recurso político efectista, pero no efectivo, que pretende eximir a la clase política de tener que votar dentro del Presupuesto Anual una partida acorde a las reales necesidades del Instrumento Militar argentino.
- d) Escasa conciencia sobre el riesgo que representa la debilidad del Instrumento Militar, en relación con los intereses nacionales que debiera contribuir a proteger (por ejemplo, la presencia en la Antártida post renovación del Tratado Antártico).
- e) Convencimiento de que el malestar militar, derivado de su precaria situación, no se traducirá en actitudes que afecten la gobernabilidad.

Todo lo anterior se ve agravado por el poderoso condicionante del *lobby* británico contra potenciales adquisiciones de medios o repuestos militares que puedan alterar su actual condición de “tranquilidad estratégica”, respecto de los conflictos que mantiene con nuestro país y que afectan, fundamentalmente, a las fuerzas que pueden proyectar el poder militar fuera del continente (Armada Argentina y Fuerza Aérea Argentina).

El nuevo orden global y el posicionamiento argentino

En el contexto del nuevo orden global en formación, los países se están incorporando progresivamente a dos grupos diferenciados y potencialmente antagónicos, que comúnmente se expresan como “Occidente y Oriente” o “democracia y autocracias”.¹¹ No obstante, estas clasificaciones incluyen excepciones, como los casos de Corea del Sur, Israel y Japón que adhieren a Occidente, pese a pertenecer geográficamente a Oriente, o la adhesión política de Arabia Saudita a Occidente, pese a ser una monarquía absoluta que no tiene nada de democrática.

Otra forma más realista de definir estos dos grupos es mediante la priorización de las relaciones con una de las dos potencias dominantes en cada uno de ellos: EE. UU. (occidente/democracias) o China (oriente/autocracias). Esto debe entenderse como la potestad de los Estados para mantener relaciones con ambas potencias (especialmente en el plano económico), pero la obligatoriedad para definirse en temas sensibles para ellas, en las cuales estas potencias exijan una definición (por ejemplo: sistema 5G, política nuclear, guerra ruso-ucraniana, guerra Israel-Hamas, etc.). Finalmente, el máximo grado de alineamiento con las potencias hegemónicas está materializado con las alianzas militares que les responden incondicionalmente, tal es el caso de la OTAN y el AUKUS,¹² respecto de EE. UU.; y Rusia, Corea del Norte e Irán y sus organizaciones terroristas asociadas,¹³ respecto de China.

En el contexto descripto precedentemente, el actual gobierno ubicó claramente a la Argentina en el grupo “occidental”, con las implicancias políticas, económicas y militares que seguidamente se describen.

Ámbito político

Se congeló la relación estratégica integral con China (gobierno de Cristina Fernández, 2014), estableciéndose una equivalente con EE. UU. e Israel. En este marco, se adoptaron decisiones políticamente difíciles (por ejemplo, evitar la condena por las víctimas civiles producidas por los ataques israelíes), incluyendo algunas posturas que podrían considerarse una sobreactuación prescindible, tal como la decisión de trasladar la embajada argentina a Jerusalén,¹⁴ que hoy podría derivar en un conflicto con organizaciones musulmanas radicalizadas. Además, las fuertes manifestaciones personales del presidente actualmente en ejercicio sobre personalidades políticas extranjeras, a favor (Donald Trump o Jair Bolsonaro) o en contra de ellas (Pedro Sánchez o Evo Morales), genera complicaciones innecesarias al Servicio Exterior de la Nación.

Las “relaciones exteriores pendulares” nos hacen poco confiables a la luz de los países líderes, alertados sobre el hecho de que nuestro acercamiento a ellos puede experimentar un “giro copernicano” con cada cambio de gobierno.

10 El Fondo Nacional de la Defensa es un fondo de afectación específica, que tiene por objetivo financiar el proceso de reequipamiento de las Fuerzas Armadas mediante la recuperación, modernización o incorporación de material (0,35% del Presupuesto Anual). Fue creado en el año 2020 mediante la Ley N° 27.565.

11 Las democracias se asocian con Occidente y las autocracias con Oriente.

12 AUKUS es una alianza estratégica militar entre tres países de la anglosfera: Australia, Reino Unido y Estados Unidos. De ahí su sigla en inglés: Australia-United Kingdom-United States.

13 Hamas, Hezbollah, Huties.

14 Clarín. (9 de julio de 2024). Javier Milei confirmó que quiere mudar la embajada en Israel a Jerusalén, dijo cuándo se levanta el cepo al dólar y habló de su futuro. *Clarín*.

Por otra parte, y tal como lo propone el magíster Juan Battaleme,¹⁵ la incorporación al IBSA (India, Brasil y Sudáfrica) podría reemplazar ventajosamente la fallida incorporación al BRICS (promovida por el gobierno anterior), sin generar rispideces con EE. UU. Asimismo, el ingreso a la OTAN como socio global (en trámite)¹⁶ reforzará el actual posicionamiento político argentino, y tendrá implicancias en el ámbito militar, tratadas más adelante, en el título correspondiente.

Por su parte, en las elecciones de medio término de 2025 en el Congreso Nacional renovará 24 de sus 72 senadores y 127 de sus 257 diputados. Por lo tanto, estas elecciones pueden constituir un verdadero punto de inflexión para la gestión del actual gobierno, dado que si mejora su representación parlamentaria (actualmente pobre) su proyecto se fortalecerá, mientras que si sucede lo contrario, podría debilitarse, al punto de favorecer la llegada de un gobierno de tendencia opuesta que desande el camino trabajosamente recorrido.

Finalmente, deberá considerarse la conveniencia de adecuar la estrategia diplomática para encarar el conflicto Malvinas, en función de los factores mencionados a continuación:

- a) La solidez del vínculo entre EE. UU. y el Reino Unido.
- b) La falta de resultados concretos a partir del apoyo internacional y regional a nuestra postura en el conflicto, frente al poder de veto del Reino Unido en el Consejo de Seguridad de la ONU y su poder nacional marcadamente superior al nuestro.
- c) La real capacidad de EE. UU. para inducir al Reino Unido a aceptar en el mediano o largo plazo una solución a la disputa por la soberanía inferior a las respectivas aspiraciones de máxima de las partes, pero finalmente aceptable para ambas (¿soberanía compartida?), desde el punto de vista de los intereses nacionales asociados.¹⁷ No obstante, esta solución sería inviable en el corto plazo por las consideraciones expuestas en el Cuadro 2.

Cuadro 2

Conflicto por la soberanía de Malvinas	
Lado argentino	Lado británico
a) Causa nacional valorizada por la sangre derramada en la gesta de 1982 y férreamente sostenida por los veteranos de guerra. b) Las Islas Malvinas forman parte de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (Ley N° 23.775). c) La recuperación de la soberanía es un objetivo nacional irrenunciable (Ley N° 23.775).	a) La ocupación territorial por súbditos británicos (que no quieren ser argentinos) ocurre ininterrumpidamente desde 1833. b) Acorde a su tradición imperial, el Reino Unido considera que la victoria militar (lograda con un costo superior al previsto) justifica la ocupación de las Islas. c) La “fortaleza Malvinas” equilibraría una potencial base china, otorgada en virtud de un nuevo giro en la política argentina (que ya otorgó una base satelital en Neuquén).
Común a ambos países	
Explotación como causa nacional por oportunismo político	

Ámbito económico

El éxito del programa económico es determinante para la consolidación y continuidad del actual proyecto político, para lo cual deberá superar las causas del recurrente fracaso económico argentino (expuestas en el apartado “Ámbito económico”), entre las cuales se destaca la necesidad de recuperar la confianza externa e interna. Además, es fundamental para nuestra economía mantener la relación comercial con Brasil y China, considerando que la rivalidad de la potencia asiática con EE. UU. no debería ser un obstáculo, dado que ambas naciones mantienen vínculos comerciales pese a competir por la hegemonía mundial.

La clase política demostró escasa conciencia sobre el riesgo que representa la debilidad del Instrumento Militar, en relación con los intereses nacionales que debiera contribuir a proteger (por ejemplo, la presencia en la Antártida post renovación del Tratado Antártico).

15 Battaleme, J. (junio de 2024). Geopolítica, Globalización y Armas: una relación indispensable. *Boletín del Centro Naval*, 862, 4-9.

16 Portal oficial del Estado argentino (18 de abril de 2024). Argentina inicia el proceso de ingreso a la OTAN como socio global. Ministerio de Defensa, Argentina.gob.ar. El subtítulo lee: “El ministro de Defensa, Luis Petri, se reunió esta mañana en el cuartel general de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte) en Bruselas, con su secretario general Adjunto, Mircea Geoana”. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/argentina-inicia-el-proceso-de-ingreso-la-otan-como-socio-global>.

17 Soberanía de las Islas Malvinas e Islas del Atlántico Sur, zona de exclusión (vinculada a explotación pesquera y petrolera) y proyección a la Antártida, donde los sectores reclamados para Argentina, Chile y el Reino Unido se superponen.

Se congeló la relación estratégica integral con China, estableciéndose una equivalente con EE. UU. e Israel, en cuyo marco se adoptaron decisiones políticamente difíciles, tales como evitar la condena por las víctimas civiles producidas por los ataques israelíes y la reciente inclusión de Hamas en el listado de organizaciones terroristas (con el riesgo implícito de una represalia).

Por otra parte, el gobierno plasmó, en su ambiciosa Ley de Bases,¹⁸ los fundamentos de su programa económico: la presentó el 27 de diciembre de 2023, y luego de pasar por ambas Cámaras, terminó siendo aprobada con importantes reformas y recortes el 27 de junio de 2024. Esto implicó que durante el primer semestre el presidente electo debió gobernar sin tener ninguna ley aprobada (caso sin antecedentes).

Complementariamente, el actual primer mandatario presentó el Pacto de Mayo, que contiene “diez principios para el nuevo orden económico argentino”, para que fuera firmado el 25 de mayo, en coincidencia con la fecha patria. No obstante, después de aceptar la modificación de algunos puntos, logró que la mayoría de los gobernadores lo firmaran en la vigilia de la Declaración de la Independencia (45 días más tarde).¹⁹

Ambos casos demuestran la resistencia de la clase política (según el actual presidente, la “casta”) a las reformas que pretende el presidente. En esta actitud se combinan diferencias genuinas con no menos genuinos deseos de parte de la oposición para que el proyecto presidencial fracase, y se allane el camino para su regreso al poder. Por lo tanto, las concesiones que se hagan a la oposición para asegurar la continuidad del plan no deberán ser de tal magnitud, que terminen asimilándolo a la gestión anterior que pretendió modificar.

Ámbito militar

La sociedad estratégica con EE. UU. e Israel asegura que el Instrumento Militar argentino continúe dentro del “mundo occidental” (donde siempre estuvo), lo cual neutraliza el esfuerzo de China por ingresar a nuestro ámbito militar (gran preocupación de EE. UU.).²⁰ Asimismo, el gobierno dio claras señales sobre su intención de recuperar las devaluadas capacidades de nuestras Fuerzas Armadas,²¹ para lo cual deberá superar el duro escollo que representa el alto costo que implica modernizar y, sobre todo, incorporar unidades militares (particularmente en lo concerniente a la Armada Argentina).²²

Asimismo el vínculo con EE. UU. puede tener las siguientes implicancias:

- a) Superar el veto británico a la incorporación de material significativo, particularmente vinculado a la Armada y la Fuerza Aérea. No obstante, quedará por ver si, en estos casos, la presión británica, aunque no pueda evitar la compra, logre un demérito de sus capacidades originales (para esta posibilidad, los F-16 serán un caso testigo).
- b) Facilitar el ingreso de Argentina a la OTAN como socio global y, a partir de este hecho:
 - Favorecer la participación de nuestras FF. AA. en ejercitaciones internacionales.
 - Contribuir a mejorar la interoperabilidad con las FF. AA. de la OTAN e impulsar la elevación de sus estándares operativos (como ocurrió con España cuando se incorporó a la OTAN).
 - Participar en conflictos internacionales (como la Operación Escudo del Desierto, 1990).

Por su parte, el vínculo con Israel amerita las siguientes consideraciones:

- a) Completar la modernización (en curso) de los TAM 2C-A2 del Ejército Argentino.
- b) Contribuir a desarrollar y proveer drones militares de alta o media *performance*, que demostraron enorme eficacia en la guerra ruso-ucraniana.
- c) Recibir apoyo de la inteligencia israelí (y también de EE. UU.) para prevenir atentados terroristas de organizaciones musulmanas, en represalia por la clara postura de nuestro gobierno en la guerra Israel-Gaza, reforzada por la reciente inclusión de Hamas en el listado de organizaciones terroristas.²³

18 La Ley de Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos es un proyecto que contiene poco más de 250 artículos que plantean reformas administrativas, económicas, financieras, laborales, fiscales y previsionales, inspirado en la obra *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* de Juan Bautista Alberdi.

19 Los gobernadores de La Rioja, La Pampa y Formosa se consideraron perjudicados económicamente por el contenido del Pacto, y no asistieron a su firma.

20 Durante el gobierno anterior, China intentó hacer “cabeza de playa” con una tentadora oferta de aviones JF-17, que fue demorada con las visitas de la General Laura Richardson, y definitivamente neutralizada con la compra de los aviones F-16 daneses, facilitada por EE. UU.

21 Serra, L. (10 de julio de 2024). El Gobierno duplicó por decreto el presupuesto de las áreas de Defensa y Seguridad. *La Nación*.

22 El costo de un submarino convencional, como el ARA San Juan (TR-1700), es aproximadamente equivalente al necesario para la compra de los 24 aviones F-16, sumado al costo que demandará la adecuación de infraestructura que posibilite su operación.

23 Galligani, F. (17 de julio de 2024). En la previa de los 30 años del atentado a la AMIA, el presidente participará de un acto organizado por el Congreso Judío Mundial. *Infobae*. Del texto: “Recientemente, el gobierno argentino incluyó en la lista de organizaciones terroristas a Hamas, la agrupación de origen palestino que se adjudicó aquel bombardeo y el secuestro de cientos de personas en la Franja de Gaza”.

Reflexiones finales

En los 41 años de democracia transcurridos desde su recuperación hasta el presente, nuestra clase gobernante ha protagonizado cambios abruptos en la orientación política impuesta a nuestro país, a partir del fracaso de la gestión precedente.²⁴ Estos “giros copernicanos” (ejemplificados en la Figura 1) que parecieran formar parte del ADN de nuestra dirigencia, dan lugar a que sea lícito plantearnos cuatro escenarios diferentes, en base a la combinación de los contextos internos y externos señalados en la Figura 3, los cuales configuran cuatro posibles rumbos a seguir por nuestra nación, en respuesta al título del presente trabajo.

Cuadro 3

Escenarios posibles	
Marco interno	Marco externo
Marco interno 1	Marco externo A
El actual gobierno finaliza exitosamente su mandato y es reelecto, consolidando su proyecto político, económico y militar.	El bloque liderado por EE. UU. prevalece en los ámbitos político, económico y militar.
Marco interno 2	Marco externo B
El actual gobierno finaliza dificultosamente su mandato, sin lograr sus objetivos, y dando lugar a un nuevo gobierno de orientación política, económica y militar totalmente opuesta.	El bloque liderado por China prevalece en los ámbitos político, económico y militar.

Escenario 1-A

La preeminencia del bloque liderado por EE. UU. favorece la consolidación del proyecto del actual gobierno y su continuidad con aquellos que sean de su misma orientación. La Argentina inicia un proceso de recuperación de su pasada (y añorada) importancia a nivel regional e internacional, bajo las pautas indicadas en el título anterior, para los ámbitos político, económico y militar, incluido el conflicto por Malvinas.

Escenario 1-B

La preeminencia del bloque liderado por China dificulta la continuidad del proyecto del actual gobierno, desgastando progresivamente las bases políticas, económicas y militares que lo sustentan. La Argentina muta lentamente hacia un gobierno de signo opuesto (o, al menos, diferente), que armonice con la tendencia global dominante y que lleve a priorizar el apoyo del bloque liderado por China para la conducción del conflicto por Malvinas.

Escenario 2-A

La preeminencia del bloque liderado por EE. UU. convierte a la Argentina en un “Estado paria” a nivel regional (similar a la Venezuela chavista), empujándolo a una fuerte dependencia de los principales países liderados por China, que serán nuestro único respaldo para la conducción del conflicto por Malvinas. Asimismo, el deterioro de la situación socio-económica resultante puede generar las condiciones para el futuro regreso de un gobierno políticamente cercano a los EE. UU., como nueva muestra de política pendular.

Escenario 2-B

Este escenario es la contracara del 1-A. La preeminencia del bloque liderado por China favorece la consolidación de un gobierno nacional autocrático enmascarado como democracia, que establece vínculos políticos, económicos y militares con las principales potencias orientales muy difíciles de revertir. Bajo esta condición, la Argentina puede adquirir relevancia regional y esgrimir un poder militar potenciado (con equipamiento de procedencia “oriental”, libre de “lobby británico”) como importante recurso para conducir el conflicto por Malvinas, apoyado diplomáticamente por China y Rusia, que lo justificarán exponiendo similitudes con los casos de Taiwán y Ucrania respectivamente. ■

En el contexto del nuevo orden global en formación, la preeminencia del bloque liderado por EE. UU. favorece la consolidación del proyecto del actual presidente y su continuidad con futuros gobiernos de su misma orientación, pero las bases políticas, económicas y militares que lo sustentan se debilitarán progresivamente si prevalece el bloque liderado por China.

²⁴ Estos cambios de rumbo no necesariamente son protagonizados por políticos “nuevos”; parte de ellos son integrantes de la “vieja política”, que se desentienden descaradamente y exitosamente del fracaso del que fueron responsables.

LA GUERRA DE CORSO ENTRE LAS PROVINCIAS UNIDAS DEL RÍO DE LA PLATA Y EL IMPERIO DEL BRASIL (1825-1828): Estrategia, política y resistencia marítima

Capitán de Navío
Sergio F. Ciminari



Goleta corsaria *Sarandí* de las Provincias Unidas del Río de Plata.

IMAGEN: WEB MUSEO MALVINAS E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

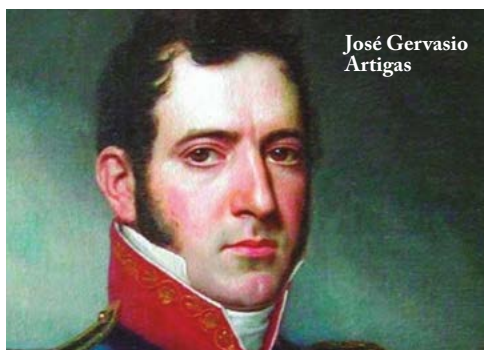
El presente artículo analiza la guerra de corso como fenómeno político, económico y estratégico en el conflicto entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil (1825-1828). Se aborda el origen del conflicto por la Banda Oriental, las desigualdades navales entre los contendientes, la implementación y evolución del corso como respuesta táctica asimétrica y su impacto en el desarrollo del conflicto. Asimismo, se desarrollan aspectos poco tratados, como la composición social de los corsarios, el rol de los puertos alternativos, la reacción brasileña y las implicancias geopolíticas del desenlace. El trabajo contribuye a revalorizar este episodio como ejemplo temprano de guerra irregular marítima y como expresión de la fragilidad institucional de los Estados rioplatenses poscoloniales.

Contexto histórico: la Banda Oriental y la disputa territorial

Desde fines del siglo XVII, la región de la Banda Oriental (actual Uruguay) fue foco permanente de conflictos entre España y Portugal. La fundación de la Colonia del Sacramento por los lusitanos en 1680, y su posterior dominio intermitente, generaron tensiones que se prolongaron tras la disolución del Virreinato del Río de la Plata.

Con el avance de las guerras de independencia, la Banda Oriental se declaró provincia libre bajo el liderazgo de José Artigas. Sin embargo, fue invadida por Portugal en 1816, bajo la justificación de contener la anarquía revolucionaria. Esta ocupación culminó en la incorporación forzada al Reino Unido de Portugal, Brasil y Algarve como provincia cisplatina en 1821.

La independencia del Imperio del Brasil en 1822 no alteró su política anexionista. El emperador Pedro I mantuvo sus fuerzas en la región, a pesar de la oposición popular. Sin embargo, en 1825, un grupo revolucionario liderado por Juan Antonio Lavalleja —los célebres Treinta y Tres Orientales— desembarcó en la Banda Oriental con apoyo porteño tácito, proclamando su reincorporación a las Provincias Unidas. Esta acción precipitó la declaración de guerra por parte del Brasil en diciembre de ese año.



José Gervasio Artigas



Juan Antonio Lavalleja

El Capitán de Navío Sergio Fabián Ciminari actualmente se desempeña como Asesor Permanente de la Secretaría de Malvinas, Antártida, Política Oceánica y Atlántico Sur del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Egresó de la Escuela Naval Militar como Guardiamarina el día 13 de octubre de 1997 y pertenece al Cuerpo Comando, Escalafón Naval. Es licenciado en Sistemas Navales, especializado en Artillería y posee la capacitación en Oficial de Control Naval de Tráfico Marítimo.

Además, posee el curso de posgrado en Logística (2014) e Historia Naval y Marítima Argentina (2022). Actualmente cursa la especialización en Gestión de los Intereses Marítimos y Fluviales y el Curso Internacional de Gestión Moderna de Puertos.

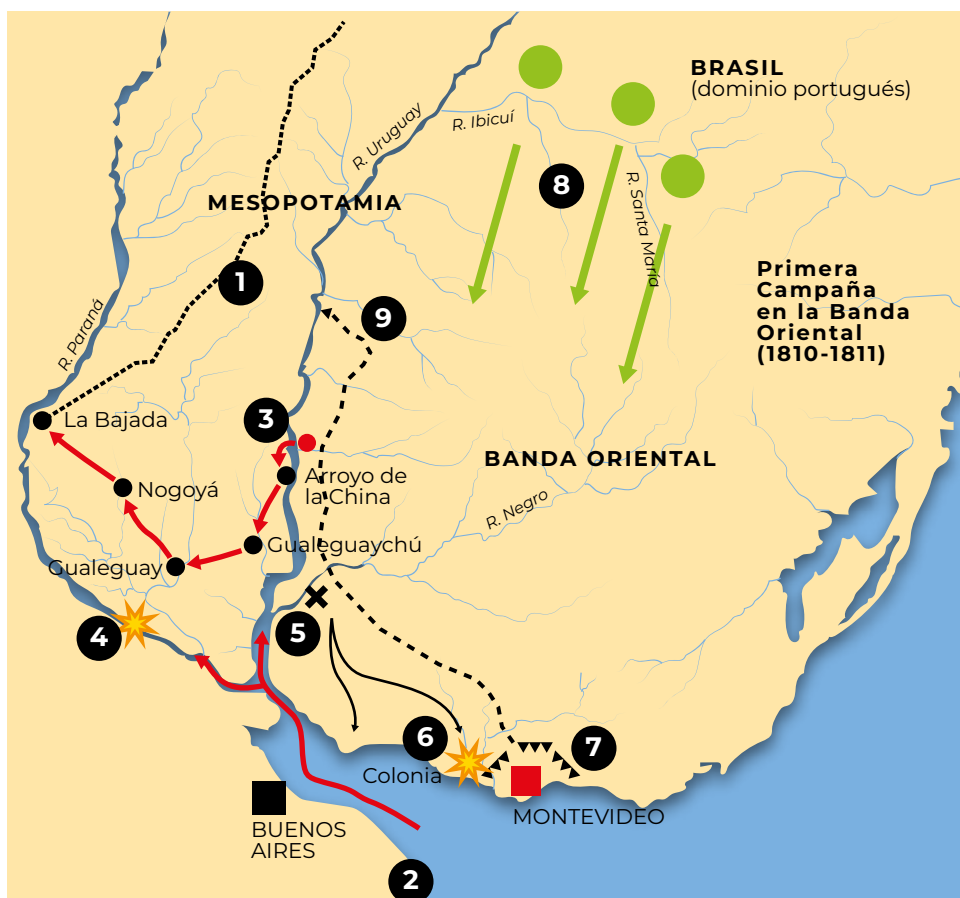
Entre los comandos ejercidos se encuentran el de la lancha patrullera ARA *Punta Mogotes* durante el año 2005, el del buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* durante el año 2014 y el buque oceanográfico ARA *Austral* durante los años 2019 y 2020, estos dos últimos buques pertenecientes al CONICET.

En los años 2007 y 2008 se desempeñó como Observador Militar y Oficial de Enlace (MOLO) en la Misión Multinacional de Mantenimiento de la Paz desplegada en Chipre (UNFICYP).

Entre los años 2022 y 2023 se desempeñó como Jefe de Operaciones del Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS), organización internacional que integran los países del AMAS (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay).

Fue condecorado en dos ocasiones: en el 2007 por el Secretario General de las Naciones Unidas, por ser "Acreedor al Diploma y Medalla de Las Naciones Unidas", y en el año 2022 por el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur al otorgarle la medalla "Servicio CAMAS".

Mapa de la Primera Campaña en la Banda Oriental (1810-1811).



- | | | | |
|---|---|---|------------------------------------|
| 1 | Marcha de Belgrano rumbo a Paraguay. | 5 | "Grito de Asencio". |
| 2 | Flotillas realistas incursionan en los ríos interiores. | 6 | Combate de Las Piedras. |
| 3 | Ofensiva realista contra la retaguardia de Belgrano. | 7 | Los patriotas sitian Montevideo. |
| 4 | Combate naval de San Nicolás. | 8 | Portugal invade la Banda Oriental. |
| | | 9 | "Éxodo Oriental" hacia Entre Ríos. |

Desigualdad estructural y respuesta estratégica

El conflicto evidenciaba una profunda asimetría entre ambas potencias. El Imperio del Brasil poseía una vasta superficie territorial, cinco veces la población de las Provincias Unidas y una armada bien estructurada, heredera de la tradición naval portuguesa. Según fuentes contemporáneas, Brasil disponía de más de 80 unidades de guerra, incluyendo navíos de línea, fragatas, corbetas y bergantines, sumado a centenares de cañones.

En contraste, las Provincias Unidas contaban apenas con algunas embarcaciones fluviales, marineros sin entrenamiento y una escasa tradición naval. La mayoría de los recursos militares se habían destinado al apoyo del General San Martín en su campaña libertadora, por lo que las capacidades marítimas eran mínimas.

Ante esta desproporción, el gobierno recurrió a una herramienta legal de larga tradición en el derecho marítimo: el corso. El 2 de enero de 1826 se decretó oficialmente la autorización para que particulares armados asaltaran el comercio enemigo mediante patentes de corso y luego reconocieran sus capturas como parte del esfuerzo bélico.



Mapa de las Provincias Unidas del Río de la Plata hacia 1825.

Lejos de ser una expresión caótica de piratería, el corso estaba fuertemente reglamentado. Cada barco debía obtener una patente oficial, prestar fianzas y someterse a tribunales de presas que evaluaban la legalidad de sus acciones. Era una forma institucionalizada de guerra irregular.

El corso como estrategia naval asimétrica

La guerra de corso permitió compensar, al menos en parte, la imposibilidad de sostener una guerra naval convencional. Lejos de ser una expresión caótica de piratería, el corso estaba fuertemente reglamentado. Cada barco debía obtener una patente oficial, prestar fianzas y someterse a tribunales de presas que evaluaban la legalidad de sus acciones. Era una forma institucionalizada de guerra irregular.

Las condiciones económicas hacían del corso una empresa atractiva. El botín —barcos, cargamentos, esclavos o armamento— se vendía en remate público, y el producto se distribuía proporcionalmente: un tercio para la oficialidad y dos tercios para la tripulación. El gobierno se reservaba municiones y armamento.

Esta legalidad no eliminaba todos los excesos. Si bien en líneas generales se respetó el marco normativo, hubo casos de abusos o capturas dudosas que implicaron juicios prolongados. El corso, además, tensionó la relación con potencias neutrales, cuyos barcos eran detenidos bajo la sospecha de transportar bienes brasileños.

Composición social y operativa de los corsarios

Uno de los aspectos más singulares del corso rioplatense fue la composición extranjera de sus tripulaciones. Más del 80% de los oficiales y marinos eran europeos o estadounidenses. Se estima que entre 1826 y 1828, más de 50 capitanes de origen francés, británico, italiano, sueco y estadounidense participaron activamente. Los criollos eran escasos, lo que evidencia la falta de tradición marítima entre la población local.

Las tripulaciones eran eclécticas: marinos mercantes, aventureros, presidiarios, desertores y comerciantes reconvertidos. Las lenguas y culturas se mezclaban a bordo, generando una convivencia a veces tensa. La vida en el mar era dura: condiciones insalubres, alimento escaso, castigos corporales, motines y ausencias prolongadas del puerto eran moneda corriente.

Las embarcaciones utilizadas eran mayormente goletas, bergantines o balandras, muchas de origen estadounidense. Estaban adaptadas para navegar en ríos y zonas costeras con armamento liviano (cañones y carronadas), útil para la velocidad y maniobrabilidad, necesarias en acciones de golpe y fuga.

Teatros de operaciones y puertos de apoyo

Los corsarios actuaron en cinco grandes zonas estratégicas:

- El Río de la Plata y afluentes, donde el conocimiento de bancos y canales les daba ventaja táctica.
- La costa atlántica brasileña, donde interceptaban el comercio de cabotaje y transatlántico.
- Las costas bonaerenses, donde operaban desde refugios como Carmen de Patagones o el río Salado.
- El litoral africano, atacando naves esclavistas brasileñas.
- El Caribe y el Atlántico Norte, aunque con menor frecuencia.

Debido al bloqueo de Buenos Aires, los corsarios recurrieron a puertos alternativos. Carmen de Patagones, en la desembocadura del río Negro, adquirió protagonismo en 1826. En 1827, los brasileños intentaron tomarlo mediante una expedición anfibia, pero fueron rechazados heroicamente.

Pintura de Carmen de Patagones, año 1826.



Boca del río Salado. Dibujo de R. Sundblad D.E.H.N. basado en carta H-115 SIHN.

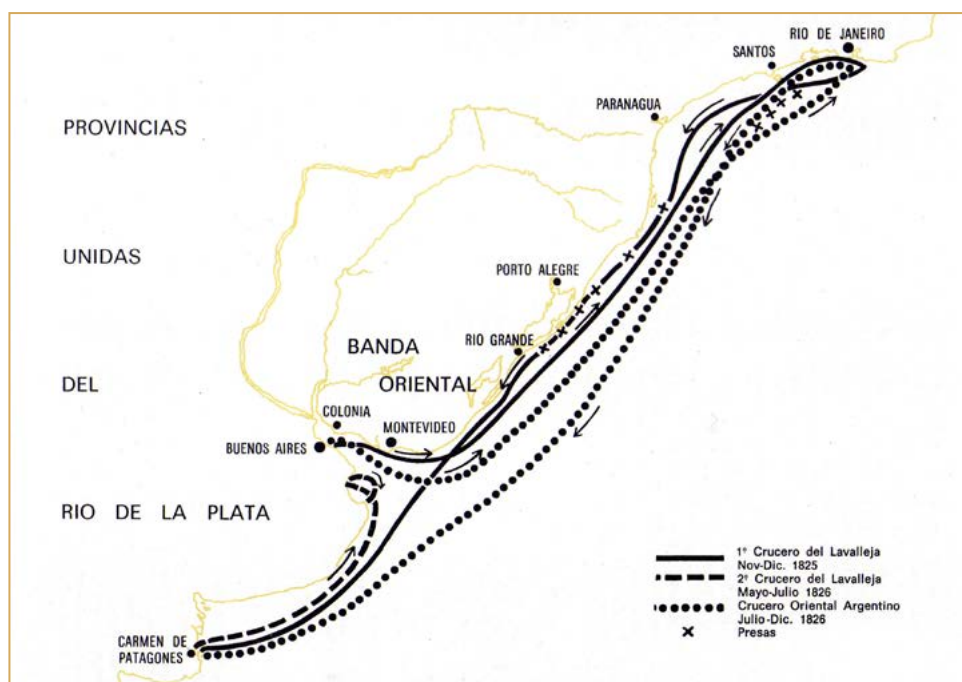
Fuente: Armada Argentina (1988). *Historia Marítima Argentina [Tomo VI]*. Secretaría General Naval.

Debido al bloqueo de Buenos Aires, los corsarios recurrieron a puertos alternativos. Carmen de Patagones, en la desembocadura del río Negro, adquirió protagonismo en 1826. En 1827, los brasileños intentaron tomarlo mediante una expedición anfibia, pero fueron rechazados heroicamente. Ese mismo año, el puerto del río Salado se convirtió en epicentro de la actividad corsaria, recibiendo más de 40 presas. Su acceso complicado y defensa natural lo hacían un refugio ideal.

Acciones en el mar

A lo largo de la guerra del corso se suscitaron varios cruceros con cada una de las naves corsarias intervinientes. En 1826 se realizó una campaña de guerra, combinada con el corso, que duró del 26 de octubre al 26 de diciembre. Actuaron como corsarios la goleta *Sarandí* y la corbeta *Chacabuco*, al mando de los Almirantes Guillermo Brown y Jorge Bynon. La *Sarandí* hizo nueve presas, y la *Chacabuco*, seis. También la escuadra capturó cinco presas cuyo importe se repartió entre las dotaciones a la manera corsaria.

Los corsarios fluviales de ambos bandos hacían una guerra de presas y represas en las aguas del Río de la Plata interior y en los riachos del Delta, así como en el Bajo Paraná y Uruguay.

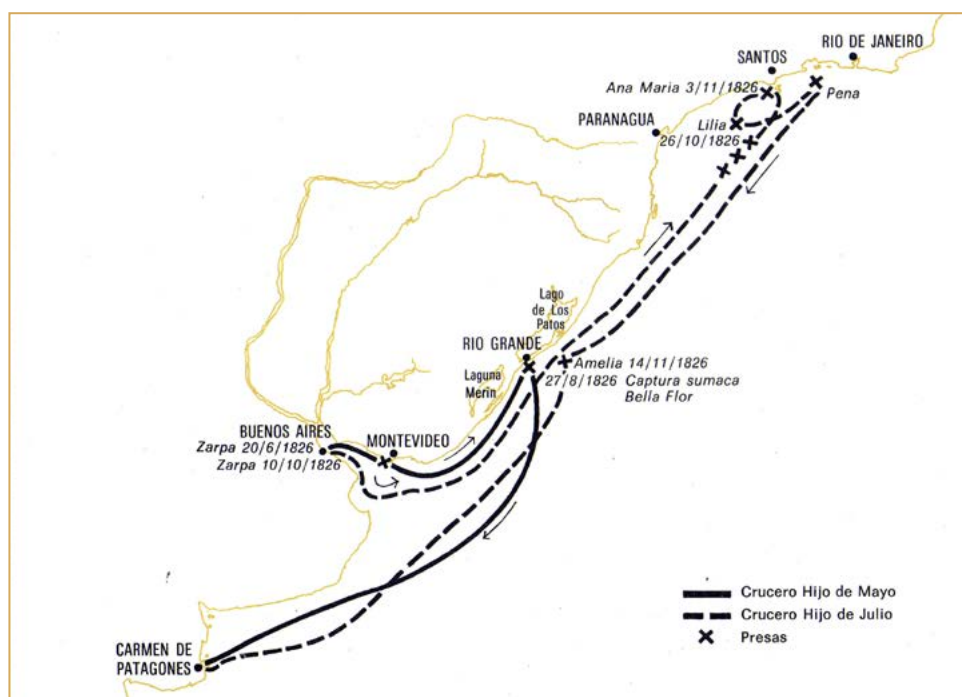


Recorrido Corsario *Lavalleya* y del *Oriental* nov-dic 1825. Dibujo de N. Pereyra D.E.H.N (LIBRO *HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA* TOMO VI - PÁG. 287).

Los buques hechos presas fueron numerosos; hubo presas grandes o de cierta importancia económica, mientras que las más pequeñas eran hundidas, incendiadas o liberadas. Llegaron a nuestro puerto unas 70 presas, lo que reveló tanto la enorme magnitud de las pérdidas sufridas por el Imperio del Brasil, como la importancia de la guerra corsaria.

Es meritorio el aporte de los armadores, que fueron verdaderos motores que impulsaban la guerra corsaria. Ellos desplegaban el capital en la empresa, eran los que a veces obtenían ganancias y otras veces perdían el capital y naves, o incluso se veían envueltos en un juicio de mala presa o en un sumario por comportamiento pirático o inadecuado del corsario. En su mayoría eran comerciantes o navieros.

Es meritorio el aporte de los armadores, que fueron verdaderos motores que impulsaban la guerra corsaria. Ellos desplegaban el capital en la empresa, eran los que a veces obtenían ganancias y otras veces perdían el capital y naves...



Recorrido del *Hijo de Mayo* y del *Hijo de Julio*. Dibujo de N. Pereyra D.E.H.N (LIBRO *HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA* TOMO VI - PÁG. 278.)

Corsarios destacados y campañas emblemáticas

Entre los corsarios más célebres se destacan Francisco Fourmantin y César Fournier, ambos de origen francés. Fourmantin operó con el bergantín *General Lavalleja*, capturando numerosas embarcaciones costeras e incluso enfrentando directamente a unidades imperiales. Fournier, por su parte, llegó a operar frente a Río de Janeiro con la barca *Congreso*, capturando 24 presas y generando alarma en la capital imperial.

La goleta *Hijo de Mayo*, comandada por el estadounidense James Harris, demostró que incluso naves modestas podían obtener resultados relevantes. Armado con apenas dos cañones y 36 tripulantes, este buque logró capturas significativas en aguas brasileñas, lo que da cuenta de la efectividad de este tipo de guerra irregular.

La respuesta del Imperio del Brasil y el cierre del conflicto

El Imperio reaccionó organizando patrullajes costeros, fortaleciendo el bloqueo del Río de la Plata y destacando fragatas para interceptar corsarios. Algunas embarcaciones argentinas fueron capturadas o forzadas a encallar. Sin embargo, los costos logísticos fueron elevados: se debieron destinar decenas de unidades para proteger rutas comerciales, lo que afectó la operatividad general de la flota.

A pesar de los éxitos corsarios, la superioridad naval brasileña era incuestionable. La flota republicana, bajo el mando de Brown, obtuvo algunas victorias simbólicas como Juncal, pero nunca logró controlar el mar. El corso se convirtió, entonces, en la principal forma de mantener la presión sobre el Imperio.

Esta guerra contra el Brasil llegó a su fin cuando se llevó desde Buenos Aires el proyecto del Tratado Preliminar de Paz con el Brasil, por el cual se canjearon los documentos de protocolo en Montevideo el 4 de octubre de 1828. Se puso fin así a la guerra, y con ella, a la operativa corsaria de las Provincias Unidas, mediante el refrendo de una serie de documentos y la adopción de medidas tendientes a efectivizarlo. Las consecuencias de este acuerdo fueron que Uruguay pasó a ser un país independiente y el Imperio de Brasil reconoció a su vez a las Provincias Unidas del Río de la Plata. El tratado también decretó un acuerdo de libre comercio entre los dos países y estableció las fronteras entre ellos. Con fecha el 18 de marzo de 1829, se abolieron los decretos que facultaban el corso en contra del Imperio del Brasil y el Reino de España. Con esta medida, se anticipó el envío de buques de guerra para recorrer el Río de la Plata y desarmar a los corsarios en sus aguas.

Legado del corso: consecuencias y reflexiones finales

La guerra de corso dejó una herencia ambivalente. Por un lado, permitió prolongar la resistencia de las Provincias Unidas sin necesidad de contar con una flota regular poderosa. Forzó al Imperio del Brasil a destinar ingentes recursos a tareas defensivas, aumentó los costos del comercio marítimo y sembró temor e incertidumbre entre los mercaderes del litoral atlántico. Por otro lado, debilitó la escuadra nacional al absorber tripulaciones, desorganizó el sistema naval regular y creó una cultura marinera paralela, más cercana al incentivo económico que al compromiso patriótico o institucional.

Es importante resaltar que las patentes de corso cautivaron a valientes aventureros franceses, ingleses, estadounidenses, etc., que fueron un injerto marítimo vigoroso, ya que el éxito del conflicto se debió a la participación de estos marinos extranjeros. Trajeron consigo capitales, pericias náuticas y conexiones con mercados internacionales. Sin embargo, también despertaron suspicacias y tensiones diplomáticas.

Esta guerra contra el Brasil llegó a su fin cuando se llevó desde Buenos Aires el proyecto del Tratado Preliminar de Paz con el Brasil, por el cual se canjearon los documentos de protocolo en Montevideo el 4 de octubre de 1828.

Los tribunales de presas enfrentaron reclamos de potencias neutrales afectadas indirectamente. En muchos casos, los beneficios de las capturas se diluyeron en litigios prolongados o en pérdidas operativas.

La abolición del corso en 1829 y la firma del tratado de paz marcaron el cierre de una etapa de guerra no convencional. El Estado argentino debió reorganizar su marina, profesionalizar sus cuadros y apostar a una política naval más coherente y centralizada, algo que llevaría décadas en consolidarse.

Conclusiones

La guerra de corso entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil constituye un caso emblemático de guerra naval asimétrica. No fue simplemente una táctica desesperada: fue una política sostenida, reglamentada y orientada a suplir carencias estructurales. Demuestra cómo un Estado en formación, con escasos recursos materiales y humanos, puede utilizar formas alternativas de guerra para resistir a un enemigo superior.

La escuadra brasileña se vio desfavorecida al tener sus grandes unidades, como fragatas y corbetas, poco aptas para la navegación; por su calado, no podían hacer frente a los bajos fondos de las áreas de operaciones, siempre riesgosas, entre canales y bajíos del Río de la Plata y sus afluentes. Además, los marinos brasileños carecían de pericia en el conocimiento de los cambiantes bancos del río.

Aunque el corso no fue decisivo por sí mismo, sí desempeñó un rol fundamental en desgastar al adversario y sostener la presión diplomática hasta alcanzar un tratado relativamente favorable. El reconocimiento de la independencia de Uruguay y la retirada brasileña de la Banda Oriental fueron logros innegables en un conflicto cuyo desenlace habría sido impensable sin el accionar corsario.

El daño causado al comercio brasileño fue muy significativo, pero también lo fue el bloqueo de los puertos de las Provincias Unidas.

El corso llevó e hizo sentir la guerra a la población del Brasil en su territorio, negándose parte de su libertad en las comunicaciones marítimas que constituían la principal vía de su comercio interno e internacional. Se suma el esfuerzo naval de las Provincias Unidas, su cuota de presión, que impuso al oponente el mantenimiento de un costoso sistema permanente de defensa de su territorialidad marítima y terrestre, factor muy importante, ya que el Imperio quiso acordar la paz y aceleró este proceso, perdiendo de esta manera el territorio que lo llevara a la guerra.

Más allá de la épica y el romanticismo que suele asociarse al corso, este episodio refleja la complejidad de las guerras posindependentistas en Sudamérica: una pugna por recursos, soberanía y proyección geopolítica, donde la improvisación, la astucia y la adaptación fueron tan importantes como las armas. ■

BIBLIOGRAFÍA

- De Marco, M. A. (2009). *Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con Brasil*. Buenos Aires: Editorial Planeta.
- Rodríguez, H. y Arguindeguy, P. E. (1996). *El Corso Rioplatense*. Buenos Aires: Instituto Browniano.
- Armada Argentina (1988). *Historia Marítima Argentina* [Tomo VI]. Secretaría General Naval.
- Di Meglio, G. (2015). *Guerra de ladrones: Argentina contra Brasil*. Barcelona: Ariel.
- Destéfani, L. H. (1987). Campañas corsarias de 1818 a 1825. En Armada Argentina (Ed.), *Historia Marítima Argentina* [Tomo V]. Secretaría General Naval.
- Desiderato, A. D. (2021). Vida cotidiana de la marinería corsaria de las Provincias Unidas del Río de la Plata. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, (27). Disponible en: <https://revistas.um.es/navegamerica>.

Aunque el corso no fue decisivo por sí mismo, sí desempeñó un rol fundamental en desgastar al adversario y sostener la presión diplomática hasta alcanzar un tratado relativamente favorable.

EL CALVARIO DE LA FRAGATA *LIBERTAD* EN GHANA

Anatomía del incidente diplomático que en 2012 puso en jaque al país y su buque escuela durante 77 días, en una excolonia británica en África

Doctor Jorge R. Bóveda



Quienes piensan que la literatura narrativa solo está en las novelas no imaginan que los historiadores más sólidos son con frecuencia narradores extraordinarios, ni que la belleza y la claridad del estilo nunca son más valiosas que cuando se ponen al servicio de la precisión

Antonio Muñoz Molina¹

El grupo financiero NML Capital Limited, una subsidiaria de Elliott Capital Management con base en Nueva York, empresa liderada por el magnate Paul Singer, un banquero conocido por comprar deuda de alto riesgo y por “jugar sucio” para recuperar lo invertido en deuda soberana de países emergentes, en el año 2000 adquirió títulos de la deuda externa argentina, que luego en 2001 fueron declarados en *default*, en la cesación de pagos más grande de la historia (más de US\$100.000 millones).²

El Gobierno argentino denominaba a estos grupos “fondos buitres”, y los acusaba de tener como objetivo extorsionar a la Argentina con el fin de obtener ganancias usurarias, a partir de la compra de bonos argentinos por centavos, realizada durante la crisis del 2001, y negándose a sumarse al 92% de los inversores que habían acordado la reestructuración de la deuda (que se había efectuado seis años antes).

Por aquel entonces, esa compañía venía emprendiendo acciones legales en diferentes países en busca de recuperar su dinero. En 2006 un tribunal de Nueva York falló a favor de estos acreedores, y sus abogados vislumbraron finalmente una oportunidad para cobrar sus acreencias. El representante legal del grupo NML, Ace Ankomah, sostenía que “los bonos comprados por NML Capital especificaban que Argentina renunciaba a la inmunidad sobre sus ingresos, activos o propiedades”.³ El problema era dónde encontrar un activo lo suficientemente valioso, que fuera fácilmente embargable y donde la Argentina tuviera poca o ninguna posibilidad de bloquear una medida judicial a favor del grupo inversor. Las respuestas a estos interrogantes estaban a punto de resolverse de un modo insospechado.

La fragata *Libertad*: una escuela en el mar

Para la Armada Argentina, al igual que para muchas otras armadas del mundo, no hay mejor escuela que la navegación en un buque de arboladura para desarrollar la actividad moral e intelectual, formar el carácter, el ojo marinero, el valor de la responsabilidad y ejercitar la prontitud en las resoluciones difíciles, todas cualidades indispensables en el marino de guerra de todos los tiempos. La fragata *Libertad* es una escuela en el mar que año tras año realiza un viaje de instrucción con los cadetes del último año de la Escuela Naval Militar, centenaria institución donde se forma el cuerpo de oficiales de la Armada Argentina, quienes, al concluir sus exámenes, obtienen el codiciado despacho de guardiamarinas de nuestra marina de guerra.

Orgullosa heredera de la fragata *Presidente Sarmiento*, considerada por muchos como uno de los veleros más famosos y distinguidos del mundo, también heredó el título que forjaron con esfuerzo sus sucesivas dotaciones de “Embajadora argentina de los mares”. La fragata *Libertad*, el nuevo buque Escuela de la Marina de Guerra Nacional, se construyó en los astilleros de AFNE en Río Santiago, provincia de Buenos Aires, entre diciembre de 1953 y

Jorge Rafael Bóveda es abogado por la Universidad de Buenos Aires (UBA), magíster en Estudios Estratégicos por la Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF, 2014), miembro titular del Consejo Editorial de la Revista de la Escuela de Guerra Naval e investigador en la Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales. Es autor de numerosos artículos de historia naval argentina publicados en el país y en el exterior. Obtuvo el Premio Almirante Irizar (2013) y el Premio Capitán Ratto (2015), ambos conferidos por el Boletín del Centro Naval.

¹ Extracto del prólogo de Antonio Muñoz Molina de la obra *A treinta días del Poder* de Henry Ashby Turner (2000). Barcelona: Editorial Edhasa.

² BBC News Mundo (11 de octubre de 2012). La fragata argentina detenida en África por las deudas con Wall Street. *BBC News Mundo*. Ver https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/10/121011_argentina_ghana_fragata_libertad_nml_vh.

³ Ibid. BBC News Mundo.

En la Armada Argentina ser designado comandante de la fragata *Libertad* es un honor reservado para unos pocos.

1962. Su diseño de bajo francobordo, típicos de un clíper y aparejo de fragata de tres palos y una aguerrida dotación, le han permitido alcanzar y batir varios récords de navegación a vela, como, por ejemplo, el famoso Boston Teapot, cuyos tiempos aún hoy no han sido batidos por ningún otro velero.⁴

Desde el 19 de junio de 1963 la fragata *Libertad* –único velero diseñado y construido íntegramente en un país latinoamericano–⁵ lleva visitados más de 130 puertos pertenecientes a unas 60 naciones y ha navegado un promedio de 120 días por viaje, acusando su corredera unas 1.000.000 millas náuticas en sus más de 40 viajes de instrucción.

Participó en infinidad de eventos náuticos destacados, entre los que podemos citar las celebraciones del Bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos de América, el Bicentenario de Australia, el Bicentenario de la Revolución Francesa y en la regata Colón 92, realizada en conmemoración de los 500 años del descubrimiento de América.⁶



La Fragata *Libertad* con todo su velamen desplegado

IMAGEN: CL (R) MARCELO C. TARAPOW



En la Armada Argentina ser designado comandante de la fragata *Libertad* es un honor reservado para unos pocos. Es un punto de inflexión en la carrera naval de cualquier oficial naval argentino, ya que se lo considera un “destino premio” al que acceden únicamente los más selectos del cuerpo de oficiales y, aunque no asegura obtener las codiciadas estrellas de Almirante, son una clara señal de que la carrera de quien ejerce el comando va por el camino correcto.

El viaje de instrucción XLIII

El 2 de junio de 2012, con la asistencia del ministro de Defensa Arturo Puricelli, la fragata *Libertad* zarpó del puerto de Buenos Aires para realizar su 43° viaje de instrucción, como lo venía haciendo año tras año. Los diarios más importantes del país destacaban que ese día la Reina Isabel II cumplía 60 años de reinado, y Londres se preparaba para festejar el jubileo durante cuatro días consecutivos. Ningún matutino mencionó la zarpada del buque escuela. Su nuevo comandante, el Capitán de Navío Pablo Lucio Salonio, un experimentado oficial de superficie, especializado en estrategia operacional, ignoraba aún que todos sus conocimientos y experiencia profesional serían sometidos a una dura prueba: su plana mayor⁷ y dotación estaba integrada por 326 hombres, incluyendo a la tripulación y los guardiamarinas en comisión de la promoción 141 del Cuerpo de Comando Naval y 97 del cuerpo profesional de la Escuela Naval Militar. La tripulación incluía oficiales invitados de las Armadas de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Sudáfrica, Surinam, Venezuela y Uruguay.

4 Tarapow, M. C. (2021). *Fragata Libertad: una escuela en el mar*. Buenos Aires: UNDEF Libros.

5 Con posterioridad al 2012, la Armada del Perú inició la construcción del velero *Unión*.

6 *Op. cit.* Tarapow.

7 Los grados mencionados son los vigentes en 2012: CF Carlos María Allievi (2do Comandante); Jefe de Máquinas CC Fernando Eduardo Carro; Jefe de Estudios CC Eduardo Ignacio Llambi; Jefe de Cubierta CC Pedro Mariano Brandolini; Jefe de Abastecimientos CC Miguel Ángel Surriable; y Jefe de Sanidad CC Edgardo Carlos Ferrari.

El buque escuela tenía previsto recalar en los puertos de El Salvador (Brasil); Paramaribo (Surinam); Georgetown (Guyana); La Guaira (Venezuela); Funchal, capital de la isla de Madeira, y Lisboa (Portugal); Cádiz (España); Casablanca (Marruecos); Las Palmas, Islas Canarias (España); Dakar (Senegal); Tema (Ghana); Luanda (Angola); Walvis Bay (Namibia); Ciudad del Cabo (Sudáfrica); Río de Janeiro (Brasil); Montevideo (Uruguay) y, finalmente, Buenos Aires, a donde arribaría el 8 de diciembre de 2012. Esta información no apareció publicada en los medios gráficos más importantes del país,⁸ ni en el Boletín Oficial de la República Argentina, es decir que el itinerario de la fragata se mantuvo reservado. No obstante, esto no fue óbice para que el grupo inversor NML Capital pudiera establecer con exactitud su próximo movimiento, sin interferencia alguna de las autoridades argentinas. Cuando la fragata finalmente soltó amarras del puerto de Buenos Aires nunca imaginó que se estaba dirigiendo a una emboscada cuidadosamente preparada por poderosos actores internacionales, que disponían de los medios y los recursos para generar una grave crisis internacional de resultado incierto.



El itinerario del XLIII Viaje de Instrucción de la fragata ARA *Libertad*.

¿Cómo, cuándo y por qué se eligió el puerto de Tema en Ghana?

El itinerario original de la fragata *Libertad* no preveía recalar en el puerto de Tema en la República de Ghana (excolonia británica). Por el contrario, estaba previsto hacer una escala en el puerto de Lagos, en la República de Nigeria. El Capitán Salonio, junto al Contraalmirante VGM⁹ Juan Carlos Bazán, su superior inmediato, quien por entonces era director de Educación de la Armada, habían analizado el fondeadero del puerto de Lagos en Nigeria y rápidamente concluyeron que este no presentaba las condiciones náuticas adecuadas para la fragata. Había que dejar el buque mar afuera y desembarcar en embarcaciones menores. Para salir de dudas, Salonio se comunicó directamente con la embajadora argentina en Nigeria, Susana Pataro, egresada de la promoción VIII del ISEN, quien fue categórica al señalar que, efectivamente, no recomendaba que la fragata fuese a ese puerto: el país estaba atravesando un momento político inestable, y todo indicaba que iría empeorando.¹⁰ Salonio también advirtió a su superior que en el golfo de Guinea, por donde la fragata jamás había navegado antes, habían habido episodios de piratería, por lo cual desaconsejaba navegar por esas aguas. Ambos elevaron un informe pormenorizado al Almirante VGM Carlos Alberto Paz, jefe del Estado Mayor de la Armada, desaconsejando recalar en Nigeria.¹¹

Dicho informe fue recibido por el director general de Orgánica y Doctrina, Comodoro de Marina Alfredo Blanco, quien mantuvo reuniones con el Comandante y el jefe del Estado Mayor General de la Armada, a quien le sugirió, frente a los posibles riesgos de violencia étnica y religiosa, tomar puerto en la Base Naval Militar de Lagos, donde el problema de la seguridad para la tripulación se vería perfectamente blindada.¹²

Enterado el Almirante Paz de esta novedad, se comunicó personalmente con la embajadora Pataro, quien le ratificó que en Nigeria las condiciones de seguridad no eran las apropiadas, por lo que desaconsejaba que el buque visitara ese país. Enfatizó, además, que en aquel

El itinerario original de la fragata *Libertad* no preveía recalar en el puerto de Tema en la República de Ghana, sino hacer una escala en el puerto de Lagos, Nigeria.

8 Ni el diario *La Nación* ni el diario *Clarín* dieron cuenta de la zarpada de la fragata el 2 de junio de 2012.

9 Veterano de Guerra de Malvinas.

10 Entrevista del autor a la embajadora Susana Pataro, con fecha del 16 de julio 2024.

11 Entrevista del autor al Contraalmirante VGM (RE) Juan Carlos Bazán, exdirector de Educación de la Armada cuando se produjo el incidente diplomático en Ghana, con fecha del 15 de agosto de 2024.

12 Entrevista del autor al comodoro (RE) Alfredo Blanco, con fecha del 16 de octubre 2024.

momento se habían producido algunos incidentes violentos protagonizados por grupos terroristas islámicos, como Boko Haram, aunque localizadas en el nordeste del país. Señaló también que la Argentina había dado baja prioridad a su agenda internacional con países africanos, con la sola excepción del viaje oficial de la presidente Cristina Fernández a Luan-da (República de Angola) entre el 16 y el 19 de mayo de 2012, y los estrechos vínculos del país con Sudáfrica, con la cual realiza periódicamente el ejercicio Atlasur.¹³ Además de estas razones de peso, la Embajada Argentina en Nigeria no disponía de un agregado naval ni militar: Nigeria no tenía lazos políticos que la unieran a la Argentina. Frente a este lapidario diagnóstico, Paz le solicitó que sugiriera otro puerto alternativo. Pataro recomendó el puerto de Tema, ubicado a unos 30 km al este de Accra, en la República de Ghana, de la que era embajadora concurrente, dado que tenía buenas facilidades logísticas, y hacía poco que aquel puerto había sido visitado por el buque escuela de la Marina de Brasil (fragata tipo Niterói), el cual no había tenido problemas.¹⁴

Previo llamado al ministro de Defensa, Arturo Puricelli, y habiendo este dado la pertinente autorización, el Almirante Paz dio la orden de modificar el itinerario de la fragata por “razones operativas”, decidiendo recalcar en el puerto de Tema en la República africana de Ghana, en lugar del Puerto de Lagos, República de Nigeria. Nada se hizo sin la expresa conformidad del Ministerio de Defensa.

Previo llamado al ministro de Defensa, Arturo Puricelli, y habiendo este dado la pertinente autorización, el Almirante Paz dio la orden de modificar el itinerario de la fragata. Ese cambio de puerto se instrumentó formalmente mediante el director de Organización y Doctrina de la Armada, el ya nombrado comodoro Blanco quien, mediante oficio de fecha 14 de mayo 2012, informó al Ministerio de Defensa que por “razones operativas” se había decidido recalcar en el puerto de Tema en la República africana de Ghana, en lugar del Puerto de Lagos, República de Nigeria. Ello ocurrió apenas 20 días antes de la zarpada del buque escuela. Como queda expuesto, nada se hizo sin la expresa conformidad del Ministerio de Defensa.¹⁵

Un juez ghanés ordena embargar la fragata

La fragata *Libertad*, como estaba previsto, arribó al puerto de Tema, cerca de Accra (República de Ghana en África), el 1 de octubre, luego de cuatro meses de navegación sin novedades de consideración. Ese mismo día se celebró a bordo, como era habitual, una recepción de bienvenida, en la cual participaron autoridades gubernamentales de Ghana, representantes de las FF. AA. y miembros del cuerpo diplomático allí acreditados, de acuerdo con las instrucciones recibidas del Gobierno ghanés. También formó parte de los invitados la embajadora argentina en Nigeria y concurrente en Ghana, Susana Pataro, funcionaria de carrera, quien ya llevaba unos cuatro años en el cargo e iba a tener un rol fundamental en los meses subsiguientes.

A las 8:00 pm del 2 de octubre una persona que se identificó como un funcionario del Poder Judicial de la Corte Superior de Justicia de Ghana (División Comercial) se presentó en la fragata junto a otras personas, con el propósito de entregar una nota oficial fechada ese mismo día, que contenía una orden de la Corte, emitida por el juez Richard Adjei-Frimpong, requiriendo que la fragata fuera retenida en el puerto de Tema.

Esta novedad dejó perplejo al Comandante, Capitán Salonio, que de pronto se encontró solo, frente a un requerimiento judicial de un país extranjero, sin contar con el apoyo de un agregado naval que pudiera abrir un diálogo con el Gobierno africano para liberar el buque. La embajadora Pataro no tenía su residencia habitual en Ghana, solo había estado allí el año anterior para presentar sus cartas credenciales, por lo que no tenía contactos políticos o diplomáticos de peso que pudieran ayudar en esta emergencia. Solo pudo informar de lo ocurrido a la Cancillería para que tomara cartas en el asunto.

Como consecuencia de esta grave situación, el 3 de octubre el ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, el Sr. Héctor Timerman, mantuvo una conversación telefónica con su par de la República de Ghana, el Sr. Alhaji Muhammad Mumuni, donde se le expresó la profunda preocupación del Gobierno argentino sobre la medida tomada contra la fragata

13 En octubre de 2012 la corbeta ARA *Espora* sufrió una avería que la obligó a permanecer varada en la Base Naval de Simon's Town, Ciudad del Cabo.

14 Entrevista del autor al Almirante (RE) Carlos Alberto Paz, del 27 de junio 2024.

15 *Ibid.*, entrevista al Almirante (RE) Carlos Paz.

Libertad, la cual era manifiestamente contraria al derecho internacional, toda vez que violaba la inmunidad que gozan los buques de guerra. El ministro argentino requirió a su contraparte adoptar en forma urgente las medidas necesarias para poner fin a esta situación vergonzosa. Asimismo, le recordó a su par ghanés que la fragata *Libertad* estaba de visita oficial, que formaban parte de la tripulación funcionarios de otros nueve Estados y, finalmente, que la presencia del buque escuela pretendía transmitir un mensaje de paz y amistad entre ambos países. Por estas razones, y las normas vigentes del derecho internacional general, debía evitarse que esta situación irregular no escalara a un incidente diplomático.

A pesar de que ya se había iniciado el contacto entre las autoridades de Argentina y Ghana para destrabar el incidente, el 4 de octubre una persona que dijo representar a la autoridad portuaria de Tema se presentó en el buque, juntamente con un agente marítimo, y solicitó ver al Comandante de la fragata, con el propósito de tomar posesión de los documentos del buque y del cofre de la bandera, conforme a la orden impartida por la Corte Superior de Ghana (División Comercial). Este requerimiento fue denegado de plano por el Comandante del buque argentino.

Se desata una crisis en el gabinete

La insólita y absurda medida judicial adoptada por el juez africano tomó por sorpresa al Gobierno, que no había previsto semejante embestida. El titular de la Armada sabía perfectamente que dicha medida era violatoria del derecho internacional y así se lo hizo saber a su superior, el ministro Puricelli.¹⁶ Paz, de 58 años, había asumido sus funciones en diciembre del año anterior. Además de marino, se había graduado de abogado en la Universidad de Buenos Aires y de licenciado y profesor en Filosofía. Arturo Puricelli, su superior inmediato, era un abogado de 65 años (exgobernador de Santa Cruz) que había asumido en Defensa el 15 de diciembre de 2010, en reemplazo de Nilda Garré, luego de que esta fuera designada ministra de Seguridad. Posteriormente, fue confirmado en el cargo el 10 de diciembre de 2011, durante el segundo mandato de la presidente Cristina Fernández. Ambos hombres se estimaban y, hasta entonces, habían trabajado en absoluta armonía.

El viernes 12 de octubre la noticia apareció por primera vez en los medios: “La fragata *Libertad* se queda en Ghana: la justicia falló contra La Argentina”,¹⁷ tituló *La Nación* en su edición impresa. *Clarín*, por su parte, se hizo eco de la gravedad del incidente en una breve nota titulada “Por un fallo, la fragata *Libertad* aún no puede dejar Ghana”.¹⁸ Causó alarma en la opinión pública y en la comunidad naval la gravedad de la noticia y aún más la posibilidad de perder al buque escuela. Los familiares y amigos de la tripulación estaban consternados.

El ministro Puricelli y el Almirante Paz acordaron emitir un comunicado de prensa para dar a conocer oficialmente la situación del buque. El domingo 14 de octubre el secretario

Edición de hoy a cargo de Martín Rodríguez Yebra | www.haaccion.com/politica | @politica_LN | FOTODIAGRAMA.COM

CONFLICTO INTERNACIONAL | MEDIDA CONTRA EL BUQUE ESCUELA DE LA ARMADA



Ayer, los tripulantes de la Fragata Libertad hicieron actividad física en el puerto de Tema

La Fragata Libertad queda retenida en Ghana por orden judicial

El Gobierno envió una misión para negociar “al más alto nivel político” y denunció que el fallo “viola las normas internacionales”: hay riesgo de un embargo a pedido de los “fondos buitres” en Nueva York

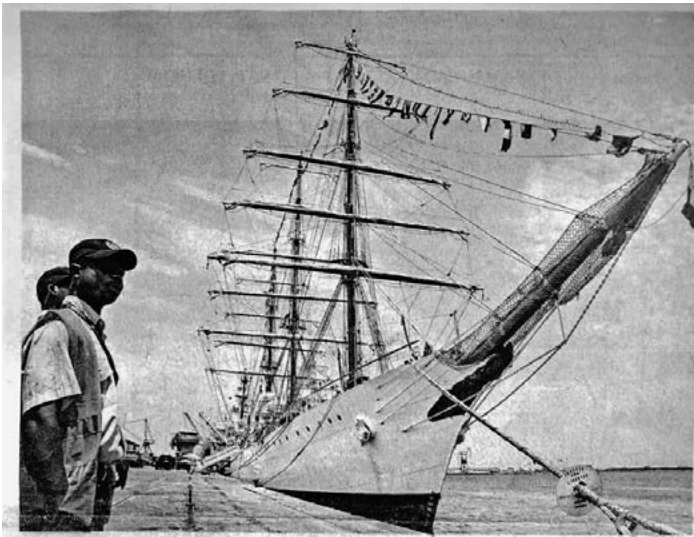
Viene de tapa
“La situación está muy complicada y todo indica que el camino a un embargo de bienes es inevitable”, comentó a LA NACION una calificada fuente de la Cancillería que detalló que en el Palacio San Martín ayer había un clima de nerviosismo y malestar.
Hacia la noche, la situación se tornó irreversible y los informes que enviaba la embajadora Patiaro eran desalentadores. La Argentina presentó una demanda contra la detención del buque para reclamar inmunidad soberana debido a que por su naturaleza de buque militar no podía ser el objeto de acreedores. Pero el fallo de la justicia de Ghana rechazó este argumento. “La defensa ha desahogado el acuerdo de transacción que estaba renunciando a la inmunidad desde el punto de vista la acción que busca el demandante cumple con las leyes”, dijo el juez Prinsong.
Ace Arimkhal, abogado de NMI Capital, detalló a la agencia Reuters que sus clientes estaban buscando un depósito de por lo menos 20 millones de dólares antes de liberar el buque y remarcar que la Argentina debía a sus acreedores “más de 300 millones de dólares”. Pero con Buenos Aires habiendo rechazado el pago de una flota y en un comunicado de la Cancillería y el Ministerio de Defensa se adelantó que la Argentina insistiría en la vía judicial para recuperar el buque.
“Con esta medida, que compromete la responsabilidad internacional de Ghana, se agrega a la cuestión judicial una dimensión política que afecta las relaciones bilaterales”, advirtió el Gobierno. A la vez, el comunicado del Gobierno destacó que “conlleva en que la respuesta” de Ghana “permita poner fin rápidamente a la controversia”. Pero agregó que de no ser así, “utilizará todos los recursos disponibles, tanto en el ámbito bilateral como internacional, para el reconocimiento de sus derechos soberanos”. Asimismo, no se dio a conocer la estrategia de la Argentina. Solo se supo que el juez Zouin Forti viajó un grupo de diplomáticos del área legal de la Cancillería. El Gobierno se limitó a decir que la decisión de Ghana “viola normas internacionales, a raíz de un litigio iniciado por fondos especulativos con bonos en default”.
En ese sentido, La Casa Rosada entendió que “las normas internacionales congozan las comunidades de los que goza la fragata en su condición de buque de guerra”. Así, la Cancillería argentina se lamentó que el juez de Accra hubiera tomado como válidos los argumentos del fondo NMI, para dar vía a lo que consideró un “ilegítimo embargo” de la fragata.
Como medida extrema se evaluó la posibilidad de que el próximo paso de la justicia de Ghana sea aceptar el pedido de los bonistas de poner en venta la fragata mediante una subasta. No está claro aún si esa decisión le compete a la justicia de Ghana. Tampoco está definido el valor monetario de la Fragata Libertad, más allá de que es considerado un buen emblemático del patrimonio argentino. Solo se supo que desde que quedó varado por orden judicial en el puerto de Tema hace 10 días el buque debe pagar US\$ 50.000 de

El 4 de octubre una autoridad portuaria de Tema se presentó en el buque, con un agente marítimo, y solicitó ver al Comandante de la fragata, con el propósito de tomar posesión de los documentos del buque y del cofre de la bandera, conforme a la orden impartida por la Corte Superior de Ghana (División Comercial). Este requerimiento fue denegado de plano por el Comandante del buque argentino.

¹⁶ *Ibid.* entrevista al almirante (RE) Carlos Alberto Paz.

¹⁷ *La Nación*, del 12 de octubre de 2012, págs. 1 y 6.

¹⁸ *Clarín*, del 12 de octubre de 2012, págs. 1 y 3.



La Fragata Libertad, ayer, amarrada en el puerto de Tema, en Ghana, por una orden judicial

FOTO: EFE

La Fragata Libertad se queda en Ghana: la justicia falló contra la Argentina

BONOS EN DEFAULT. La decisión judicial es el primer paso que permitiría a fondos buitres quedarse con un bien del Estado nacional; el Gobierno envió una misión

Martín Dinatale
LA NACION

En el lugar menos pensado del mundo con uno de los bienes quizás más simbólicos del patrimonio argentino, el Gobierno sufrió ayer un duro golpe judicial internacional: un juez de Ghana determinó que la Fragata Libertad no podrá zarpar del puerto de Tema, donde está anclada desde hace 11 días, por una demanda contra el Estado argentino que trabajan fondos buitres de Estados Unidos.

La decisión judicial de Ghana se hizo eco de un pedido de buques emitido por un tribunal de Nueva York y es un primer paso para un posible embargo de bienes del Estado argentino. Así, sería la primera acción concreta contra la Casa Rosada, que se niega a pagar la totalidad de los bonos a los acreedores.

La preocupación del Gobierno cayó tan profundo que anoche se decidió enviar a Ghana al vicecanciller Eduardo Zúñiga y al viceministro de Defensa, Alfredo Forti, con la intención de evitar el embargo del buque en el que se encuentran varios, 289 marinos. La orden que emitió la presidenta Cristina Kirchner a sus enviados fue tajante: "Argentina no cederá su soberanía ante los fondos buitres".

Sin embargo, la decisión del juez Richard Adjei Frimpong, del Tribunal de Comercio de Accra, pa-



rece determinante ante el pedido de embargo del fondo NML Capital Ltd., afiliado de la firma Elliott Management. El juez de Ghana determinó que el barco argentino carece de inmunidad y de esta manera impidió que zarpe del puerto de Tema.

La Cancillería y el Ministerio de Defensa intentaron en vano hacer gestiones por la vía diplomática para evitar la decisión judicial. A la vez, el abogado Larry Oso, contratado por la Argentina en Nueva York, y la embajadora argentina en Nigeria, Susana Pataro, que se trasladó a Ghana, tampoco lograron evitar la decisión del juez Frimpong. **Página 6**



El Gran Libro Clarín del Crochet
ENTREGAN 111 VESTIDOS Y TUNICAS COMPRA OPCIONAL

Selección, asado y buena onda

El plantel viaja hoy a Chile para enfrentar mañana al local. En la foto, Mascherano, ayer, con el parrillero oficial. **EL DÍA**

El escándalo de la Fragata Libertad

La Armada dice que parar en Ghana fue decisión del Gobierno

► El secretario de la Fuerza aseguró que fue "una decisión interministerial". Lo hizo en medio de una fuerte disputa en el Gabinete acerca de la responsabilidad por el recorrido de la Fragata. El buque lleva retenido 13 días por un reclamo de bohistas extranjeros. **EL DÍA**

Misión rescate La difícil gestión oficial para recuperar el buque



El Almirante Paz le hizo saber sin rodeos al ministro Puricelli su desacuerdo con su pase a disponibilidad, argumentando que sus subordinados cumplieron con su deber, en base a las órdenes impartidas por el titular de la Armada y consensuadas con el Ministerio de Defensa.

general de la Armada, Contraalmirante Luis María González Day, afirmó a los medios que "el buque llegó al país africano por una decisión interministerial".¹⁹ Esta declaración, consensuada con Defensa, no cayó bien en el Gobierno, que pretendía desprenderse del costo político que iba a generar el incidente. Fue así como, poco después, el Almirante Paz fue convocado por Puricelli al Ministerio de Defensa para manifestarle que la presidenta Cristina Fernández había decidido pasar a disponibilidad al citado oficial, juntamente con el director de Organización y Doctrina de la Armada, pese a que el cambio de destino se había acordado con Defensa, conforme el parte de la embajadora Pataro acreditada en Nigeria.

El Almirante Paz le hizo saber sin rodeos al ministro Puricelli su desacuerdo con tal medida, argumentando que sus subordinados no habían hecho más que cumplir con su deber, en base a las órdenes impartidas por el titular de la Armada y consensuadas con el Ministerio de Defensa. Sugirió al ministro algunas alternativas para el manejo de la crisis hasta que las cosas se enfriaran. Durante la reunión que ambos mantuvieron en el piso trece del Edificio Libertador, Puricelli consultó telefónicamente a la jefa del Estado quien, no obstante, ratificó su posición. Esto no dejó otra alternativa al Almirante Paz que dar un paso al costado. Inmediatamente, solicitó ser relevado de sus funciones y así quedó asentado en el decreto firmado por el Poder Ejecutivo.

19 Entrevista del autor con el Contraalmirante (RE) Luis González Day, del 26 de junio de 2024. Ver también <https://www.infobae.com/2012/10/14/675821-la-armada-aclaro-que-el-viaje-ghana-fue-una-decision-interministerial/>.



El Almirante Paz es relevado a su pedido por el episodio en Ghana.

El martes 16 de diciembre, en la ceremonia de cambio de autoridades navales, celebrada en el tercer piso del Edificio Libertad ante oficiales, agregados navales extranjeros, diplomáticos y la totalidad de sus compañeros de promoción, el Almirante Paz se fue aplaudido por sus camaradas de armas.²⁰ En su breve mensaje de despedida, Paz afirmó que se retiraba con “la conciencia tranquila”, aunque por la crisis de la fragata no había llegado a cumplir un año de gestión.²¹ Sin pronunciar palabras de despedida al Jefe del Estado Mayor Naval saliente, el ministro Puricelli nombró para sucederle al subjefe de la Armada al Vicealmirante Daniel Alberto Martín, de 57 años, el primer submarinista en ocupar la jefatura de la Armada.²² El día anterior habían pasado a disponibilidad al Contraalmirante González Day y al Comodoro Blanco. Aunque aún no está muy claro si ambos hechos están conectados en la cartera de Defensa, la directora de Inteligencia Militar, Lourdes Puente Olivera, solicitó su renuncia.²³

El lunes 22 de octubre la jefa de Estado declaró a la prensa que mientras ella ocupara la primera magistratura “podrán quedarse con la fragata, pero con la libertad, la soberanía, y la dignidad de este país no se va a quedar ningún fondo buitres, ni nadie”,²⁴ palabras que no cayeron bien en los círculos navales ni en el público en general. En un intento por apaciguar el desgaste que generó la crisis, el Gobierno aseguró, por intermedio de la Cancillería, que iba a recuperar la fragata como se hizo con los 28 bienes públicos embargados desde 2003 por los fondos buitres. Embargos que, curiosamente, el Estado nunca había informado e incluso había desmentido.²⁵ ¿Era razonable pensar que podrían embargar un buque de guerra? Hoy sabemos que el vicedirector Eduardo Zuain había alertado sobre los riesgos de un posible embargo, aunque solo se mencionó a Europa y no a África como punto crítico de una eventual medida judicial.²⁶ No obstante, el Ministerio de Relaciones Exteriores, a cargo de Héctor Timerman, estrecho colaborador de la presidente Fernández, no objetó el itinerario que incluía, además de Ghana, los puertos de Angola y Senegal. El Gobierno pretendía con ello un acercamiento político a África. Es decir, prevaleció la decisión política de priorizar el acercamiento con esos países como prolongación de los contactos previos de la Argentina con Angola, sin medir otras consecuencias.²⁷

La justicia ghanesa confirma el embargo

Los esfuerzos para resolver la situación y obtener una respuesta oficial favorable del Gobierno ghanés comenzaron inmediatamente después de la detención del buque. El Gobierno argentino envió una delegación de alto nivel, encabezada por el viceministro de defensa

El 22 de octubre la jefa de Estado declaró a la prensa que mientras ella ocupara la primera magistratura “podrán quedarse con la fragata, pero con la libertad, la soberanía, y la dignidad de este país no se va a quedar ningún fondo buitres, ni nadie”, palabras que no cayeron bien en los círculos navales ni en el público en general.

20 De Vedia, M. (17 de octubre de 2012). Frialidad en el acto de la Armada. *La Nación*.

21 *Ibid.* pág. 5.

22 Bóveda, J. R. (2007). *Malvinas: La odisea del submarino Santa Fe*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

23 *Ibid.* entrevista con el Almirante Carlos Alberto Paz.

24 *La Nación* (22 de noviembre de 2012). El largo calvario de la Fragata Libertad. *La Nación*.

25 Obarrio, M. (26 de octubre de 2012). Revelan una lista de 28 embargos anteriores. *La Nación*, pág. 6.

26 *La Nación* (18 de octubre de 2012). Fragata Libertad: el costo de la impericia. *La Nación*, pág. 36.

27 *Ibid.* *La Nación*, pág. 36.

30 | EDITORIALES | CARTAS

LA NACION

Fundado por Bartolomé Mitre el 4 de enero de 1870

Número 1, Año 1 "LA NACION SERÁ UNA TRIBUNA DE DOCTRINA"

Director: Bartolomé Mitre

El largo calvario de la Fragata Libertad

La imprudencia y la impericia del Gobierno han puesto en riesgo al buque escuela y a su tripulación en un puerto africano en el que jamás debió amarrar

Desde que, a la vista del mundo entero, el 2 de octubre pasado nuestro buque escuela, la Fragata Libertad, fuera retenida en el puerto de Tema, en Ghana, como resultado de una orden emanada de un tribunal judicial local, el bochornoso caso no ha hecho más que agravarse, por malos manejos.

A la combinación de imprudencia e impericia que equivocadamente llevara a nuestra fragata escuela a las costas de Ghana, se ha sumado, después de su detención, la característica obstinación y falta de criterio de nuestras autoridades nacionales que han puesto en peligro la vida de los tripulantes que hoy custodian nuestro buque.

Hablamos de su capitán, Pablo Lucio Saloni, y de los 44 tripulantes que lo acompañan en el cometido común de garantizar la seguridad y el mantenimiento del emblemático navío. El resto de la tripulación, incluyendo los cadetes extranjeros que habían sido invitados al periplo de nuestro buque escuela, fue, recordemos, repatriado.

Cumpliendo órdenes de su superioridad, ellos debieron impedir con sus armas a la vista el ingreso de marineros y trabajadores locales que procuraban cambiar de ubicación a la Fragata. Si ellos, que también cumplían órdenes, hubieran actuado con imprudencia, el incidente podría haber generado violencia, con todos los riesgos que ello supone.

No se ha aclarado debidamente cuál es la razón por la que no se puede acceder al cambio de ubicación solicitado por autoridades portuarias locales. Cabe suponer que no es un capricho, ni una provocación, pero lo cierto es que la explicación pública requerida simplemente no existe.

Con la llegada a Tema de nuestra embajadora en Nigeria y Ghana, María Susana Pataro, las cosas parecen haberse calmado un tanto, aunque obviamente no se sabe por cuánto tiempo.

No obstante, nuestras autoridades, como es su peligroso estilo, también en esto arremeten contra todo y contra todos, con la cuota de absurda

La detención de la Fragata ha sido consecuencia, cabe aclarar, de una orden judicial emanada de un tribunal local, con motivo de una presentación de acreedores de nuestro país que en su momento no aceptaron la renegociación de los términos de sus créditos que la Argentina logró imponer a la mayoría de sus acreedores. Por esta razón hoy procuran lograr, de mil maneras, que nuestras autoridades les paguen lo que, según los títulos que tienen en su poder, se les debe efectivamente.

Recientemente nuestro país se ha presentado ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, en Hamburgo, Alemania, para que Ghana —que ha desconocido las estipulaciones de la Convención que gobierna el derecho del mar que garantiza la inmunidad del buque— se vea obligada a dar los pasos necesarios para liberar a nuestro buque de guerra y permitir su reaprovisionamiento para poder zarpar sin más dificultades. El 29 y el 30 del corriente mes se realizarán las audiencias ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar.

Llama la atención, además, que la justicia ghanesa no haya advertido que tiene frente a sí una cuestión no justificable, desde que la inmunidad de los buques de guerra extranjeros es un tema que claramente tiene que ver con el manejo de las relaciones exteriores de cada país, que corresponde al Poder Ejecutivo.

El problema que originó este desagradable episodio, que lastima a todos los argentinos por igual, tiene que ver con la decisión del Ejecutivo de no negociar con nuestros acreedores que permanecen impagos, aunque por allí pase la solución de esta cuestión.

Se trata, una vez más, de salir de la patología y de actuar como el resto de las naciones en temas como el que nos ocupa. Sin intimidar ni amenazar a quienes debemos dinero. Sin tratar de ser distintos de todos los demás, lo que suele ser caro.

Pero para esto hay que advertir cómo, en realidad, funciona el mundo. Lo que siempre parece un imposible para el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner. Esto es lo contrario de tratar de con-

Alfredo Forti y el vicedirector embajador Eduardo Zuain, para intentar destrabar la cuestión. Sin embargo, las autoridades gubernamentales africanas no respondieron a estos pedidos, por lo que la fragata *Libertad* debió permanecer retenida en el puerto de Tema, en cumplimiento de la medida cautelar ordenada por la justicia de Ghana.

En vista de la solapada actitud adoptada por las autoridades de Ghana, el Gobierno argentino solicitó al juez interviniente, que había ordenado la medida cautelar contra la fragata *Libertad*, que desestimara en forma inmediata la orden, a la vez que se le informó que carecía de jurisdicción y que se abstuviera de formular nuevas medidas vinculadas o en contra de la fragata *Libertad*, dado que ello implicaba una flagrante violación a la inmunidad del citado buque.

Posteriormente, el juez celebró una audiencia a la que asistieron la embajadora argentina concurrente en Ghana, Susana Pataro, el director de Asuntos Legales y Consulares del Ministerio de Relaciones Exteriores de Ghana, el Sr. Ebenezer Apraku, como así también los representantes del demandante. En dicha audiencia, el asesor legal del Ministerio de Relaciones Exteriores de Ghana expresó su apoyo total al reconocimiento de la inmunidad argentina a la jurisdicción de la Corte de Ghana, como así también a la inmunidad e inviolabilidad de la que gozaba la fragata *Libertad* en su condición de buque de guerra extranjero.

A pesar de la claridad de los precedentes aplicables al caso, la opinión expresada por el representante del Ministerio de Relaciones Exteriores de Ghana, y lo dispuesto por las leyes

internacionales en cuanto a la clara responsabilidad del Gobierno de Ghana, el juez Frimpong, el 11 de octubre de 2012, confirmó la resolución de retener a la fragata ARA *Libertad*. Esto impedía al buque escuela argentino continuar con el programa de visitas previstas a otros Estados (Angola, Namibia, Sudáfrica, Brasil y Uruguay) y los compromisos asumidos con los oficiales extranjeros que se encontraban a bordo al momento de estos eventos.²⁸

28 International Tribunal for the Law of the Sea. The "ARA Libertad" Case (Argentina v. Ghana), Provisional Measures. Ver <https://www.italos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-20/>.

Se activa el procedimiento de arbitraje

Ante el desconocimiento de la justicia de Ghana de la inmunidad de jurisdicción que gozaba el buque escuela, el Gobierno argentino no tuvo otra alternativa que activar el mecanismo de solución de controversias que prevé la convención de Derecho del Mar en su anexo VII (Arbitraje), para de ese modo poder lograr la jurisdicción compulsiva del Tribunal Internacional de Derecho del Mar (TIDM) en el caso, en lo que pasó a denominarse el caso 20 ARA *Libertad* (Argentina vs. Ghana).

La negativa de Ghana a aceptar la jurisdicción del TIDM obligó al Gobierno argentino, por intermedio de la embajadora Pataro, a poner en marcha el procedimiento arbitral, notificando la demanda al Gobierno de Ghana el 30 de octubre de 2012. El procedimiento establecía un plazo perentorio de 14 días para que Ghana liberara al buque. Vencido dicho plazo, la Argentina quedaba habilitada a iniciar el procedimiento arbitral y a solicitar las denominadas “medidas provisionales”, en los términos del art. 290, parágrafo 5 de la Convención, para lograr la rápida liberación del buque. Este procedimiento sumarísimo permite, bajo determinadas condiciones, obtener un pronunciamiento previo al “arbitraje” que definiría el fondo de la cuestión entre las partes.²⁹

El 14 de noviembre de 2012 expiró el plazo, sin que el Gobierno de Ghana hubiera tomado medidas para liberar al buque escuela. La Argentina quedó así habilitada a presentar su caso ante la sede del tribunal internacional (TIDM) con sede en Hamburgo, Alemania, solicitando las medidas provisionales antes indicadas, al considerar que estaban reunidos todos los requisitos legales para su procedencia. Entre los miembros de aquel prestigioso organismo internacional que debía decidir la suerte de la fragata ARA *Libertad* se encontraba entonces la embajadora Elsa Kelly, diplomática, jurista y legisladora argentina de amplia trayectoria y de renombre internacional.

Entre los fundamentos de la medida cautelar solicitada por el Gobierno argentino, se destacaban los siguientes:

- a) La República de Ghana había violado la obligación de acatar la inmunidad de jurisdicción que gozaba la fragata por tratarse de un buque de guerra argentino, en los términos del art. 32 de la Convención y las reglas del derecho internacional general en la materia.
- b) El Gobierno argentino invocó que Ghana había prestado conformidad a la visita oficial del buque escuela, reconociendo su condición de buque de guerra y, al hacerlo, había reconocido también su inmunidad.
- c) También reiteró que el consejero legal de la Cancillería ghanesa estaba de acuerdo que en el caso era aplicable la inmunidad de jurisdicción a la fragata *Libertad* por tratarse de un buque de guerra, en los términos del art. 29 de la Convención.³⁰
- d) Asimismo, se destacó que la renuncia general a la inmunidad de jurisdicción o ejecución (contenida en los bonos que se pretendía ejecutar) no afectaba la inmunidad de un buque de guerra, que tiene un carácter autónomo, y así lo ha reconocido la jurisprudencia, conforme al derecho internacional en la materia.

El Gobierno ghanés argumentaba que no era de aplicación el art. 18 párrafo 1b de la Convención de Derecho del Mar, dado que el buque escuela argentino se encontraba en aguas interiores del Estado ribereño.

Los días 29 y 30 de noviembre los equipos legales de cada parte presentaron su caso ante el tribunal en Hamburgo, Alemania, a través de dos audiencias orales, conforme al procedimiento vigente en los términos del art. 26 del estatuto.

El 30 de octubre de 2012 se puso en marcha un procedimiento arbitral que establecía un plazo perentorio de 14 días para que Ghana liberara al buque. Vencido dicho plazo, la Argentina quedaba habilitada “medidas provisionales” y solicitar la rápida liberación del buque.

²⁹ Entrevista del autor a la embajadora Susana Ruiz Cerutti, del 24 de noviembre de 2021.

³⁰ En su parte pertinente, el art. 29 de la CIDM dispone que “... todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares”.

El 7 de noviembre las autoridades portuarias intentaron abordar el buque y moverlo en contravención a la posición de su Comandante, cortando el suministro de agua y electricidad de la Fragata, en preparación del traslado del barco al amarradero número 6. Los tripulantes de la fragata levantaron la planchada para impedir el abordaje y se apostaron en posiciones defensivas con armamento a la vista, aunque sin munición, para disuadir cualquier intento.

Momento de tensión a bordo: intento fallido de cambio de amarradero

No conformes con ello, la autoridad portuaria solicitó al juez Frimpong que autorizara el cambio de amarradero de la fragata, alegando que la presencia del buque estaba causando congestión en el puerto y la consecuente pérdida de dinero. Al tomar conocimiento de esta requisitoria por un órgano administrativo, el Gobierno argentino envió una nota a su par ghanés el 31 de octubre de 2012, manifestando que ninguna autoridad administrativa o judicial tenía jurisdicción para ordenar a un buque de guerra argentino a implementar tal medida, y menos aún para mover el buque por propia iniciativa. El 5 de noviembre de 2012, y pese a estar al corriente del procedimiento arbitral instituido por la Argentina contra Ghana, y del pedido de medidas provisionales, el juez Frimpong dio el visto bueno a las autoridades portuarias para mover el buque. Argentina apeló inmediatamente la medida.³¹

El 6 de noviembre abogados de Ghana actuaron en representación de la República Argentina y alertaron a las autoridades del Puerto de Tema sobre el recurso interpuesto, que tenía carácter suspensivo de la medida y, por lo tanto, solicitaron a las autoridades portuarias abstenerse de cualquier medida de ese tipo contra la fragata *Libertad*. No obstante, el 7 de noviembre las autoridades portuarias intentaron abordar el buque y moverlo en contravención a la posición de su Comandante. Un artículo de *The Chronicle* indicó que el incidente comenzó a las 6 de la mañana del miércoles, cuando las autoridades del puerto cortaron el suministro de agua y electricidad de la Fragata, en preparación del traslado del barco al amarradero número 6. A las 06:15, los tripulantes de la fragata levantaron la planchada de la nave para impedir el abordaje por este medio. Asimismo, se apostaron en posiciones defensivas con armamento a la vista, aunque sin munición, para disuadir algún intento de abordaje por otra vía. Durante cuatro horas, según *The Chronicle*, hubo máxima tensión hasta que llegó al puerto la embajadora Susana Pataro para negociar con la autoridad portuaria (Ghana Ports and Harbours Authority). No obstante, los empleados del puerto ubicaron una grúa para abordar el buque sin una orden judicial. El propio Puricelli debió comunicarse con su par ghanés, Joseph Henry Smith, a quien le solicitó su intervención, lo que detuvo la maniobra.³² Ese mismo día, 7 de noviembre, la Argentina envió una nota al Gobierno de Ghana, protestando en términos enérgicos esta nueva violación de la inmunidad del buque y el agravamiento de la disputa pendiente de arbitraje.³³

Desde aquel día, la situación permaneció muy tensa, debido a la conducta de la autoridad portuaria y su personal de seguridad. El Comandante de la fragata *Libertad* fue amenazado con ser demandado por desacato frente a la Corte de Ghana, como resultado de los hechos del 7 de noviembre, una experiencia por demás desagradable e inédita para un oficial naval argentino.

El Gobierno decide repatriar a la tripulación

Debido a la confirmación de la orden judicial del juez Frimpong, llevada adelante por la autoridad portuaria, el buque quedaría sin los servicios esenciales. El riesgo para la tripulación se derivaba de la prohibición impartida por el juez ghanés de proveer de combustible a la fragata, lo que impediría el funcionamiento de los generadores de energía del buque que abastecen la luz eléctrica, agua potable, refrigeración de los alimentos y funcionamiento de los baños. Como resultado de esta acción, era de prever que el buque se quedaría sin combustible en el corto plazo.³⁴

Ante esta situación, el Gobierno argentino ordenó evacuar la fragata, la que ya llevaba 20 días retenida en Ghana. La medida fue anunciada el 20 de octubre por el canciller Timerman, junto al ministro de Defensa Arturo Puricelli, quien denunció que los 326 tripulantes

31 Pique, E. (10 de noviembre de 2012). Con fusiles, los marinos impidieron el traslado de la Fragata *Libertad*. *La Nación*. Ver <https://www.lanacion.com.ar/politica/con-rifles-los-marinos-impidieron-el-traslado-de-la-fragata-libertad-nid1525166/>.

32 *Ibid.* *La Nación*, pág. 24.

33 International Tribunal for the Law of the Sea. The "ARA *Libertad*" Case (Argentina v. Ghana). Provisional Measures. Ver <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-20/>.

34 Veneranda, M. (21 de octubre de 2012). Fracasen las negociaciones y ordenan evacuar a la tripulación de la *Libertad*. *La Nación*. Ver <https://www.lanacion.com.ar/politica/fracasen-las-negociaciones-y-ordenan-evacuar-a-la-tripulacion-de-la-libertad-nid1519271/>.

del navío estaban en riesgo por “falta de garantías”. El comunicado incluyó fuertes críticas al Gobierno africano y al juez que había acogido el pedido de los bonistas. En dicha ocasión, el canciller Timerman sostuvo:

La Presidenta ha decidido evacuar en forma inmediata a la totalidad de los tripulantes argentinos y no argentinos a fin de preservar su integridad y dignidad, dejando a bordo únicamente al capitán y una dotación mínima necesaria para atender a la fragata. La Argentina hace responsable al gobierno ghanés de todos y cada uno de los daños que sufra la fragata *Libertad* hasta su liberación y de todos los perjuicios ocasionados por un acto ilegal y violatorio de las normas internacionales.³⁵



El Ministro Puricelli recibe a la tripulación repatriada.

Esta medida tomó por sorpresa a la Armada y al Comandante del buque. El Capitán Salonio era de la opinión de que la plana mayor y tripulación del buque no debía ser evacuada, pues daba una señal equivocada. Las autoridades políticas en Buenos Aires dispusieron, no obstante, que el Comandante permaneciera a bordo con una reducida dotación. Salonio seleccionó a 44 hombres, número que se consideró suficiente para la maniobra del buque en caso de necesidad. El entonces Segundo Comandante, Capitán de fragata Carlos María Allievi (luego Vicealmirante, y actual Jefe del Estado Mayor General de la Armada), recibió la orden de regresar a Buenos Aires junto a los guardiamarinas en comisión y los invitados extranjeros, un total de 281 personas, vía vuelo chárter de Air France. En la madrugada del jueves 25 de octubre los marinos arribaron al Aeropuerto Internacional de Ezeiza: la sensación agrídulce por el abrupto final del viaje era compartida por la mayoría de la tripulación. “Hemos aguantado con entereza, aplomo y responsabilidad”, declaró el Capitán Allievi.³⁶ Al mediodía, pocas horas después de su llegada, el ministro de Defensa, Arturo Puricelli, les dio la bienvenida en el apostadero naval Buenos Aires.

El Capitán Salonio era de la opinión de que la plana mayor y tripulación del buque no debía ser evacuada, pues daba una señal equivocada. Las autoridades políticas en Buenos Aires dispusieron, no obstante, que el Comandante permaneciera a bordo con una reducida dotación.

El fallo del Tribunal Internacional de Derecho del Mar

El 30 de noviembre de 2012 el Tribunal Internacional de Derecho del Mar se retiró a deliberar y citó a las partes para el 15 de diciembre. Dada la urgencia del tema, el TIDM trabajó contra reloj para dirimir la cuestión.

En la fecha señalada, el Tribunal emitió su fallo por unanimidad de sus integrantes (esto incluía al juez *ad hoc* Thomas Mensah, designado por el Gobierno de Ghana), haciendo lugar, hasta tanto se tomara una decisión por el sistema del anexo VII del tribunal arbitral, a la medida provisional solicitada por el Gobierno argentino, en los términos del art. 290 párrafo 5 de la Convención.³⁷

En ese orden, dispuso que “Ghana liberará de inmediato y sin condiciones la fragata ARA *Libertad*, garantizará que la fragata ARA *Libertad*, su comandante y tripulación puedan salir del puerto de Tema y de las zonas marítimas bajo la jurisdicción de Ghana, y garantizará que la fragata ARA *Libertad* sea reabastecida a tal efecto”.³⁸ Se fijó como plazo máximo para el cumplimiento de la medida el 22 de diciembre de 2012. El tribunal consideró *prima facie*

35 La Nación (21 de octubre de 2012). Deciden repatriar a la tripulación de la Fragata Libertad. *La Nación*, págs. 1 y 9.

36 De Vedia, M. (26 de octubre de 2012). Los marinos lamentaron el regreso y prometieron volver. *La Nación*, pág. 7.

37 International Tribunal for the Law of the Sea. The “ARA Libertad” Case (Argentina v. Ghana), Provisional Measures. Ver <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-20/>.

38 Press Release, de fecha 15 de diciembre de 2012, emitido por el Tribunal Internacional de Derecho del Mar.

39 *Ibid.* International Tribunal for the Law of the Sea.

40 *La Nación* (16 de diciembre de 2012). Después de 74 días, ordenaron liberar la Fragata *Libertad*. *La Nación*.

41 Integraban la delegación argentina en Hamburgo (Alemania) ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar el embajador Horacio Basabe, el profesor Marcelo Kohen, el profesor Gerhard Hafner, el embajador Holger Martinsen, el cónsul general argentino en Hamburgo embajador Manuel Fernández Salorio, la hoy consejera Érica Lucero y la embajadora Liliana Bunur.

el caso sometido al tribunal por la Argentina, pues tenía bases suficientes para invocar la jurisdicción del Tribunal, conforme al sistema arbitral previsto en el Anexo VII. Habiendo el tribunal examinado si la urgencia de la situación requería la prescripción de medidas provisionales, y de conformidad con las normas del derecho internacional general, el tribunal consideró *inter alia* que un buque de guerra gozara de inmunidad (párrafo 95), y que cualquier acto que impidiera por la fuerza a un buque de guerra realizar su misión y cumplir con sus deberes era una fuente de conflicto que podía poner en peligro las relaciones amistosas entre Estados (párrafo 97). Sobre esa base, el TIDM concluyó que, bajo las circunstancias del presente caso, y de conformidad con el art. 290 párrafo 5 de la Convención, la urgencia de la situación requería la prescripción por parte del Tribunal de medidas provisionales que aseguraran el cumplimiento de las reglas del derecho internacional aplicable, de modo de preservar los derechos de las partes (párrafo 100).³⁹

Contundente éxito diplomático argentino



La embajadora Susana Ruiz Cerutti con el juez ghanés Thomas Mensah.

La embajadora Pataro, junto a sus dos choferes (Sany, izquierda y Mohamed, derecha) y la fragata *Libertad* de fondo



El fallo fue dado a conocer a las 15:00 en Hamburgo, Alemania, por el presidente del Tribunal, el japonés Shunji Yanai. El diario *La Nación*, en su edición del 16 de diciembre de 2012, anunció en primera plana y con grandes letras de molde: “Después de 74 días, ordenaron liberar la fragata *Libertad*”.⁴⁰ En realidad, habían sido 77 días, tal como lo señaló la embajadora Pataro, y como veremos más adelante. La asesoría legal de la Cancillería, a cargo de la embajadora (y excanciller) Susana Ruiz Cerutti y equipo,⁴¹ había logrado su objetivo. De este modo, el TIDM puso fin al conflicto entre Argentina y Ghana, después de más de dos meses de tensión e incertidumbre. El fallo del tribunal obligó a las autoridades de Ghana a garantizar la provisión y el abastecimiento del buque escuela de la Armada, y no le impuso a la Argentina el pago de ninguna fianza o caución.

La embajadora Pataro, junto a sus dos choferes Sany y Mohamed, estuvo presente el 19 de diciembre de 2012 en el muelle de Tema para ser testigo de la zarpada del buque. Así pudo constatar el avituallamiento de la nave con sus propios ojos y ver con gran ansiedad toda la maniobra de zarpada. De acuerdo con su testimonio, no pudo evitar sentir una gran emoción cuando finalmente se soltaron las amarras hacia las 16:30 (13:20 hora argentina) y el buque comenzó a alejarse lentamente del muelle 11, asistido por dos remolcadores. El enorme velero, con el práctico a bordo, fue virando para salir del transitado puerto africano, rumbo al mar abierto. Mientras ello ocurría,

mantuvo un diálogo telefónico minuto a minuto con su amiga y colega Susana Ruiz Cerutti, a quien le iba describiendo la escena y todas las novedades conforme ocurrían. En un momento dado, tomó la línea el canciller Timerman, a quien le confirmó que el buque había zarpado sin novedad:⁴² misión cumplida. Los 8.000 kilómetros que separaban al puerto de Tema de Buenos Aires demandaron 20 días de navegación, a una velocidad de nueve nudos (17 km por hora), es decir, un promedio de 200 millas náuticas por día.

También estuvieron en Tema para despedirlos el secretario de Estrategia y Asuntos Militares del Ministerio de Defensa, Oscar Cuattromo; el Secretario General de la Armada, Contraalmirante VGM Pedro Leonardo Bassi; y el subdirector de Educación General de la Armada, Capitán de Navío Martín Sandá.

El Gobierno celebró la decisión y anunció, a través del Ministerio de Defensa, que la fragata estaría entrando en el puerto de Buenos Aires el 9 de enero. El martes siguiente viajaron a Ghana, en un chárter contratado por Aerolíneas Argentinas, 98 marinos para sumarse a los que habían permanecido a bordo.

Un día antes de la partida del personal militar seleccionado para regresar a Ghana, la presidenta encabezó en el Colegio Militar de la Nación la tradicional ceremonia de egreso conjunta del cuerpo de oficiales de las tres Fuerzas Armadas, entre los que se encontraban los 69 guardiamarinas que en octubre habían terminado abruptamente su viaje en Ghana, y que ese día recibieron su despacho y el sable (símbolo de todo oficial de marina) de manos de Cristina Kirchner. Por cuestiones del servicio, el alto mando naval dispuso que estos hombres no participaran del operativo retorno. En su lugar, se dispuso el envío de oficiales y suboficiales con más experiencia, que dispusieran incluso del visado para ingresar a Ghana. “Lo más difícil de esta partida fue seleccionar a los 97 hombres y mujeres que habrían de completar la tripulación de la fragata para su regreso al país, porque todos quienes están destinados en el buque escuela querían ir a buscarlo”, dijo antes de partir el Capitán Allievi.⁴³

Como no podía ser de otro modo, no pasó mucho tiempo antes de que el Gobierno advirtiera que el éxito diplomático obtenido podía capitalizarse políticamente para que la jefa del Estado pudiera defender su malograda gestión, recomponiéndose de los desafíos económicos y sociales que caracterizaban la escena política argentina por aquellos días. Como señaló un reconocido periodista de un importante matutino: “Es comprensible que un gobierno que atraviesa ese ciclo de infortunios [en alusión a los cacerolazos, la inflación descontrolada, los saqueos y los reveses judiciales] haya querido construir una buena noticia con los restos de un error”.⁴⁴ El destino del buque fue convenientemente modificado y, en lugar de dirigirse al apostadero naval de Buenos Aires en dársena norte, se le ordenó al Capitán Salonio tomar puerto en la Base Naval de Mar del Plata. Según algunas fuentes, hubo que demorar la maniobra de amarre por tres días para poder dragar el canal de acceso al puerto de Mar del Plata. Otras versiones señalan que la demora en tomar puerto se debió a la agenda de la jefa de Estado, que le impedía llegar a La Feliz antes del 9 de enero.

Recibimiento multitudinario en la Perla del Atlántico

Ni el expresidente Néstor Kirchner (2004-2007) ni su viuda Cristina Fernández (2007-2015) participaron nunca de una ceremonia de zarpada del buque escuela, ni estuvieron presentes para recibirla, con la sola excepción de aquel verano de 2012. El buque escuela tomó puerto en la dársena de submarinos, sobre la escollera oeste (la más próxima al golf), donde la esperaba una multitud de militantes, turistas, curiosos y familiares de los tripulantes que copaban toda la longitud de la escollera dentro de la Base Naval y parte de la

El destino del buque fue convenientemente modificado y, en lugar de dirigirse al apostadero naval de Buenos Aires en dársena norte, se le ordenó al Capitán Salonio tomar puerto en la Base Naval de Mar del Plata.

42 *Ibid.*, entrevista del autor con la embajadora Susana Pataro.

43 De Vedia, M. (16 de diciembre de 2012). Tras la alegría por el fallo, la Armada puso en marcha el operativo retorno. *La Nación*, pág. 14.

44 Pagni, C. (10 de enero de 2013). Una fiesta que se quedó en el intento. *La Nación*, págs. 1 y 8.



La fragata *Libertad* ingresando al puerto de Mar del Plata.

IMAGEN: HUGO RUÍZ / ARMADA ARGENTINA

Tras descender de la nave, Cristina pronunció un efusivo discurso en defensa de su gestión, sin reparar en que todo el éxito de la operación retorno era mérito exclusivo de los diplomáticos de carrera.

Avenida Costanera. Pocos minutos antes de las 20:00, la jefa de Estado embarcó en la fragata, siendo recibida a bordo por el Capitán Salonio, quien la acompañó a saludar a la plana mayor formada en cubierta. Junto con Cristina Fernández embarcó el ministro de Defensa, Arturo Puricelli, y el jefe del Estado Mayor General de la Armada, Almirante Martín. Tras estrechar las manos de los oficiales y suboficiales más próximos a ella, la jefa de Estado recibió de manos de un Teniente de Navío (probablemente el jefe de Relaciones Públicas) un cofre de madera con la insignia del mando presidencial, en su carácter de Comandante en Jefe de las FF. AA.⁴⁵

Tras descender de la nave, Cristina, escoltada por su vicepresidente y el gabinete, pronunció un efusivo discurso en defensa de su gestión, sin reparar en que todo el éxito de la operación retorno era mérito exclusivo de los diplomáticos de carrera, que, por fortuna, pudieron actuar con el profesionalismo que caracteriza a nuestro cuerpo diplomático, sin interferencias políticas.

Conclusión

El luego denominado caso 20 del Tribunal Internacional de Derecho del Mar fue un precedente jurisprudencial de relieve para todos los buques de guerra del mundo, no solo para la Argentina. Poco después del fallo del TIDM, el fiscal general de Ghana solicitó a la Corte de ese país que invalidara la decisión del Tribunal Superior que convalidó el embargo de la fragata, dispuesto por la justicia comercial de primera instancia de Accra, algo que finalmente ocurrió algún tiempo después. Como consecuencia directa de ello, no hubo necesidad de que el tribunal arbitral se expidiera sobre el fondo de la cuestión, dado que tal pronunciamiento se tornó abstracto.

⁴⁵ Sued, G. (10 de enero de 2013). Cristina recibió a la Fragata con una fuerte defensa de su gestión. *La Nación*, págs. 1 y 5.

A pesar de los años transcurridos, uno no deja de preguntarse por qué aquel fondo de inversión eligió a la República de Ghana y no a cualquier otro país del variado itinerario previsto por la fragata. La embajadora Ruiz Cerutti arriesgó una respuesta, al cumplirse el décimo aniversario del episodio, ocasión en que fue invitada a dar una conferencia sobre su intervención ante el TIDM, auspiciada por el ASPEN.⁴⁶ En aquella ocasión, aclaró que la sentencia del tribunal de Nueva York que sustentaba el reclamo había sido registrada previamente en la justicia británica, con lo cual podría ser muy posible que, al pertenecer Ghana al Commonwealth,⁴⁷ ello hubiera inclinado la balanza a favor de la justicia del pequeño país africano.⁴⁸

A propósito de este tema, cabe destacar que en 1961, cuatro años después de su independencia, la excolonia británica en África había estado a punto de abandonar el Commonwealth y caer bajo la órbita soviética. Para evitarlo, el Reino Unido, bajo la administración de Harold Mcmillan, organizó una visita oficial con la, por entonces muy joven, Reina Isabel II (y, a la vez, cabeza del Commonwealth) y el príncipe consorte, que resultó un gran éxito diplomático. Una conocida foto de Su Majestad bailando con el presidente de Ghana, Kwame Nkrumah, recorrió el mundo, causando cierta conmoción en los círculos de la alta sociedad, dada la plena vigencia entonces del *apartheid* en Sudáfrica y de la segregación racial en los EE. UU.⁴⁹

La inocultable puesta en escena del oficialismo en Mar del Plata, utilizando la liberación de la fragata *Libertad* con fines partidarios, produjo el unánime rechazo de la oposición.⁵⁰

El episodio dejó un sabor amargo en las filas de la Armada; más allá de la alegría de haber recuperado el histórico buque escuela, no hubo duda de que la Armada fue el chivo expiatorio de una crisis política que le era totalmente ajena. Ello quedó confirmado apenas dos semanas después de iniciado el conflicto diplomático por el propio ministro de Defensa Arturo Puricelli, quien se hizo responsable del conflicto de la fragata, pues su cartera había aprobado la escala en Ghana. El 26 de octubre de 2012 declaró a la prensa: “la planificación del viaje fue del Ministerio de Defensa a partir de una propuesta de la Armada. La escala en Ghana se decidió como un acercamiento político con África”.⁵¹ Cabe destacar que ese “acercamiento político” no tuvo ninguna consecuencia política o económica concreta para el país. El ministro salió indemne de la crisis, pues su continuidad en el cargo nunca estuvo en peligro. Si bien la situación lo enfrentó, en un principio, con el canciller Héctor Timerman, más tarde ambos unificaron su discurso en contra de los fondos buitres.

La Armada Argentina, por intermedio del Almirante Gastón Erice, mediante resolución 271/13 del 8 de noviembre de 2013, dispuso la entrega de la condecoración “Cruz Naval a los Servicios Distinguidos” a los miembros del cuerpo diplomático que habían tenido una actuación destacada en la liberación de la fragata.

En una sobria, sencilla y emotiva ceremonia a bordo de la histórica fragata ARA *Presidente Sarmiento* fueron condecorados la embajadora Susana Ruiz Cerutti, el embajador Horacio Adolfo Basabe, el ministro Holger Federico Martinsen y la embajadora María Susana Pataro. En el caso de esta última fue “Por su destacado servicio a la Armada Argentina sentidamente comprometido y altamente encomiástico de sus funciones, al evidenciar un profundo compromiso con el buque Escuela Fragata ARA *Libertad*, resultando su participación determinante en la liberación posterior de la unidad”. Al pronunciar su discurso de agradecimiento, a bordo de la *Sarmiento* el jueves 21 de agosto de 2014, la distinguida diplomática señaló:

(...) Deseo resaltar particularmente la dimensión humana del episodio que nos tocó protagonizar y que va más allá de lo puramente técnico-profesional, ya que en las

El episodio dejó un sabor amargo en las filas de la Armada; más allá de la alegría de haber recuperado el histórico buque escuela, no hubo duda de que la Armada fue el chivo expiatorio de una crisis política que le era totalmente ajena.

46 Siglas de la Asociación Profesional del Servicio Exterior de la Nación.

47 Organización internacional conformada por 56 Estados miembros, mayormente excolonias británicas.

48 Conferencia de la embajadora Susana Ruiz Cerutti del 5 de octubre de 2022, auspiciada por el ARSEN y el ASPEN. Ver <https://www.youtube.com/watch?v=Ar39nZzXGc>.

49 Hawksley, L. (2018). *Elizabeth Revealed: 500 Facts About the Queen and the World* (pág. 99). Reino Unido: Historic Royal Palaces.

50 El diputado Humberto Tumini (Libres del Sur) tildó de “patrioterismo de opereta” el manejo oficial de la crisis por la fragata: “Una vez más el gobierno cometió errores infantiles de apreciación”. Desde Unión por Todos, la diputada Patricia Bullrich expresó vía Twitter: “Buscan tapar con un show partidario su responsabilidad en el embargo de la fragata”. Luego, añadió: “Solo militantes y banderas políticas. La sociedad recibe la fragata sin ser parte del show oficialista”.

51 La Nación (26 de octubre de 2012). Puricelli se hizo responsable por la complicación de la fragata. *La Nación*, págs. 1 y 6.



IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Este poco feliz incidente puso en evidencia la ausencia en el Gobierno argentino de lo que se conoce en círculos militares y académicos como “gran estrategia”. El divorcio entre diplomacia y defensa es siempre costoso para el interés nacional del país.

circunstancias excepcionales en que se desarrollaron los hechos durante esos 77 días –que para mí fueron 82– hubo que poner en movimiento no solo nuestros recursos profesionales sino y, sobre todo, nuestras reservas morales para evitar que el acoso brutal y permanente del que fuimos objeto –particularmente el Comandante y quien les habla– como parte de una estrategia intimidatoria perfectamente calculada e instrumentada, terminara desestabilizándonos y quebrándonos emocionalmente al punto de paralizarnos e inhabilitarnos para cumplir con nuestra misión.

(...) Con el correr de los días, todos –los que permanecieron a bordo y los que nos quedamos en tierra– nos vimos forzados a amoldarnos a una vida llena de incertidumbre, incomodidades de todo tipo, riesgos, zozobras e innumerables interrogantes que, al fin de cuentas, no era una vida, sino un tubo en el que ingresamos de manera brutal y de donde no sabíamos cuándo, cómo ni en qué condiciones saldríamos.

Otro de los aspectos sobresalientes fue experimentar de manera directa el accionar de fuerzas poderosas, que se mueven en un entramado extremadamente complejo y de ramificaciones insospechadas, que no saben de fronteras políticas o geográficas ni de escrúpulos en la consecución de sus objetivos, y que, libradas a ellas mismas, son capaces de hacer tambalear la convivencia entre los pueblos y la paz del mundo.

Por eso, y visto en perspectiva, el 43° viaje de instrucción quedará como el más importante en la historia de la fragata *Libertad* y como un hito en las relaciones internacionales contemporáneas, del que todas las naciones deberán extraer enseñanzas”.⁵²

Las palabras de la embajadora Pataro son elocuentes en describir el clima de gran tensión e incertidumbre que se vivía en la remota y lejana África durante aquella inédita crisis diplomática de octubre, noviembre y diciembre de 2012, nunca antes experimentada por un buque argentino en el exterior, razón de más para que el episodio que acabamos de analizar no termine reducido a una polémica mediática y soterrada relativamente superficial, en medio de un juego político-electoral con niveles de alta tensión interna y externa. Este

⁵² Palabras de agradecimiento pronunciadas por la embajadora María Susana Pataro, en ocasión de ser condecorada por la Armada Argentina el 21 de agosto de 2014. Nota remitida por la embajadora Pataro al autor.

poco feliz incidente puso en evidencia la ausencia en el Gobierno argentino de lo que se conoce en círculos militares y académicos como “gran estrategia”. De haber existido a nivel internacional –algo imprescindible en el actual entorno global y regional–, el país habría entendido y asumido que la política exterior y la política de defensa deben estar completamente entrelazadas para reforzar el despliegue externo de la Nación: el divorcio entre diplomacia y defensa es siempre costoso para el interés nacional del país. Culpar o exculpar, individualmente, al debilitado músculo militar o al convulso servicio exterior de lo sucedido es errado e ingenuo: la descoordinación entre el ámbito de la defensa y el de la diplomacia es una demostración de fragilidad que se torna disfuncional para el país en su conjunto, y que atenta contra sus intereses estratégicos.⁵³

Una vez más, la Armada había elegido al comandante, a la plana mayor y tripulación más idónea para afrontar el inédito desafío que les tocó vivir. Todos los hombres, sin distinción de jerarquías, demostraron estar a la altura de las circunstancias y cumplieron con su deber con abnegación y responsabilidad. ¡Bravo Zulu! ■

53 Tokatlíán, J. G. (10 de enero de 2013). La lección que debe dejar un hecho desafortunado. *La Nación*, pág. 10.

Agradecimientos

El autor desea expresar su agradecimiento a los siguientes oficiales superiores de la Armada Argentina y miembros del cuerpo diplomático por su valiosa colaboración durante la redacción de este trabajo: Almirante VGM (R) Carlos Alberto Paz; Almirante VGM (R) Daniel Alberto Martín; Contraalmirante (R) Luis González Day; Contraalmirante VGM (R) Juan Carlos Bazán; al Contraalmirante (R) Marcelo C. Tarapow, que hizo posible varias de las entrevistas y brindó su valiosa opinión sobre distintos aspectos del artículo; Comodoro de Marina (R) Alfredo Blanco, y al Capitán de Fragata Luis Díaz, por facilitar copia de la resolución de fecha 8 de noviembre de 2013. Por último, vaya mi especial agradecimiento a la Sra. embajadora (retirada) María Susana Pataro y a la recientemente fallecida embajadora Susana Ruiz Cerutti por compartir conmigo sus valiosas experiencias vividas durante este inédito incidente diplomático, que, sin duda, marcó de algún modo sus carreras profesionales. Vaya también mi especial agradecimiento a mi compañera y amiga de la Sede de Estudios Estratégicos Navales magíster Silvana Elizondo, por sus valiosos comentarios y aportes al borrador original que hicieron enriquecer el texto final que hoy llega a los lectores.



El autor junto a la embajadora María Susana Pataro.

CONTRAALMIRANTE DOMINGO GIORSETTI: UN MARINO QUE INSPIRA A LA ACCIÓN

Relatos de una carrera ejemplar.
Experiencias y aprendizajes

Teniente de Navío (R) Claudio Antonini
Capitán de Navío (R) Javier Valladares



En este artículo se resume una entrevista con el CL (R) Domingo Giorsetti, distinguido miembro de la Academia del Mar, fallecido el 2 de junio del 2018. La conversación fue grabada solo en audio, conducida por el profesor Alfio Puglisi y otro oficial de la ARA (no identificado en la grabación), en el año 2016.¹

La dilatada experiencia de Giorsetti, y su activa participación en el programa nuclear de Argentina, lo convierten en un calificado testigo de época en temas que esperamos resulten de interés, reflexión y ejemplo para los lectores. Si a un individuo se lo puede valorar por la influencia que tiene y el entusiasmo que transmite entre quienes lo trataron profesionalmente, el Contraalmirante Giorsetti es uno de los más valiosos que conocimos. Creemos que con el presente artículo honramos su memoria.

Más de una persona –y en más de una oportunidad– pidió al Almirante que dejara por escrito sus vivencias y pareceres. Por estar basado en la entrevista y en muchas conversaciones mantenidas a lo largo de 40 años, esperamos que este escrito sea un paso en esa dirección. Varias notas y enlaces completan el contexto.

Convergencia institucional y desarrollo nuclear: el legado del CL Giorsetti

Giorsetti, a lo largo de su carrera profesional, se desempeñó principalmente dentro de la Armada de la República Argentina (ARA) y la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), y pudo combinar el acervo cultural de las dos instituciones con su personalidad e intereses para crear programas tecnológicos de relevancia nacional. Las dos instituciones se beneficiaron por sus actividades, actuando conjuntamente en un proyecto de interés común. De esta forma se continuó la presencia y actividad de la ARA en CNEA, una organización en la que la Armada tuvo activa participación desde su creación en 1950.

Con solo cuatro presidentes en 33 años, la CNEA demostró continuidad en su dirección, la envidia de cualquier empresa con participación estatal. Esta continuidad estratégica permitió mantener un rumbo constante durante medio siglo y, al estar relacionada con la Armada, la creación de las bases para un proyecto de largo alcance: un reactor nuclear multipropósito que, en el caso de la ARA, puede ser utilizado en submarinos.

Desde un punto de vista más amplio, las actividades de Giorsetti relacionadas con temas ingenieriles y nucleares no estuvieron aisladas, sino que fueron representativas de una forma de trabajar que potencia objetivos claros, continuidad de acción, desarrollos nacionales y alta capacitación. Cada una de esas actividades aisladas fue una condición necesaria, pero

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

El Capitán de Navío (R) Javier Armando Valladares es doctor en Geografía (Universidad del Salvador), licenciado en Oceanografía (Instituto Tecnológico de Buenos Aires), especializado en Geofísica del Petróleo (Universidad de Buenos Aires) y licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval). Además, realizó una maestría en Asuntos Internacionales (Universidad de Belgrano, sin presentación de tesis final).

Se retiró voluntariamente de la Armada Argentina (Capitán de Navío) con curso de Estado Mayor.

Posee una vasta experiencia en los foros internacionales relacionados con temas de la investigación científica marina y ambiental (UNESCO, OMI, OMM, BHI, UNEP, UNDP, SCOR).

En la actualidad es consultor independiente para organizaciones gubernamentales, no gubernamentales y en el sector privado, donde ha coordinado estudios de evaluación ambiental y participado en proyectos de sismicidad marina y de gestión costera, náutica y portuaria.

Es presidente de la Academia del Mar, miembro de la Academia Browniana, integra el Consejo de Administración del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) y se desempeña como Oficial de Compliance.

Imagen de portada: Reactor prototipo S1W, usado para entrenar a las tripulaciones de buques de superficie y submarinos en EEUU.

¹ Agradecemos a la hija del Contraalmirante, Alejandra Giorsetti, por facilitarnos la grabación.

no suficiente por sí misma, para que un programa llegue a buen término. Si una sola de esas premisas faltara, el esfuerzo sería malgastado y el frustrado proyecto se convertiría en un ejemplo desmoralizador. Por el contrario, si todas esas condiciones actuaran en conjunto, el proyecto sería un ejemplo y manantial de nuevos logros. En este sentido, deseamos que se interprete la entrevista como un ejemplo de este proceder conjunto.

En varias partes del artículo se mencionan similitudes y diferencias con el programa de propulsión nuclear de los EE. UU., liderado por el Almirante Hyman Rickover. Es notable que muchas actividades técnicas y de organización del proyecto de propulsión nuclear son similares al de EE. UU., lo cual sugiere que la tecnología nuclear impone modos de acción idénticos, aunque se implemente en países diferentes. Por esa razón, es útil saber qué se hizo en otro país para poder desarrollar nuestro proyecto satisfactoriamente.

RESUMEN DE LA ENTREVISTA

Educación primaria – Pueblo Coronel Bogado – Liceo Militar General Belgrano

En una escuela rural de la provincia de Santa Fe, en los últimos años de la cuarta década del siglo XX, y gracias a los continuos incentivos brindados por su director, entre los alumnos hubo dos hermanos que comprendieron que no podían quedarse solo con la formación primaria que pronto terminarían. Resultaba casi un deber continuar estudiando.

Esa idea fue favorecida porque, en sus periódicas visitas al pueblo más próximo, Coronel Bogado (al sur de Rosario y al oeste de Villa Constitución), los hermanos Giorsetti comenzaron a recibir también múltiples estímulos para ingresar al Liceo Militar General Belgrano, recientemente inaugurado en la ciudad de Santa Fe en el año 1947. El mayor de los hermanos ingresó en la primera promoción, y Domingo, en la segunda, al año siguiente.

Paulatinamente fue aflorando una vocación militar. Entusiasmados por una visita de las viejas cañoneras (ARA *Rosario* y ARA *Paraná*), los hermanos rumbearon hacia la Escuela Naval Militar (ESNM).

El mayor de los hermanos rindió una materia en la ESNM, pero terminó estudiando medicina. Domingo, por otro lado, ingresó al curso preparatorio de la ESNM en el año 1953, con la intención de ser aviador naval. La aptitud y actitud militar, formada en los años de Liceo, le permitieron destacarse durante el reclutamiento y en sus primeros años de la Escuela.

La vocación militar fue aflorando, estimulada por una visita de las viejas cañoneras (ARA *Rosario* y ARA *Paraná*).

Cañonera ARA *Rosario*².



² La imagen de la cañonera ARA Rosario fue tomada por autor desconocido. Ver: <http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Buques1900a1970/Canioneras/CRosario.htm>. Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27397040>.

Escuela Naval Militar

Desde los primeros meses en la ESNM en 1953, Giorsetti, aunque inicialmente soñaba con ser aviador naval, se fue aproximando a otra especialidad que lo atrajo: maquinista o, como se conoce coloquialmente, “grifo”. Asociaba ese escalafón con la herrería de su padre y, además, su ámbito de trabajo era el mismo en la guerra y en la paz.

Al pasar de preparatorio a primer año, entre los doscientos setenta y pico de cadetes de la promoción 85 de la ESNM, solo diez de los veinte que entraron al escalafón Máquinas fueron voluntarios como Giorsetti. En ese entonces, el escalafón incluía propulsión y electricidad. Pero cuando esa promoción llegó a su último año, en 1957, se unificó el escalafón Máquinas con el Cuerpo General. En forma compactada, a los pocos que mantenían la calificación de “grifos” les dieron materias como meteorología y navegación para complementar su formación y poder ser “lampazos”, palabra asociada al Cuerpo General.

Durante la entrevista, Giorsetti recordó algunos de sus profesores: Alexis Vecio (Matemáticas), Juan Agustín Lasgoity (Termodinámica), Joaquín Negreiro (Judo), Jorge Kistenmacher (Educación Física), Rufino Rodríguez de la Torre (Vela), Alberto Dallo (Natación). También mencionó algunas breves anécdotas:

- Desde sus tiempos en el Liceo Militar, Giorsetti mostró destreza en atletismo, especialmente en los 800 y 1500 metros. Ya en la ESNM, obtuvo el récord de 800 metros.
- En primer año, el Jefe de Cuerpo de Cadetes, Capitán Ernesto María Campos, apoyó mucho la participación en el torneo interfuerzas con el Colegio Militar y la Escuela de Aviación Militar. Giorsetti participó en esas competencias, salió segundo en ambas carreras terrestres y calificó a ese evento como tremendas competiciones entre camaradas que se “cagaban a patadas” (textual de su relato).
- Tuvo algunas dificultades con la natación, porque no sabía nadar al entrar a la ESNM, y sufría cuando un profesor muy exigente de Natación y Básquet (González García) los hacía tirarse del trampolín alto de la pileta.
- En 1954 tomaron la conducción del Cuerpo de Cadetes los cadetes de cuarto año de tradición Omnia (promoción 82). Los cadetes de primer año estuvieron a cargo del Suboficial Principal Cadete Del Pozo –abanderado de la ESNM un año antes– y, luego, del Suboficial Primero Cadete Moya. Giorsetti recordó una anécdota de ese año en la mesa de rancho cuando él, junto a sus compañeros aún “grifos” de primer año, confabulados con el Cadete Del Pozo, impidieron que algunos pícaros de cuarto año robaran las milanesas a la hora de rancho.

En su relato, Giorsetti recuerda las funciones que desempeñó en el viaje de instrucción: en el primer semestre, ayudante del médico de abordaje, y en el segundo, ayudante del Jefe de Navegación de un teniente que, años después, llegó al almirantazgo (Julio Torti).

Primeros destinos embarcado

El primer destino fue el crucero ARA *La Argentina*, en el cargo de Ayudante de Auxiliares de Máquinas. Su comandante, en 1959, fue el CN Benigno Ignacio Varela. Ese cargo le permitió trabajar por todo el buque, relacionarse con sus subalternos y formar equipos de trabajo con personal que recibía de otros grupos, aunque estos no siempre contaran con la capacitación necesaria ni con el adecuado entusiasmo. Sin embargo, la experiencia enseñó a Giorsetti cómo liderar un grupo con diferentes tipos de individuos en busca de un objetivo

La experiencia enseñó a Giorsetti cómo liderar grupos con diferentes tipos de individuos, en busca de alcanzar un objetivo común.

común. Su entusiasmo y desempeño lo mantuvieron con tareas vinculadas a las máquinas por los tres primeros años.

Al cuarto año fue a la Escuela Politécnica, como voluntario para ser maquinista, pero la demanda por esa especialidad llevó a que fueran designados compulsivamente algunos de sus compañeros. Varios pidieron la baja, entre ellos Alejandro Brajardi, años más tarde profesor en la ESNM.

Iniciada la politécnica, quedó muy entusiasmado con la metalurgia, materia enseñada por un profesor de la Universidad de La Plata, el Ingeniero Carlos Alfredo Carreras. Tanto fue el interés demostrado que el profesor le armó clases complementarias en la universidad los lunes y sábados, días que Giorsetti tenía libres en la Politécnica de Río Santiago.

Recordó con simpatía la recomendación de su jefe del curso de Máquinas en la Politécnica, que le aconsejó no informar inicialmente sobre este estudio en la universidad, por el riesgo de que se lo negaran, sino hacerlo solamente cuando terminara el curso. Eso le valió una sanción de dos días, pero Giorsetti tuvo su curso de metalurgia con diploma universitario.

Terminada la politécnica en 1963, estuvo de pase como Jefe de Máquinas del ARA *Sanavirón* a Puerto Belgrano, en 1964 y 1965. Enabló contacto profesional con el Capitán Sifredi, un personaje muy reconocido y respetado entre los maquinistas, también apasionado por la metalurgia.

Giorsetti contó una experiencia a bordo del *Sanavirón*, donde hacía años que no se lograba hacer funcionar una válvula en un sistema auxiliar. Siempre enfocado en los temas asociados con la termodinámica enseñada en la ESNM por el profesor Lasgoity, recordó un sabio consejo que les había dado: “Cuando ustedes tengan un problema en alguna máquina o en alguna bomba, o algo por el estilo, vayan a ver el manual, porque seguramente hubo algún sabio que creía que sabía más que el tipo que la diseñó y algo le cambió”.

Siguiendo ese consejo, luego de haber consultado el manual original en inglés, y gracias al buen dominio del idioma por parte de su Comandante –el Capitán José Barbaccia–, se logró descubrir un error en la versión traducida al castellano que hacía imposible que el equipo funcionara correctamente. Se había traducido “*unscrew*” como “roscar”, en lugar de “desenroscar”.

En 1966 y 1967 fue de pase al ARA *San Juan* y, al año siguiente, al portaaviones como Jefe de Calderas. Tuvo un jefe muy desconfiado quien, aparentemente, le ocultó que se iba a dictar un curso panamericano de un año sobre metalurgia nuclear en la CNEA, anunciado por boletín reservado. Gracias a que el Teniente Parera Izaguirre (promoción 83) lo alertó, y a la intervención del Segundo Comandante, Capitán Magnoni, y del Comandante, Capitán Acuña, Giorsetti fue agregado a la lista de postulantes para el curso.

CNEA (primera época)

Tiempo después, ya designado para el curso en 1969, Giorsetti se enteró de que había sido elegido por sus antecedentes y, sobre todo, por las excelentes fojas complementarias que elevaba el Capitán Sifredi cada vez que lo involucraba en algún estudio específico en Puerto Belgrano.

El curso para el que Giorsetti había sido elegido era uno de los que estaban planificados por el entonces Capitán Carlos Castro Madero, quien había pedido que la Armada Argentina enviara a un oficial a estudiar metalurgia y a otros dos oficiales (Rosito y Román) a un curso

Excelentes fojas de servicio facilitaron continuar estudios en metalurgia en un curso propuesto por el Capitán (luego CL) Castro Madero.

en reactores. Rosito posteriormente hizo un máster en Ingeniería Nuclear en el MIT³ y se retiró como Capitán de Fragata.

Terminado el curso, Giorsetti fue tentado para ir en 1970 a la fragata ARA *Libertad*, pero luego de un cuidadoso análisis familiar –ya estaba casado, con hijos y comprando un departamento– optó por continuar en la CNEA por dos años, con una breve comisión a España a principios de año, para navegar junto al CL Valotta.

En la CNEA, Giorsetti tuvo oportunidad de conocer a Castro Madero, un “número uno” en todo lo que emprendía, quien había estudiado en el Instituto de Física en Bariloche. También conoció a los Almirantes Oscar Quihillalt y Pedro Iraolagoitia. De este último, Giorsetti cuenta una historia relatada por su hijo, egresado del ITBA, a quien conoció cuando fue profesor en esa institución.

Brevemente, Iraolagoitia (aviador naval), edecán del Presidente en 1950, le propuso a Perón cambiar el equipo de gente que asesoraba y trabajaba en la recientemente creada Comisión de Energía Atómica⁴ (31 de mayo de 1950), y sugirió dos físicos, José Collo y Teófilo Isnardi, y un matemático, Alberto González Domínguez, no comprometidos con el partido gobernante. De este modo, Iraolagoitia quedó al frente de la CNEA, donde armó muy profesionalmente los equipos de trabajo con prestigiosos civiles, como el profesor Jorge Sábato. Además, capacitó a varios civiles en Gran Bretaña, Alemania y Francia, entre ellos, Antonio Rodríguez y José Antonio Balseiro, quien tres años después de su regreso de Inglaterra dirigió el Instituto de Física en Bariloche que hoy lleva su nombre.

Cuando llegó la Revolución Libertadora en 1955, la Armada le pidió a Iraolagoitia que continuara en la Comisión. Leal al gobierno saliente, abandonó el cargo, aunque propuso que tomara la presidencia su compañero de promoción, Oscar Quihillalt, quien continuó como presidente hasta 1973, con un interregno a cargo del Contraalmirante Helio López en 1959 y 1960.

ARA Bahía Aguirre

En 1971, la Armada hizo que Giorsetti volviera de la CNEA. Teniente de Navío antiguo, terminó embarcado en el ARA *Bahía Aguirre* hasta el año siguiente.

El *Bahía Aguirre* arrastraba numerosos problemas de máquinas, que Giorsetti con paciencia y responsabilidad procuró resolver, incluso superando las dificultades de una compleja relación técnica con el astillero Tandano, que estaba a cargo de las reparaciones. Apoyado por el Comandante, Capitán Barros, a quien Giorsetti elogió fuertemente, se llegó a un ajetreado fin de año con cambio de motores propulsores que prolongaron la vida del buque por diez años.

Durante 1971, Giorsetti tuvo un embarco en comisión, de Buenos Aires a Puerto Belgrano, en el *Otto Hahn*, primer y único buque mercante con propulsión nuclear que visitó puertos argentinos.

CNEA (segunda época)

En 1973 Giorsetti volvió a ser destinado a la CNEA. Allí, encontró una institución con la misma gente, pero muy convulsionada por la situación política. Lo incentivaron para ir a realizar un curso de combustibles nucleares en una universidad estatal de Iowa, en EE. UU., pero luego, por la insistente intervención del profesor Sábato, salió postulado para el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT, por sus siglas en inglés).

La Armada creó continuidad en CNEA al proveer cuatro presidentes en 33 años y capacitación técnica con formación en el exterior.

³ Su tesis fue titulada “Nuclear merchant ships for Argentina: an analysis of prospective advantages and economics”.

⁴ Ver: Puglisi, A. (2013). La Armada en el Amanecer Nuclear Argentino. *Boletín del Centro Naval*, 131(837): 369-374. Recuperado de: <https://cefadigital.edu.ar/handle/1847939/1018>. Ver: Rodríguez, M. R. (2021). “Los albores del Plan Nuclear Argentino en la ‘era atómica’: Algunos elementos de análisis (1950-1976)”. En A. Jáuregui y C. Belini (comp.), *Desafíos a la innovación: intervención del Estado e industrialización en la Argentina (1930-2001)*. Buenos Aires: Teseo. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/174017>.

MIT

Empezó el MIT luchando con el idioma inglés, con un asesor académico (“*advisor*”) chino y cursando Física Nuclear, Ingeniería Nuclear y Física de Reactores, las primeras tres de las ocho materias requeridas para el título de máster.

Lo primero que aprendió fue a enfocarse en las cosas prácticas. Durante sus dos años y medio en MIT, tuvo docentes como Manson Benedict (diseñador del proceso y supervisor de la operación de la planta K-25 para el enriquecimiento de uranio por difusión gaseosa, utilizado para la bomba atómica de Hiroshima) y Ernst Frankel (su director final de tesis y partícipe del diseño del *Savannah*, el primer buque mercante con propulsión nuclear).

La estadía de Giorsetti en el MIT coincidió parcialmente con la de otros argentinos: el ya nombrado Alfredo Rosito, Raúl Racana (del Ejército Argentino, quien llegaría años después a General) y José Converti. Este último tuvo un desempeño brillante a su regreso, fue al Centro Atómico de Bariloche (Instituto Balseiro), donde creó el Departamento de Termo-hidráulica, y estuvo a cargo del diseño y la ingeniería (básica y de detalle) de un reactor compacto para instalar en los submarinos convencionales (se detallará en los próximos párrafos).⁵

La educación en MIT permitió sistematizar la búsqueda de soluciones en cuestiones técnicas. El submarino *Nautilus* -desde el diseño a la navegación-, más el prototipo en tierra en una plataforma “rolante”, fueron completados en 6 años.

Servicio Naval de Investigación y Desarrollo (SENID, actual Dirección General de Investigación y Desarrollo de la Armada)

En enero de 1977, Giorsetti regresó al país con el máster y su tesis⁶ terminados. Inicialmente, pensó que lo destinarían a la CNEA, pero su destino fue el Departamento de Desarrollo del SENID.

Con el pragmatismo propio de un egresado del MIT se preguntó: “¿Qué se desarrolla en el SENID?”. La respuesta fue un tema que nunca había estudiado, y que tampoco le gustaba al joven Capitán Giorsetti: cohetes Albatros (en etapa de pruebas finales), Martín Pescador y varios otros. Los cohetes Albatros fueron comercializados por la Empresa de Desarrollos Especiales S. A. (EDESA), creada por decreto S 985 de 1975.

Durante las pruebas de temperatura, algunos cohetes comenzaron a fallar. El Almirante Emilio Massera, Comandante en Jefe de la Armada, que había sido jefe de año en la ESNM de Giorsetti, lo mandó llamar y le dijo: “Usted acaba de llegar del MIT, así que tiene que resolver el problema de los cohetes. Yo le voy a dar todo el apoyo que necesite”.

El procedimiento que Giorsetti aplicó para resolver el problema fue ir personalmente a las pruebas que se hacían en Córdoba, sentarse con los profesionales intervinientes de CITEFA (organismo dependiente del Estado Mayor Conjunto), del SENID, de EDESA y algunos contratistas. Juntos analizaron el problema de los cohetes en detalle.

Luego de echar a algunos personajes que no mostraron voluntad de trabajo en equipo, continuó con los mejor dispuestos –entre ellos, el ingeniero Gunterio Heineken de CITEFA–. En julio de ese mismo año, tras múltiples ensayos, encontraron el problema y su solución.

Durante la entrevista, el Prof. Puglisi le preguntó a Giorsetti si, en esa época, había conocido a un joven Teniente Antonini (coautor de este trabajo, también egresado del MIT unos años después), y con absoluta naturalidad Giorsetti lo recuerda como “el loco” (característica que el otro coautor de este trabajo certifica y confirma con mucho afecto).

5 Proyecto de Resolución que pide informe al Poder Ejecutivo con referencia al proyecto del submarino nuclear. Cámara de Diputados de la Nación, Expediente 2569-D-2018, 2 de mayo de 2018. Disponible en: <https://www.diputados.gob.ar/comisiones/permanentes/cdnacional/proyecto.html?exp=2569-D-2018>.

6 Giorsetti, D. R. (1977). Analysis of the technological differences between stationary & maritime nuclear power plants [Tesis de maestría]. Massachusetts Institute of Technology.

Propulsión nuclear (primera época)

Para iniciar esta sección, es conveniente tener idea de los tiempos ideales que se necesitaron para diseñar y construir un submarino nuclear de primera generación.⁷ El *Nautilus* (SSN-571), que fue el primer submarino nuclear, después de su diseño conceptual en 1950, fue construido en 18 meses: la quilla fue colocada el 14 de julio de 1952 y fue botado el 21 de enero de 1954. Doce meses más tarde, el 17 de enero de 1955, salió navegando a propulsión nuclear.

En total, 5 años después de comenzado su diseño conceptual, no solo se construyeron el submarino y su reactor, sino que, al mismo tiempo, se construyó otro reactor prototipo en tierra, el S1W (Submarine, 1st generation core, Westinghouse), en una plataforma móvil que simulaba severos rolidos del casco. El prototipo servía para entrenar la tripulación, verificar los principios teóricos asumidos y probar posibles modificaciones. En resumen, en 5 años hubo dos reactores y un submarino funcionando y, tres años más tarde, en 1958, el *Nautilus* navegó sumergido bajo los hielos en el Polo Norte.

En Argentina, luego de haber acumulado experiencia en el ámbito nuclear por un cuarto de siglo, la Armada decidió avanzar con la propulsión nuclear en 1977. Giorsetti, junto con el jefe del SENID, el Almirante Castro Madero, y otros participantes en la decisión, coincidieron en que era necesario tener especialistas que pudieran entender la tecnología para luego dirigir los estudios y proyectos nucleares, ejerciendo el control desde la ARA. Para llegar a ese nivel, los especialistas deberían combinar los conocimientos nucleares con su capacitación de base. Esta combinación se podía hacer en el MIT, porque el instituto permitía hacer un grado de máster en una especialidad (e.g., nuclear) y otro grado de “engineer” en otra disciplina (e.g., naval). Así, se fueron sumando más especialistas al “equipo nuclear” entrenados en el MIT: Claudio Antonini (Sistemas de Armas y Electrónica), Héctor Polenta (Electrónica), Emilio Feijóo (Naval), Ricardo Morchio (Electricidad) y Jorge Mohamad (Mecánica). Otros se habían formado en el Balseiro: Horacio Arévalo (Física Nuclear) y Jorge Baliño (Electricidad).

Aunque parte de la instrucción se cumplió, los cambios en el gobierno imposibilitaron la continuación de otros aspectos del proyecto.

Presidencia de la CNEA

Pasaron tres décadas y, en el año 2007, Giorsetti —entonces asesor del presidente de Nucleoeléctrica Argentina para los combustibles de las centrales nucleares— fue sugerido a Daniel Cameron, Secretario de Energía, como un posible candidato para la presidencia de la CNEA. Sin embargo, Cameron, durante la entrevista para tal cargo, le hizo saber a Giorsetti que no sería posible nombrarlo presidente por el “pecado original de ser ‘naval’”. Cameron, en su lugar, designó a la Dra. Norma Boero, quien a su vez contrató a Giorsetti como asesor.

Propulsión nuclear (segunda época)

Unos pocos años más tarde, en el 2010, la Ministra de Defensa, Nilda Garré, anunció la posibilidad de desarrollar un submarino con propulsión nuclear y mencionó un reactor CA-REM como su planta propulsora.⁸ Inmediatamente, la prensa calificó al anuncio como una “lejana utopía” (*El Litoral*), citando falta de presupuesto.⁹ De haber incluido las razones técnicas que hacían inviable al citado reactor, la conclusión hubiera sido más terminante (según se explica más adelante).

Como consecuencia del anuncio ministerial, y comisionado por el Almirante Jorge Godoy, Giorsetti reunió un equipo con los profesionales que habían estudiado en el MIT y volvió

Importancia de crear un «Equipo nuclear», entrenado en MIT e Instituto Balseiro. En 2007 existió la posibilidad de ocupar la presidencia de la CNEA.

7 Los submarinos de las últimas generaciones, mucho más complejos, toman más tiempo: en EE. UU., la clase Columbia, 7 años; en Rusia, la clase Borei, 6 a 8 años; en Gran Bretaña, la clase Astute, 14 años.

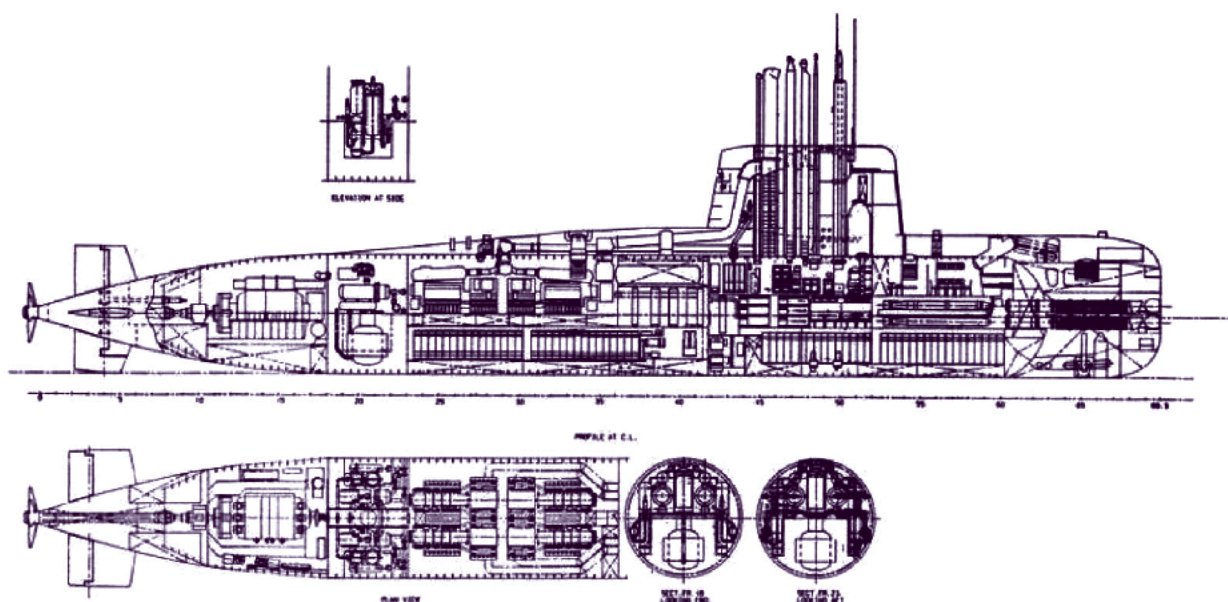
8 Gallo, D. (4 de junio de 2010). Promete Garré que se construirá un submarino nuclear en el país. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/politica/promete-garre-que-se-construira-un-submarino-nuclear-en-el-pais-nid1271651/>.

9 Brinsek, J. C. (5 de junio de 2010). Cuando la fantasía nos hace perder noción de la realidad. *El Litoral*. <https://www.ellitoral.com.ar/corrientes/2010-6-5-21-0-0-cuando-la-fantasia-nos-hace-perder-nocion-de-la-realidad>.

Propulsión nuclear.
Proyectos míticos (CAREM)
y posibles (Reactor Nuclear
Compacto). Informe a
Cámara de Diputados
en 2018.

a tomar forma la posibilidad de avanzar con un proyecto de ese tipo. Para empezar, y con base en su tema de tesis en el MIT, había que crear un grupo que pudiera diseñar el reactor y el tipo de elementos combustibles apropiados para submarinos y no para plantas de tierra.

Con ese objetivo, Norma Boero, la presidenta de la CNEA, firmó un convenio con la Armada asignando al Dr. Converti y su equipo de cinco investigadores el estudio de la ingeniería de un reactor compacto de usos múltiples (entre ellos, el de propulsión para un submarino). El proyecto no contaba con el interés de los petroleros desde el Ministerio de Energía y Minería, pero, a partir de 2010 y por el espacio de ocho años, en el Centro Atómico de Bariloche el equipo de Converti desarrolló la ingeniería básica y de detalle de un Reactor Nuclear Compacto (RNC) de usos múltiples, tales como la propulsión para submarinos, la generación de energía eléctrica o la desalinización de agua de mar.^{10,11}



Este proyecto fue realista, ya que el punto de partida para el estudio fue un diseño adecuado desde el principio para ser instalado en un submarino del tipo TR1700, y no seguía la idea de insertar un reactor no probado y nunca usado en otro submarino, que era el proyecto originalmente anunciado por la Ministra Garré.

Ocho años después del anuncio inicial de la ministra, el tema de propulsión nuclear revivió, no por una política oficial, sino como reacción a un artículo de un diario de la ciudad de Mendoza. El 14 de abril de 2018, se publicó en el periódico *Los Andes*: “se señala que nuestro país, con los recursos y tecnología de los que actualmente dispone, estaría en condiciones para producir un submarino nuclear y que, no obstante, se estaría pensando en abandonar el trabajo realizado”.¹²

Como consecuencia de esa publicación periodística, la Cámara de Diputados de la Nación emitió un proyecto de resolución que pedía al Poder Ejecutivo información sobre el estado y expectativas del proyecto del submarino nuclear argentino.

Tres meses después, el 3 de julio de 2018, se realizó otra reunión de la Cámara de Diputados, en una sesión conjunta de las comisiones de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y la de Defensa Nacional. La sesión fue presidida por Nilda Garré —ahora diputada—, y se invitó al Dr. Converti y al Ing. nuclear Humberto Vinante para explicar qué avances se habían realizado desde el 2010.

10 Converti, J. (30 de septiembre de 2018). Historia del proyecto de Submarino Nuclear Argentino. *El Snorkel*. <https://www.elsnorkel.com/2018/09/historia-del-proyecto-de-submarino.html>.

11 Reyes, F. (16 de agosto de 2008). El debate por el Submarino Nuclear Argentino. *Def*. <https://defonline.com.ar/defensa/el-debate-por-el-submarino-nuclear-argentino/>.

12 Proyecto de resolución op. cit. Ver nota al pie número 5. No tenemos información de que se haya avanzado en este proyecto.

Al abrir la sesión, y refiriéndose al reactor mencionado por Nilda Garré en su anuncio del año 2010, Converti respondió a una pregunta que él mismo se había formulado:

¿Por qué el CAREM no es adecuado para la propulsión naval? [Existe] un mito urbano de que el CAREM es un reactor que se hizo para ponerlo dentro de un submarino. Nada más lejos de la verdad, porque CAREM es un reactor [prototipo] pensado para generación de energía eléctrica y tiene características que lo hacen inviable para un submarino.¹³

Ese reactor prototipo no fue probado en tierra, no fue testado en plataformas móviles y no fue usado en ningún submarino en otras armadas.¹⁴

Desarrollos nucleares

Pasando a otros desarrollos nucleares, se desprende de las propias declaraciones del personal naval desde el inicio de la CNEA, así como del análisis del marco internacional medio siglo más tarde,¹⁵ que Giorsetti y el resto del personal naval en CNEA siempre trabajaron para los usos pacíficos de la energía nuclear. El error de apreciación en otros países al asumir intenciones diferentes parece surgir de la interpretación de la decisión argentina de tener independencia tecnológica y cultivar un sentimiento de orgullo científico, además de madurez técnica nacional para crecer y autosustentarse, como el preludio para una carrera armamentista o posibles confrontaciones.

Esa interpretación diferente motivó que algunos proyectos posibles, presentados por otros países, no fueran concretados. Por ejemplo, en la década de 1990 se habló de la colaboración con Canadá para incluir un reactor canadiense en un submarino argentino del tipo TR1700. El reactor había sido diseñado por Energy Conversion Systems, una firma canadiense. Un diagrama de la propuesta canadiense fue publicado en Brasil, y se muestra en la siguiente figura.¹⁶ El reactor, identificado como Autonomous Marine Power Source (AMPS), fue descrito en una publicación de una conferencia organizada por la Canadian Nuclear Society.¹⁷ Según Giorsetti –dicho en la entrevista–, Canadá no recibió el aval de EE. UU. para continuar con el proyecto. De acuerdo con una fuente canadiense, “el tema fue discutido dos veces a nivel de Gabinete, sin resultados tangibles”.¹⁸

Conclusión de la entrevista

Al finalizar la entrevista, Giorsetti hizo comparaciones con el desarrollo nuclear de otros países. Destacó, en todos los casos, la importancia de generar políticas que trascendieran los cortos mandatos de las autoridades que pudieran influir en el desarrollo del proyecto. Para llevar a buen término dichas políticas, remarcó la importancia de tener personal capacitado en el tema nuclear, que cumplan proyectos estratégicamente consensuados y adecuadamente planificados, con presupuestos garantizados por el Estado en todo su desarrollo, sin olvidar la planificación, coordinación, y su control económico y ejecutivo.

Estas consideraciones son extendidas en la próxima sección, donde se reflexiona sobre el marco global durante la actuación del Contraalmirante Giorsetti en el tema nuclear, ya fuera en actividad o retirado.

Otras actividades de Giorsetti

Si bien la entrevista se centró en las actividades en la ARA y CNEA, Giorsetti también participó en otras áreas o acciones que combinaban su interés por la educación¹⁹ y el com-

Las políticas para proyectos de largo alcance serán satisfactorias sólo si trascienden los cortos mandatos de quienes las promueven.

13 Proyecto de resolución op. cit. Ver nota al pie número 5.

14 Un reciente artículo de José Converti empieza, en forma lapidaria: “Después de más de 40 años y cuantiosos recursos gastados en esta quimera, analizamos las razones que han llevado a este proyecto a un completo fracaso”. El autor luego explica los problemas técnicos que tiene el diseño y su falta de validación experimental luego de décadas de desarrollo. Ver: Converti, J. (27 de septiembre de 2024). Energía nuclear: la decepción con el reactor Carem. *Instituto de Relaciones Internacionales. Universidad de La Plata*. <https://www.iri.edu.ar/index.php/2024/09/27/energia-nuclear-la-decepcion-con-el-reactor-carem/>.

15 Hymans, J. (2001). Of Gauchos and Gringos – Why Argentina Never Wanted the Bomb, and Why the United States Thought it did. *Security Studies*, 10(3): 153-185.

16 Descripción de la planta canadiense y su propósito (navegar bajo los hielos polares), ver: Heemskerck, K. A. (1991). Air-independent Propulsion for Submarines: A Canadian Perspective. *Maritime Engineering Journal*. Disponible en: https://publications.gc.ca/collections/collection_mdn-dnd/D12-21-1991-3-eng.pdf. Publicación brasileña con diagrama del submarino mostrando la ubicación del reactor híbrido canadiense, disponible en: <https://www.naval.com.br/blog/2024/06/21/triste-fim-do-programa-de-submarinos-tr-1700-da-armada-argentina/>.

17 Oliva, A. F. (1989). The AMPS 1000: An advanced reactor design for marine propulsion [Conferencia]. 10th Annual Conference of the Canadian Nuclear Society, Ottawa, Canada. Disponible en: <https://inis.iaea.org/records/s9ts8-ebx57>.

18 Coffen, K. H. (2012). A Submarine Replacement Project for Canada [Tesis de maestría]. Canadian Forces College.

19 El Almirante Rickover también se interesó en la educación, indicando que era el problema más importante en los EE. UU. en ese momento (alrededor de 1960). Escribió dos libros sobre el tema y creó el Center for Excellence in Education y el Research Science Institute, un curso de verano sobre ciencias en el MIT para alumnos del último año en escuelas secundarias.

portamiento de grupos. Fue Presidente del Club de MIT de Buenos Aires (1982-2018), Director Ejecutivo de la Asociación de Graduados del ITBA (1998-2005), Director Ejecutivo de la Alumni Foundation de Argentina (ALFA) (2005-2006), impulsor del Centro de Emprendedores del ITBA y de la Society for Organizational Learning (SOL) en Argentina, una organización donde los participantes aprenden continuamente y mejoran sus capacidades creativas.

Todo esto indica que su interés iba más allá de cumplir programas técnicos, y que reconocía que se necesitan varias disciplinas adicionales a las enseñadas en las universidades para conseguir resultados satisfactorios en la vida real.

Giorsetti, en conversaciones con uno de los autores de este trabajo, reconocía que sus estudios de psicología social, entre 1987 y 1990, en la escuela de Enrique Pichon-Rivière, le habían servido en su vida profesional. Esta corriente de pensamiento influenció la primera generación de psicoanalistas del Río de la Plata²⁰, y enseñaba que se aprende escuchando, que se debe hablar solo de lo que se sabe, y recomendaba una adaptación activa a la realidad para transformarla y ser transformado.

¿Qué utilidad práctica tenían estas actividades mantenidas en paralelo con su vida profesional? Según su propia admisión, le habían permitido pulir una cualidad: la selección de personal. En su vida técnica se supo rodear por profesionales que él mismo eligió, y esa actividad en conjunto le permitió obtener resultados notables.

En su vida profesional supo organizar y gestionar equipos de trabajo, que le permitieron obtener resultados notables.

Despedida

Las siguientes son palabras de Claudio Antonini, dichas al momento de difundirse el fallecimiento del Almirante:

Reflexionando, Giorsetti era el tipo de persona que no esperaba que las cosas sucedieran, sino que las hacía suceder. No esperaba el memorando ni la firma oficial. De alguna manera, y debido a circunstancias misteriosas, la mayoría de las veces la realidad obedecía sus deseos. Eso le daba la peculiar facultad de parecer capaz de predecir el futuro. En lugar de eso, simplemente, lo estaba fabricando.

REFLEXIONES DE LOS AUTORES

Programas tecnológicos de alcance nacional – organizaciones con diferente enfoque

Se entiende que el accionar de Giorsetti se desconozca fuera del ambiente nuclear. Su forma de proceder no era la típica de muchos ingenieros, que se limitan a ordenar equipos basados en manuales, en lugar de desarrollar los equipos ellos mismos. Esas personas, más que ingenieros, se comportan como agentes de compra. Giorsetti no quería que la Armada terminara en esa posición cuando se trataba de un proyecto de relevancia operativa como la propulsión nuclear.

En contraposición con los pasos que se siguen para concebir y administrar proyectos técnicos cortos y superficiales, la forma de actuar de Giorsetti en esos temas era mucho más lenta en su proceder, pero también más profunda y de largo alcance, algo necesario por la complejidad e importancia de los proyectos. Esos procedimientos seguían muy de cerca el lineamiento que imperaba en la CNEA, conocido como “autonomía tecnológica”, promovido por el Dr. Jorge Sábato y continuado por el Almirante Carlos Castro Madero.^{21,22}

20 Romero García, A. (2021). The social within: Pichon Rivière, vínculo, & the spiral process [Tesis de doctorado]. Rutgers, State University of New Jersey. Disponible en: <https://rucore.libraries.rutgers.edu/rutgers-lib/66462/>.

21 Frasch, C. A. (2012). Carlos Castro Madero: hombre y circunstancia (20 años después). *Boletín del Centro Naval*, 130(833): 137-154. Recuperado de: <https://cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/1022/1/BCN-0833.pdf>.

22 Rodríguez, M. R. (2021). En busca de la autonomía tecnológica. La trayectoria de la Empresa Nuclear Argentina de Centrales Eléctricas S. A., 1980-1996. *América Latina en la Historia Económica*, 28(1). <https://doi.org/10.18232/alhe.1097>.

Dos de los temas en los que se desarrolló Giorsetti, combustibles nucleares y propulsión nuclear –cada uno en su nivel–, son ejemplos de programas extendidos en el tiempo que requieren aportes de varias disciplinas. El programa de combustibles nucleares es un punto intermedio y crítico de las actividades técnicas del vasto programa nuclear que, desde la perspectiva más general, comprende numerosas actividades, que van desde la prospectiva geológica hasta la generación de energía eléctrica y la producción de radioisótopos. En el elemento combustible en particular, y sin mencionar aspectos políticos e internacionales, se concentran varios temas técnicos y logísticos, cada uno de ellos con una complejidad inherente: (a) disponibilidad y procesamiento del uranio y otros elementos estratégicos (incluyendo posible enriquecimiento); (b) cálculos neutrónicos, estructurales, termohidráulicos y de configuración de los elementos dentro del reactor; (c) aspectos metalúrgicos de la fabricación de los elementos combustibles, y (d) coordinación con otros grupos internos o externos de CNEA. Los esfuerzos para coordinar estas tareas nunca fueron insignificantes, particularmente considerando que muchos aspectos implicaban desarrollar nuevas tecnologías.

A su vez, además de las actividades que alimentan combustibles nucleares, están aquellas donde se los integra con otros proyectos del programa nuclear nacional y, de particular interés y desvelo para Giorsetti por unos 40 años, el programa de propulsión nuclear de la ARA, el segundo de los ejemplos mencionados.

La complejidad y relevancia de esas actividades sugieren la magnitud y calidad de los esfuerzos necesarios para su concreción. Para dirigir tales proyectos se necesitan personas especiales, verdaderos apóstoles técnicos, con visión de futuro y una convicción cercana a la religiosidad, altamente capacitadas en temas prácticos y con una voluntad férrea para mantenerse en su camino a pesar de enfrentar inercia y fuerzas extrañas.²³ Esas personas no necesitan ser conducidas, sino apoyadas. Con el tiempo, esos individuos son objeto de estudio en clases de administración de negocios y proyectos. Ejemplos de ello son: Lee Lacocca (EE. UU. – Ford y Chrysler), Vicealmirante William Raborn (EE. UU. – Misil Polaris), Sergey Gorshkov²⁴ (Russia – Armada Nuclear) y Hyman Rickover (EE. UU. – Armada Nuclear).

¿Es suficiente firmar unos pocos decretos para crear una infraestructura técnica y esperar luego que, como por acto de magia, todas las piezas se acomoden solas y el sistema completo se ponga en funcionamiento? Contrario a esa idea, el Almirante Rickover (el “padre de la Armada Nuclear” en los Estados Unidos), en declaraciones en el Congreso de EE. UU. en 1958, cuando se le preguntó su opinión sobre el programa espacial de EE. UU. luego del lanzamiento del Sputnik soviético, dijo que más que fórmulas vagas y generales de administración²⁵ para conducir proyectos, se necesitaba alguien idóneo técnicamente y que quisiera ser “*accountable*”, asumiendo una responsabilidad personal sobre los resultados de un proyecto. Rickover pensaba que solo entre 10 y 15 personas en EE. UU. reunían esas condiciones para dirigir proyectos de alta complejidad e importancia nacional.²⁶

Esta actitud, de enfocarse en aspectos personales, nacía de la observación de que, si hay algún problema, se puede individualizar al responsable, mientras que, si se pone más énfasis en los detalles de la organización y en otros artilugios burocráticos, uno está restringido a pensar que la solución consiste en un simple cambio en el organigrama.

Esa posición se aclaró años más tarde cuando, al retirarse (forzadamente) de la Armada, y nuevamente en declaraciones ante el Congreso de EE. UU., Rickover se explayó sobre la relación entre el Gobierno de EE. UU. y el “complejo militar-industrial”. Entre otros conceptos, dijo en esa ocasión que los contratistas se amparan detrás de abogados que los ayudan a “evadir responsabilidades morales y legales” por sus errores y acciones.²⁷

Rickover pensaba que las condiciones para dirigir proyectos de alta complejidad e importancia nacional eran reunidas por solo 10 o 15 personas en todo EE. UU.

23 Ese tipo de dificultades y cómo influenciaron el panorama nuclear argentino están detalladas en el artículo de Jacques Hymans, op. cit.

24 Su lema era: “Mejor es el enemigo de ‘suficientemente bueno’”.

25 En el original se refiere a esas fórmulas como “*written by junior officers without experience and read by junior officers without experience*”. Ver: Duncan, F. (1990). Rickover and the Nuclear Navy: The Discipline of Technology. Maryland, Estados Unidos: Naval Institute Press.

26 En el original: “*perhaps only ten to fifteen people in the United States were qualified to run a major research and development program*”. Ver: Duncan, F. (1990). Rickover and the Nuclear Navy: The Discipline of Technology. Maryland, Estados Unidos: Naval Institute Press.

27 Gailey, P. (29 de enero de 1982). Military-Industrial Complex Assailed in Rickover Swan Song to Congress. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/1982/01/29/us/military-industrial-complex-assailed-in-rickover-swan-song-to-congress.html>

La complejidad y multitud de disciplinas involucradas en un proyecto de propulsión nuclear requiere coordinación entre instituciones que puedan planear décadas en el futuro.

Además de haber un enfoque diferente sobre el nivel y el alcance de la responsabilidad de las diferentes organizaciones involucradas en el proyecto de propulsión nuclear (la ARA con su preocupación estratégica y nacional, o los contratistas concentrados en el corto plazo y su supervivencia económica), si los proyectos técnicos se demoran, se puede afectar su continuidad. En gran parte, eso es debido a la limitada permanencia de los decisores en sus puestos: el personal en el “cliente” (en este caso, la Armada) permanece uno, dos o tres años en su puesto, mientras que los contratistas normalmente perduran una década o más; por otro lado, las autoridades legislativas (en el caso de EE. UU.) se miden en décadas. Las autoridades cambian y así también los objetivos, doctrinas, equipamientos, procedimientos y otras actividades que se hubieran pensado originalmente. En este tipo de proyectos de magnitud, es difícil encontrar que el mismo grupo de gente que lo inició sea el que lo pueda entregar terminado.

Otra diferencia de enfoque que existe con proyectos tradicionales de ingeniería es la consecuencia de un accidente nuclear, por su impacto en la opinión pública y el futuro del proyecto. Si hay una disciplina especial en los programas de propulsión nuclear y los estándares de calidad son mayores que en otras industrias, es porque los accidentes nucleares no solo pueden afectar al personal (embarcado o en tierra), sino que pueden llegar a cancelar el programa nuclear cuando está en sus primeras etapas.

Para complicar este panorama, si ocurre un accidente en reactores en tierra es posible identificar el problema, a diferencia de lo que sucede en un submarino sumergido, donde quizás nunca se sepa exactamente qué sucedió.²⁸ Esto implica que se enfaticen en los programas nucleares todos los aspectos preventivos posibles, incluyendo instrucción del personal, análisis de los requerimientos, diseños simples, más de un contratista que ofrezca equipos críticos, demostraciones experimentales de subsistemas en equipos reales (“testbeds”), pruebas de funcionamiento, integraciones paulatinas, auditorías constantes, mantenimiento y documentación adecuada. Es decir, a la complejidad de un proyecto nuclear, se le suma la consecuencia de los accidentes que pudieran ocurrir.

Reflexionando sobre esas experiencias, resaltaremos algunas comparaciones y conclusiones que pueden ser aplicadas, en caso de retomar el camino de un desarrollo en la propulsión nuclear en nuestro país.

Luego de un panorama superficial sobre los países que tienen submarinos nucleares y aquellos que expresaron en algún momento querer desarrollarlos, o que están en vías de hacerlo, extraemos algunas enseñanzas del programa nuclear en EE. UU., comparamos con algunos desarrollos en nuestro país, y consideramos elementos técnicos puntuales y de organización que hacen a un programa nuclear de magnitud.

Programas completados de submarinos nucleares

En febrero de 2024, seis países tenían submarinos nucleares: los EE. UU. (66), Rusia (30), China (12), Gran Bretaña (10), Francia (9) e India (2).²⁹ Cada país tuvo una experiencia diferente para desarrollar su flota nuclear, pero si hemos de extraer alguna lección de los proyectos finalizados y de aquellos que no se completaron, podemos citar, entre los completados, al de EE. UU., que no solamente fue el primero, sino que ilustró cómo construir una industria nuclear cuando no había más que la intención de hacerlo, creándola, además, en un plazo extremadamente corto.

Concentrándonos en el caso de este país, varios libros y artículos³⁰ detallan los logros y las dificultades que tuvo que superar el Almirante Rickover, su principal impulsor, para que ese país tuviera 152 reactores bajo su control³¹ en 1979 y, actualmente, alrededor de 70 subma-

28 Las dificultades para determinar las causas de un hundimiento fueron evidentes en el caso del submarino USS *Thresher* (SSN-593) de EE. UU., el 10 de abril de 1963. Según el tribunal de investigación reunido para estudiar el accidente: “...it is impossible, with the information now available, to obtain a more precise determination of what actually happened” (traducción: “... es imposible, con la información actualmente disponible, obtener una determinación más precisa de lo que realmente sucedió”). Ver: Polmar, N. (2023). What Killed the *Thresher*? *Naval History Magazine*, 37(2).

29 Buchholz, K. (4 de septiembre de 2024). Only Six Countries Operate Nuclear Submarines. *Statista*. Disponible en: <https://www.statista.com/chart/29489/number-of-nuclear-powered-submarines-worldwide/>

30 Algunos referenciados en las notas al pie de página. Se agrega la siguiente referencia: Rockwell, T. (2002). *The Rickover Effect-How One Man Made a Difference*. Editorial iUniverse.

31 Duncan, F. (1989). *Rickover and the Nuclear Navy - The Discipline of Technology* (p. 252). Estados Unidos: Naval Institute Press. El libro está disponible en: https://www.energy.gov/sites/default/files/2018/04/f50/DuncanRickoverandtheNuclearNavyComplete_1.pdf.

nos (uno de investigación) y 10 portaaviones con propulsión nuclear. Como dato profesional –pero que hace al logro del programa–, Rickover consiguió estos resultados luego de 63 años de servicio activo (el más largo en la historia naval de los Estados Unidos). Además, no solamente hizo el proyecto para la Armada, sino que, como complemento, desarrolló proyectos de aplicación exclusivamente pacífica, como la primera planta nuclear en el mundo para producción eléctrica con un reactor presurizado –la central de *Shippingport* en Pensilvania–.

Si se leen las referencias indicadas en detalle, en su mayoría no se detienen solamente en los logros técnicos, sino que describen los conceptos básicos sobre los cuales se creó la industria nuclear militar y civil. Esos conceptos son condiciones mucho más difíciles de cumplir que los elementos puramente técnicos, ya que necesitan estar integrados con la cultura e infraestructura académica, administrativa, legislativa y política del país. Aunque uno facilite todos los planos y los materiales para construir un submarino nuclear a un país, la probabilidad de ser construido será muy reducida si no tiene una mínima cultura tecnológica estable para administrar el programa desde el principio hasta su finalización.

Como base para poder siquiera hablar de la posibilidad de construir un submarino nuclear, se pueden indicar varios puntos de partida que tiene que tener dicho programa. Para ello, es importante indicar las diferencias y semejanzas entre el programa argentino y el estadounidense de propulsión nuclear, ambos complejos y de envergadura (potencial en el caso de Argentina).

Salvando la distancia presupuestaria, la inestabilidad y contradicciones políticas³², y los resultados en términos concretos de cantidad de buques nucleares finalmente navegando, ambos programas coincidieron en:

- Separar los proyectos de propulsión de otros desarrollos nucleares bélicos. En el caso de Argentina, los planes se enmarcaron con lineamientos similares al plan de EE. UU. llamado *Átomos para la Paz*.
- Buscar aliados en el poder político.
- Superar dificultades administrativas y presupuestarias.
- Reconocer que el responsable último del proyecto es su usuario final, la Armada, que tiene que construir una organización (como Naval Reactors, en el caso de EE. UU.) para controlar su cumplimiento día a día, sin esperar a la fecha de entrega para verificar si el equipo entregado satisface requerimientos.
- Defender los objetivos estratégicos de largo alcance de la Armada, confrontados en algunas oportunidades con los objetivos comerciales más limitados de los contratistas, quienes muchas veces interpretan la letra del contrato y no su espíritu.
- Capacitar y emplear profesionales de primer nivel.
- Crear centros de desarrollo (laboratorios, centros de instrucción).
- Crear una fuente de energía apta para alimentar otras industrias en el país.
- Servir como polo de progreso, buscando aplicaciones civiles de la energía nuclear.

Para el caso específico de Argentina, Giorsetti, además, intentó promover localmente los siguientes puntos:

- Hacer desarrollos en el país, rechazando planes de “llave en mano” o poniéndoles término al cabo de unos años.
- Capacitar profesionales en el exterior y en instituciones nacionales.
- Ser mentor de innumerables profesionales.

Proyectos de alta complejidad tienen que estar integrados con la cultura e infraestructura académica, administrativa, legislativa y política del país.

³² Rodríguez, M. R. (2024). A new beginning? Obstacles and debates at the relaunch of the Argentine Nuclear Program (1999-2015). *Journal of Evolutionary Studies in Business*. Disponible en: <https://doi.org/10.1344/jesb.42354>

Una de las actividades a realizar antes de comenzar la construcción del submarino es «la construcción y experimentación de un reactor prototipo en tierra... en un bastidor [que pueda imprimir] aceleraciones angulares controladas». (CL Castro Madero)

- Establecer relaciones con científicos en países más avanzados en materia nuclear u otros aspectos tecnológicos.
- Transferir la tecnología a la industria privada, sin cargo.
- Organizar cursos invitando a otros países de la región.
- Involucrar a proveedores nacionales.
- Prestar atención a los aspectos contractuales normalmente, considerados como “transferencia de tecnología” pero que, según el Dr. Jorge Sábato, debían tratarse como simples contratos de compra-venta (más detalles abajo).
- Requerir se desarrollen en el país instalaciones similares a la del Naval Reactors Facility en el Idaho National Laboratory³³, EE. UU., donde se instalaron prototipos de reactores nucleares similares o idénticos a los de los buques para entrenamiento de las tripulaciones y otras tareas de mantenimiento o diseño.

Este uso de prototipos ya había sido indicado por el Contralmirante Castro Madero en 1992, cuando escribió que una de las actividades a realizar antes de comenzar la construcción del submarino

[es] la construcción y experimentación de un reactor prototipo en tierra y de parte del sistema de propulsión. El reactor y las turbinas asociadas se montan en una sección del casco, que a su vez está soportada por un bastidor con diversos grados de libertad y con posibilidades de imprimir aceleraciones angulares controladas. El objetivo es someter al reactor a condiciones límites de diseño.³⁴

Como ejemplo, un prototipo y las instalaciones que lo rodean se muestran en la siguiente imagen.³⁵



Prototipo del reactor S5G (*Submarine, 5th Generation core, General Electric*). Instalado bajo tierra, funcionó entre 1965 y 1995 para entrenamiento de casi 12.000 oficiales y personal que operaron la flota nuclear. La plataforma, sumergida en una pileta con agua, podía simular ruidos sostenidos para testear la circulación natural en el reactor. Este tipo de reactor fue instalado únicamente en el submarino *Narwhal* (SSN 671). Nótese la longitud de la estructura: no solamente se instaló el reactor, sino también el resto de la planta propulsora.

³³ Los terrenos del Idaho National Laboratory ocupan aproximadamente 2.300 km², unas 11 veces la superficie de la ciudad de Buenos Aires (202 km²). A lo largo de su historia, varias organizaciones construyeron y operaron un total de 50 reactores.

³⁴ Carasales, J. C., Castro Madero, C. y Cohen, J. M. (1992). *Argentina y el Submarino de Propulsión Nuclear - Posibilidades y Dificultades*. Argentina: Servicio de Hidrografía Naval, Artes Gráficas.

³⁵ Office of Environmental Management (5 de noviembre de 2024). EM Set to Demolish Second Submarine Reactor Prototype in Idaho. *US Department of Energy, Office of Environmental Management*. Disponible en: <https://www.energy.gov/em/articles/em-set-demolish-second-submarine-reactor-prototype-idaho#:~:text=Constructed%20in%201965%2C%20the%20S5G,signing%20that%20memo-randum%20next%20year.>

Proyectos incompletos de submarinos nucleares

Los proyectos de submarinos nucleares que no se completaron ilustran las barreras a las que se enfrenta este tipo de desarrollo nuclear. A grandes rasgos, esos impedimentos son los siguientes:

- Barreras económicas: los altos costos de desarrollo superan los miles de millones de dólares y requieren una inversión sostenida durante décadas. Este desafío es común en la mayoría de los países, incluidos Argentina, Brasil, Canadá y Corea del Sur.

- **Desafíos técnicos:** miniaturizar los reactores nucleares al mismo tiempo que se garantiza la seguridad, el blindaje contra la radiación y los sistemas de enfriamiento, en un entorno submarino confinado que requiere capacidades de ingeniería avanzadas. Este es un obstáculo importante para países como Argentina y Brasil.
- **Restricciones internacionales:** los tratados de no proliferación nuclear y los controles de exportación limitan el acceso al uranio enriquecido y a las tecnologías críticas necesarias para la propulsión nuclear. Países afectados: Australia y Corea del Sur.
- **Requisitos de infraestructura:** las naciones necesitan puertos especializados, instalaciones de mantenimiento, personal capacitado y una industria nuclear nacional para respaldar las operaciones de los submarinos nucleares. Este es un desafío para los países que carecen de un sector nuclear sólido, como Australia.
- **Influencia de los aliados:** algunos países deciden depender de las capacidades de sus aliados, lo cual reduce la necesidad de desarrollar sus propios armamentos e infraestructura, incluyendo los submarinos nucleares. Además, los aliados pueden ejercer presión o influencia que desaliente el desarrollo independiente, como se ve en los casos en que los países optan por la cooperación o la dependencia de las alianzas de seguridad en lugar de perseguir programas de submarinos nucleares propios, como en los casos de Canadá, e históricamente, de Australia.
- **Cambios políticos y oposición:** los cambios en las prioridades políticas, la oposición pública y la dependencia de las alianzas pueden detener o retrasar los proyectos. Este fue un factor en Argentina, Australia y Canadá.
- **Preocupaciones por la estabilidad regional:** los temores por una escalada en las carreras armamentistas regionales pueden disuadir a los países de seguir adelante con el desarrollo de submarinos nucleares, según se vio en el caso de Corea del Sur.

Para el Dr. Jorge Sábato, las experiencias de proyectos de propulsión nuclear enseñan la importancia de procurar la autosuficiencia y la autonomía tecnológica.

Dependencia tecnológica: la perspectiva del Dr. Jorge Sábato

Reforzando la idea de que los temas técnicos no son los únicos que importan en el desarrollo de un proyecto, tal como el de un submarino de propulsión nuclear, encontramos a Jorge Sábato, un científico que se explayó acerca de la independencia tecnológica y a quien el Contralmirante Giorsetti tenía en alta estima por su capacidad técnica, sus ideas de organización institucional y su influencia dentro de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), y en el resto del país.

El Dr. Jorge Sábato (1924-1983), un destacado físico y metalúrgico argentino, jugó un papel importante en la configuración de las políticas tecnológicas e industriales de Argentina. Sus puntos de vista sobre la transferencia de tecnología fueron influyentes, particularmente durante su mandato en la CNEA, donde abogó por el desarrollo tecnológico autónomo.

La visión de Sábato sobre la transferencia de tecnología

Sábato enfatizó que los aspectos contractuales típicamente considerados como “transferencia de tecnología” deben ser tratados como simples contratos de compra-venta y no como cláusulas caritativas o especiales. Esta perspectiva reflejaba su defensa más amplia de la autosuficiencia y la autonomía tecnológicas. Al considerar la transferencia

de tecnología como una simple transacción comercial para la provisión de productos y servicios, Sábato pretendía garantizar que Argentina y otros países latinoamericanos pudieran negociar condiciones más equitativas, evitando la dependencia de proveedores de tecnología extranjeros.

Contexto de autonomía tecnológica en Argentina

A mediados del siglo XX, Argentina buscó desarrollar sus capacidades tecnológicas de forma independiente. Las ideas de Sábato fueron fundamentales para este esfuerzo, particularmente en el sector nuclear, ya que creía que, al organizar eficazmente el conocimiento científico y tecnológico, países como Argentina podrían lograr avances significativos sin depender demasiado de la asistencia extranjera. Este enfoque era parte de una ideología más amplia de desarrollo tecnológico autónomo, que enfatizaba la importancia de la innovación y la manufactura nacionales.

Implicaciones de la perspectiva de Sábato

La postura de Sábato sobre la transferencia de tecnología representaba los siguientes puntos para el desarrollo tecnológico de Argentina:

- **Visión estratégica:** Sábato desmitificó la transferencia de tecnología, que era considerada una relación entre desiguales. Al ponerla al nivel de un arreglo comercial, cambió la relación entre los países y fomentó que la Argentina pudiera emprender desarrollos que, hasta ese entonces, eran considerados más allá de su alcance.
- **Negociaciones equitativas:** al tratar la transferencia de tecnología como una transacción comercial, Argentina podría negociar mejores condiciones con empresas extranjeras, asegurándose de recibir un valor justo por sus inversiones.
- **Dependencia reducida:** este enfoque ayudó a reducir la dependencia de Argentina de la tecnología extranjera, permitiéndole desarrollar sus propias capacidades y experiencia en sectores críticos como la energía nuclear.
- **Promoción de la innovación nacional:** el énfasis de Sábato en tratar la transferencia de tecnología como un contrato de compra-venta fomentó la innovación nacional. Al invertir en investigación y desarrollo local, Argentina podría crear sus propias tecnologías en lugar de depender de soluciones importadas.

Características de la administración de proyectos complejos

Una vez decidido emprender un proyecto de magnitud, la siguiente pregunta es: ¿qué tipo de organización se debe implementar?

Se recomienda a los lectores consultar las técnicas de administración de proyectos sugeridas por el Almirante Rickover, aplicadas a un programa nuclear (o cualquiera de suficiente complejidad) para apreciar las características que lo hicieron satisfactorio. Por ejemplo:

Para el diseño de ingeniería y la construcción [de plantas nucleares para buques de la armada], la Armada debe depender únicamente de contratistas industriales establecidos, preferiblemente al menos dos empresas que trabajen en paralelo para

Las cláusulas de «transferencia de tecnología» deben ser tratadas como simples contratos de compra-venta y no como actos caritativos.

proporcionar el incentivo de la competencia y asegurar un enfoque alternativo en caso de que uno falle.³⁶

Rickover creía que la construcción de un submarino nuclear requería una dirección técnica idónea en la Armada.

Uno de sus contratistas, *General Electric (GE)*, sin embargo, veía a Rickover como un cliente más, como aquellos que compran tostadoras o turbinas. Mirando retrospectivamente a la situación con *GE* en 1954, Rickover escribió que la actitud de la empresa había sido: “Denos el dinero, no nos molesten y haremos el trabajo”. Ese fue un enfoque que Rickover nunca podría aceptar, porque hacía tiempo que había aprendido que eso no producía equipos confiables.³⁷

Un aspecto poco conocido es la influencia fundamental que tuvo Rickover en el desarrollo de la propulsión nuclear en la Armada británica y en los organismos que participaron en su desarrollo. En un extenso artículo detallando esa historia,³⁸ el Vicealmirante Hill menciona varios aspectos que evidencian la actitud de Rickover hacia la conducción de un proyecto. Dos de ellos son los siguientes, expresados en relación con el proyecto del *Nautilus*. El primero se enfoca en la administración del proyecto y del personal³⁹:

[Decía Rickover:] Si uno [ignora los detalles técnicos de un programa técnico sofisticado e] intenta confiar en técnicas o artimañas de gestión, [uno] seguramente terminará con un sistema que es inmanejable y los problemas serán inmensamente más difíciles de resolver. En *Naval Reactors* [la organización que controla el programa de propulsión nuclear en EE. UU.] [yo] incorporo personas que son buenos ingenieros y los convierto en gerentes: no administran con trucos sino con conocimiento, lógica, sentido común y trabajo duro y experiencia.⁴⁰

El segundo aspecto explica el rol de la Armada desde el comienzo del programa nuclear:

[Continuaba Rickover:] Comprender las funciones adecuadas que desempeñan el gobierno y la industria [es] la respuesta para [administrar un proyecto dentro del cronograma a pesar de obstáculos y adversidades]. [Desde sus comienzos, con el *Nautilus*,] el gobierno no podía depender de la industria para llevar a cabo un proyecto de investigación y desarrollo a gran escala. De hacerlo así conduciría a un progreso más lento de lo que debería ser, costos más altos de lo necesario, y un producto final no tan bueno como debería ser. Para conseguir lo que quería, el gobierno tuvo que tomar decisiones técnicas. Por lo tanto, el gobierno tenía que tener su propia gente que fuera fuerte tanto en tecnología como en capacidad administrativa. La persona a cargo importaba más que la organización. Esa persona tenía que estar dispuesto a arriesgar su carrera y luchar contra la burocracia y la inercia en el gobierno y en la industria.⁴¹

Celebración de los 50 años del departamento de Nuclear Science & Engineering (NSE) en el MIT, año 2008. Sobre la izquierda está el profesor Neil Todreas (del NSE), quien trabajó con el Almirante Rickover por cuatro años, ahora dedicado al desarrollo conceptual de plantas nucleares flotantes *off-shore*. En el centro se encuentra el Comandante John W. Crawford, USN (R), graduado del MIT, quien estuvo con el Almirante Rickover en la coordinación de la investigación y desarrollo del primer submarino nuclear (SSN *Nautilus*) y en el primer portaaviones nuclear (USS *Enterprise*), entre otros buques a propulsión nuclear. El Capitán Crawford falleció en el 2022. A la derecha, el CL (R) Domingo Giorsetti.



Según el Almirante Rickover, quien ignore los detalles técnicos de un programa técnico sofisticado, terminará con un sistema inmanejable, y los problemas serán inmensamente más difíciles de resolver.

36 Hewlett, R. y Duncan, F. (1974). *Nuclear Navy - 1946-1962* (p. 67). Estados Unidos: The University of Chicago. Disponible en: <https://www.energy.gov/sites/default/files/2013/08/12/HewlettandDuncanNuclearNavyComplete.pdf>

37 *Nuclear Navy - 1946-1962*, op. cit., p. 152.

38 Hill, R. (2005). Admiral Hyman G Rickover USN and the UK Nuclear Submarine Propulsion Program. *International Journal of Naval History*, 4(2), 1-16. La sinopsis del artículo termina con estas palabras: “Rickover’s [management] principles are timeless”. Disponible en: <https://ijnh.seahistory.org/wp-content/uploads/sites/2/2012/01/Vice-Admiral-Sir-Robert-Hill-RN.pdf>.

39 Para una descripción más completa se recomienda consultar el artículo original, muy detallado.

40 *Nuclear Navy - 1946-1962*, op. cit., p. 283.

41 Admiral Hyman G Rickover USN. ... op. cit., p. 14.

Otra de las características aplicadas por Rickover está asociada con las entrevistas a los oficiales de la Armada estadounidense, que eran candidatos para ser admitidos en el programa nuclear.⁴²

Este aspecto demuestra la importancia de la decisión final en la selección de personal: Rickover efectuaba la entrevista final luego de que los candidatos hubieran pasado pruebas y entrevistas con otros tres directivos del programa.

Se ha estimado que Rickover realizó personalmente más de 5000 entrevistas a lo largo de los años.⁴³

Recomendaciones especiales para el diseño de buques nucleares

Concentrándonos ahora en los aspectos puramente técnicos, el texto introductorio que sigue y la lista de “mandamientos” creados por Rickover son ilustrativos de su filosofía:⁴⁴

Un buque de guerra debe poder realizar su misión y regresar en condiciones de combate; la planta de propulsión nuclear debe diseñarse para sobrevivir los daños severos de las batallas; debe operar de manera confiable y segura en las proximidades a la tripulación; y ser reparado en el mar por la tripulación, si fuere necesario.

Los estándares para materiales y sistemas son rigurosos y sólo se utilizan productos de primera calidad, con un comportamiento comprobado en el reactor para minimizar el mantenimiento y aprovechar al máximo la ventaja de tener largas vidas útiles del núcleo [del reactor]. Construir y operar plantas de propulsión nuclear naval efectivas implican muchos trabajos de ingeniería y consideraciones de diseño. Los siguientes son principios importantes de la filosofía de ingeniería del programa:

- Evitar comprometer barcos y tripulaciones con actividades todavía en desarrollo, y sistemas y conceptos no probados.
- Garantizar una redundancia adecuada en el diseño para que la planta pueda acomodar, sin dañar al buque o a la tripulación, el equipo o fallas del sistema que inevitablemente ocurran.
- Minimizar la necesidad de que el operador tenga que actuar para responder a eventos transitorios esperados. Si la planta es inherentemente estable, el operador puede responder mejor a transitorios inusuales.
- Simplificar el diseño del sistema para poder confiar principalmente en control directo del operador en lugar de control automático.
- Seleccionar sólo materiales probados, por experiencia, para el tipo de aplicación prevista y, en la medida de lo posible, aquellos que proporcionen el mejor margen de error en su adquisición, fabricación, y mantenimiento.
- Exigir a los proveedores que lleven a cabo extensas pruebas de vida acelerada de los componentes críticos de los sistemas de reactores para garantizar que son adecuados antes de su uso operativo.
- Probar nuevos diseños de reactores mediante el uso de un prototipo terrestre del mismo diseño que la planta de a bordo. Las plantas prototipo deben estar sujetas

Para alcanzar el éxito en la Propulsión Nuclear: «Se deben probar nuevos diseños de reactores y entrenar a los operadores usando un prototipo terrestre del mismo diseño que la planta de a bordo».

42 El Capitán John W. Crawford (en el centro de la foto siguiente en este artículo) comenta sobre el método de Rickover de conducir entrevistas para seleccionar oficiales para la Armada Nuclear, en el artículo titulado *Passing Rickover's Muster* (1992). *Naval History*, 6(1). Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/1992/march/passing-rickovers-muster>.

43 Beaver, W. (1998). Admiral Rickover: Lessons for Business Leaders. *Business Forum*, 23 (1-2).

44 Tomados (traducción mediante) del artículo del Vicealmirante Hill de la Armada Británica: Hill, R. (2005). Admiral Hyman G Rickover USN and the UK Nuclear Submarine Propulsion Program. *International Journal of Naval History*, 4(2), párr. 152.

a los posibles transitorios experimentados por una planta de a bordo, para que los problemas puedan ser identificados y resueltos antes de la operación real.

- Entrenar a los operadores reales usando los reactores de los prototipos. Los simuladores no son un dispositivo de entrenamiento aceptable para operadores navales.
- Confirmar el diseño del reactor y del equipo a través de un extenso análisis, maquetas a gran escala, y testeos.
- Durante la fabricación, utilizar inspectores especialmente capacitados e inspecciones exhaustivas; aceptar sólo equipos que cumplan los requerimientos especificados.
- Concentrarse en diseñar, construir y operar las plantas para prevenir accidentes, no sólo hacer frente a accidentes que podrían ocurrir”.

Conclusión

Luego de haber analizado las experiencias de los almirantes Rickover (en EE. UU.), Hill (en Reino Unido) y Giorsetti (en Argentina), podemos agregar las siguientes reflexiones de los autores:

- Los proyectos complejos, considerados estratégicos, deben trascender las gestiones administrativas del nivel institucional y nacional.
- Por su magnitud e impacto, los proyectos nucleares son de alcance nacional: por tanto, deben trabajar en ellos individuos y compañías alineados con los objetivos del país y su armada.
- La institución que lidera un proyecto complejo debe tener un plan de instrucción y personal a muy largo plazo, para permitir formar grupos de trabajo con conocimientos compatibles y con la misma visión estratégica.
- Los sistemas de monitoreo de las operaciones deben ser constantes, profundos y extensos, abarcando a todas las organizaciones que trabajan en el proyecto. Todo error debe poder atribuírsele, por lo menos, a un individuo. De no ser así, el sistema es inmanejable y, a la larga, caótico.
- Se debe dar estabilidad y continuidad al personal en proyectos de larga duración (más de una década).

Las soluciones técnicas son más fáciles de encontrar que una organización adecuada que subsista por décadas.

Según se observa, si bien los aspectos tecnológicos deben ser lo suficientemente flexibles como para acomodar cambios en la doctrina naval, incluir innovaciones, adelantos técnicos y nuevos armamentos, esos no son los principales obstáculos para la concreción de un proyecto de magnitud: se necesita también enfocar en la administración del proyecto, comenzando por los más altos niveles de la organización. Las soluciones técnicas son mucho más fáciles de encontrar en comparación a una estructura organizacional adecuada, que pueda subsistir por décadas, inmune a cambios institucionales, sucesivos gobiernos y a un inconstante panorama internacional.

Esperamos que estas reflexiones rescatadas de tres líderes de proyectos complejos en sus respectivas armadas resulten útiles para que futuros decisores puedan aprovecharlas cuando se decida avanzar nuevamente en la compleja construcción de buques nucleares. ■

VIAJE 22 DEL TRANSPORTE ARA *CABO DE HORROS*

Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez



Nos preparamos para el comando en el mar toda la vida; es un desafío apasionante que transcurre durante la carrera, mientras adquirimos y desarrollamos nuestras capacidades profesionales. Son muchos los factores que inciden en el resultado final y no todos dependen de uno. Sin embargo, los participantes tienen la esperanza, o vislumbran el resultado, a medida que avanzan hacia esa meta tan ansiada.

Mi caso, como el de tantos otros, llegó en el tiempo esperado y de acuerdo con la valoración que se hizo de mi desempeño. Mis expectativas, después de diez años de actividades operativas en la Flota de Mar y el Comando de Operaciones Navales, estaban focalizadas en el comando de una unidad acorde con mis capacidades. Sin embargo, no fue así: fui designado Comandante del transporte ARA *Cabo de Hornos*, perteneciente al Servicio de Transportes Navales, con apostadero en la Ciudad de Buenos Aires. No sabía que ese año (1981) marcaría el inicio de otra etapa en mi vida profesional y que nunca más regresaría a Puerto Belgrano ni a la Flota de Mar que tanto amaba y que me había dado una experiencia inolvidable. Para un hombre educado en las armas (o los cañones), ese pase cambiaba el enfoque completamente e implicaba un desafío en un campo inexplorado y desconocido.

Los transportes navales siempre existieron y formaron parte de esa Armada profunda, dedicada de otra forma al servicio de la Nación, tanto en nuestro vasto litoral marítimo como en nuestros ríos, en el continente antártico o en mares lejanos, siempre cumpliendo un rol logístico fundamental para el desarrollo, el apoyo o la presencia en todos los ámbitos en los que fuese necesario desde 1826 (y aún antes si se consideran los primeros viajes a Carmen de Patagones). Sus buques, organización, capacidades o escenarios de actuación variaron con los años, según fuera requerido por las circunstancias o las necesidades del momento. Formaron parte de la Escuadra o Flota de Mar como buques auxiliares, efectuaron trabajos hidrográficos y oceanográficos para el Servicio de Hidrografía Naval, participaron desde el inicio en múltiples campañas antárticas, fueron petroleros, cargueros, buques escuela, de pasajeros y hasta de turismo en las últimas décadas. Pero su rol fundamental fue, y lo seguirá siendo, el apoyo y el fomento de las poblaciones de la costa patagónica hasta la Isla Grande de Tierra del Fuego. Esto sin dejar de lado su misión logística de las Fuerzas Armadas, que culminó en su participación en Malvinas con la pérdida de los transportes ARA *Bahía Buen Suceso* y ARA *Isla de los Estados* en 1982, en este último con el sacrificio de su capitán y parte de su tripulación en el estrecho de San Carlos.

La unidad (característica permanente B5) era la tercera de una serie de tres unidades, construidas en el país por el astillero Príncipe Menghi y Penco S. A. de Dock Sud, Provincia de Buenos Aires, para la Armada Argentina, según lo autorizado por el Decreto 2.793 del 3 de octubre de 1975. El buque fue botado el 1.º de noviembre de 1978, su madrina fue la Señora Nélida Georgia de Viola. Originalmente, su nombre había sido el de Bahía Camarones, luego cambiado por el de Cabo de Hornos. El 28 de junio de 1979 se afirmó su pabellón. Recibió en el mismo acto su pabellón de guerra, donado por su madrina. Fue puesto en servicio en una clase denominada Costa Sur, por sus particulares capacidades para navegar

El Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez pertenece a la Promoción 89 de la Escuela Naval Militar. Su orientación fue la de Artillería y Misiles, con la que recibió el título de Ingeniero de Mantenimiento en Sistemas de Control, Tiro y Misiles y obtuvo varios premios nacionales.

Ejerció el comando del transporte ARA *Cabo de Hornos*, de la Agrupación de Lanchas Rápidas y de la fragata ARA *Libertad*.

En el exterior prestó servicios en la Comisión Naval Argentina en Europa durante dos años. A su regreso, obtuvo la Maestría en Relaciones Internacionales de la Universidad de Belgrano. Se retiró de la Armada en 1994.

Como retirado en servicio cubrió funciones en el Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales de las Fuerzas Armadas hasta el 2005. Se patentó como Perito Naval en Navegación y ejerció la actividad durante varios años.

Desde 1994 dirige la revista naval *Navegando en Libertad*, que acompaña a la fragata ARA *Libertad* durante los Viajes de Instrucción.

las aguas australes y, sobre todo, acceder a las diferentes rías y operar en puertos con muelles e instalaciones muy limitadas.

Hasta hace muy poco, no sabía quién había diseñado estos buques: se trató del Ingeniero Naval, Civil y Mecánico, Emilio César García Rabini. Nació en Buenos Aires el 4 de noviembre de 1929 y falleció en Nueva Orleans el 29 de mayo de 1990. En la década de 1970 participó en la construcción de los transportes Costa Sur, para el Servicio de Transportes Navales de la Armada, y del transporte polar ARA *Bahía Paraíso*, para el Instituto Antártico Argentino. Lo anecdótico del caso es que el diseño de los Costa Sur lo había desarrollado como parte de la tesis de su carrera, y que su hermano menor, con unos 15 años de edad, lo había ayudado con los tiralíneas de esa época, dibujando las líneas de agua del modelo. Hoy es infante de marina, compañero de promoción y amigo personal.

El transporte ARA *Cabo de Hornos* era la segunda unidad en la Armada con este nombre. Lo había precedido en 1878 la goleta, después corbeta, homónima, adquirida para la Armada por recomendación del Capitán Luis Piedra Buena, su comandante hasta su fallecimiento en 1883. Calificado como un buen buque para el comercio, durante años fue empleado también para la formación de marineros de mar. Sirvió como transporte de carga y personal militar en los puntos de apoyo del litoral marítimo en el sur. Su primera tarea fue la de apoyar con una carga de carbón y víveres a la División Naval de Comodoro Py que se encontraba en el Cañadón de Misioneros, Santa Cruz, en enero de 1879.

El transporte ARA *Cabo de Hornos*, diseñado y construido en el país, era el tercero en una clase denominada Costa Sur por sus características aptas para operar en nuestro litoral marítimo.

En 1981 yo fui su tercer comandante. Mi antecesor era un compañero y amigo personal, que me lo entregaba impecable y operativo; lo que más valoraba eran sus consejos y su experiencia volcados en el derrotero negro del comandante. La plana mayor y la tripulación eran de carácter mixto. Mi dotación estaba integrada por personal militar y civil, tanto en oficiales como en la tripulación; sin embargo, el buque estaba operado casi en su totalidad por marinos mercantes debidamente calificados.

En el campo naval los oficiales eran un teniente de corbeta contador y dos guardiamarinas de comando naval, uno en el segundo año del grado y otro recién recibido. Como suboficiales, contaban con un cabo segundo camarero. No existía el cargo de segundo comandante ni estaba previsto quién asumiría el comando en caso de relevo por cualquier circunstancia. Esta situación, como veremos más adelante, sería crítica, y yo, sin saberlo, un partícipe involuntario en su solución.

Los cargos mercantes eran: Jefe de Máquinas, Jefe de Cubierta, Comisario, Jefe de Radio y uno o dos Oficiales de Máquinas, según fuera la etapa de navegación. La tripulación mercante de cubierta, máquinas y servicios era la prevista por la reglamentación en vigor para este tipo de buques (34 hombres). Por otra parte, el personal mercante embarcado era voluntario y accedía a los cargos según las necesidades del servicio, o sea, era una variable más en el aspecto de conocer y conducir a los hombres en quienes se confiaría la unidad.

A su vez, la influencia de los sindicatos en todas las ramas de la Marina Mercante era un elemento más para tener en cuenta en la toma de decisiones. Los convenios de trabajo, generalmente aceptados, eran los que se aplicaban al personal embarcado en la compañía estatal Empresa Líneas Marítimas (ELMA). Todo ello sin contar la relación técnico funcional con diversas autoridades o empresas que intervenían y afectaban las operaciones comerciales, como las de cualquier otro buque mercante de bandera nacional, llámense Administración General de Puertos, Aduana, Prefectura Naval Argentina, Migraciones, Seguros Marítimos, empresas de clasificación y las agencias marítimas que atendían los buques.

Nuestro apostadero y muelle de atraque eran unas viejas instalaciones en el Dique N.º 2 de Puerto Madero, en la Ciudad de Buenos Aires. Acostumbrado a las Base Navales de Río

Santiago y Puerto Belgrano, con sus servicios y arsenales, el cambio era notable, pero se suplía con la capacidad, empeño y experiencia del personal civil de tierra, sumado a todos los elementos correspondientes para operar eficientemente en el movimiento de cargas.

En esa época los transportes navales constituían un servicio independiente con una jefatura a cargo de un capitán de navío en actividad, con oficinas en el cuarto piso del edificio de la calle Reconquista 385, en la Ciudad de Buenos Aires. Básicamente, el jefe se dedicaba a la relación con el Estado Mayor General de la Armada y la conducción del servicio, sin involucrarse en el detalle comercial u operativo de las unidades. Normalmente iba a verlo a su oficina, antes y después de los viajes; nunca visitó la unidad ni la esperó o despidió, tanto en operaciones comerciales de rutina como en las de carácter militar. Es decir, yo no estaba subordinado a un comandante superior en el mar, sea de división o de escuadrilla, ni a una orden de operaciones que me dictara todo lo que debía hacer. ¡Libertad absoluta!... y responsabilidad absoluta en los resultados a obtener, ahora sí, pensando en cómo conseguir el mejor rédito comercial, lo que implicaba minimizar los costos de operación y maximizar las ganancias.

¡Y el momento de zarpar por primera vez llegó! Recuerdo muy bien esa mañana, cuando al llegar a la planchada y pronunciar esas palabras rutinarias de todo comandante bisoño al oficial de guardia, “¿alguna novedad?”, este respondió: “Sí, tenemos un tripulante fallecido”. Se trataba del Maestre de Víveres, quien la noche anterior había tenido un síncope cardíaco. Después de dar las órdenes al respecto y desembarcar al comisario para que se ocupara de todos los temas administrativos, nos dirigimos con el contador a dar el pésame a su familia, que vivía muy cerca de donde estaba amarrado el buque.

Inmediatamente después se iniciaba una etapa profesional sin descanso, llena de alternativas, donde el buque y el entorno del trabajo insumirían la totalidad del tiempo, casi siempre con rumbo al sur, normalmente desconociendo cuál sería nuestro próximo destino. En esa época habían dejado de existir las líneas regulares, donde los transportes navales cubrían las rutas patagónicas en forma periódica hasta el puerto de Ushuaia.

Nuestro primer destino fue el puerto de Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz. Existían dos muelles donde operábamos, el comercial y el de carbón. En esa oportunidad fuimos con carga al primero de ellos, que tenía una particularidad (que había previsto el diseñador de los Costa Sur): el buque, después de entrar en la ría y sortear una peligrosa navegación, fue a una posición en la que, cuando la marea cambió de sentido, quedó en seco con su casco apoyado en el fondo, que previamente había sido preparado con maquinaria vial formando una cama, para que el asentamiento no afectase el casco del buque. Además, dado que se necesitaban los generadores para operar las grúas de abordó, existía un sistema de tanques de agua para la refrigeración interna, sin usar las tomas de mar.

La altura y la corriente de marea eran increíbles, en la etapa de mayores valores podían llegar a los 12 metros de amplitud y superar los 8 nudos de velocidad. Era lo que nosotros llamábamos “el remolcador del sur”. Por eso mismo es que el cálculo para la maniobra debía ser muy ajustado para llegar a la posición de atraque con la pleamar, antes de que el mar iniciara su salida de la ría. Y además, que no hubiese ningún contratiempo en esa navegación, so pena de quedar de baliza en alguno de los bajo fondos, tanto en la entrada como en la salida. La sorpresa fue que, en la recalada, una espesa niebla cubría toda la zona y la entrada de la ría, lo que volvía imposible la navegación sin visibilidad, dado que no se podían ver las balizas que marcaban las diferentes enfilaciones. Es algo raro de producir, no soplabla la más mínima brisa y ese estado de cosas duró tres días....

De este primer viaje, y al admirar un cuadro del pintor marinista de La Boca, Oscar Antonio Vaz (1909-1987), obsequiada al buque por el astillero constructor e instalada en la Cámara

La primera experiencia fue operar en el puerto de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz. Después de navegar la ría de acceso, se atracaba en el muelle, donde, con el cambio de la marea, el buque quedaba apoyado sobre su casco, en una cama preparada a tal efecto para no sufrir avería alguna.

de Oficiales, me surgió la idea de adquirir una marina para la Cámara del Comandante. Con mi esposa recorrimos la zona y por casualidad encontramos un pintor cuyos trabajos nos entusiasmaron. Se trataba de José García Teyra (1922-1986), pintor del Riachuelo y de La Boca. Elegimos una bella marina; era un cuadro mediano con un motivo de buques trabajando en el puerto de la Boca. Empleaba la técnica de paleta media, donde la pintura es aplicada en suaves pinceladas de gran colorido. Fue instalada en mi cámara y me acompañó en esos momentos de soledad y de recuerdo de mis primeros pasos en el buque. Casi fue mi obsequio personal al *Cabo de Hornos*... ¿Dónde estará ahora, con el buque en proceso de radiación y venta? ¿Quién o quiénes admirarán esas hermosas pinturas argentinas?

En nuestro segundo viaje al sur, transportamos por única vez en el año material operativo del Ejército Argentino. Se trataba de dos unidades blindadas que, en cumplimiento de un plan de reordenamiento integral del Ejército, se asignaron al sur del país. En primer lugar, el material correspondía al Regimiento de Caballería de Tanques 9, Cuartel Ejército de Puerto Deseado, compuesto por tanques SK 105, Kurassier recientemente incorporados. Eran blindados austríacos livianos, denominados cazatanques alpinistas, por lo que el *Cabo de Hornos* debió tomar Puerto Deseado para descargar todo el material.

La maniobra de atraque fue desopilante (pero limpia), la fuerte corriente desplazó al buque haciendo que atracáramos en la banda opuesta a la que habíamos previsto. Como premio por nuestro trabajo, se les permitió al Comandante y al Jefe de Cubierta manejar un tanque por el muelle (quedan registros fotográficos del evento).

El otro puerto previsto era el de Punta Quilla, provincia de Santa Cruz, donde se establecía una unidad creada en 1980 en la Guarnición de Ejército Puerto de Santa Cruz. Se trataba del Regimiento de Caballería de Tanques 11, integrado por el mismo tipo de blindados y todo el material pesado para la nueva unidad, incluso con personal del regimiento que nos acompañó durante la navegación. En este viaje contaba con un nuevo Jefe de Cubierta, que no solo trabajó eficientemente, sino que se integró perfectamente con el buque. Con el tiempo constituimos una fuerte amistad personal y familiar, que perdura hasta la fecha.

Luego siguieron otros viajes, otras cargas, otros puertos y otras tripulaciones, siempre cubriendo el litoral marítimo y fluvial, y de esa forma conocí por vez primera el muelle mineralero de ALUAR en Puerto Madryn, y los puertos de Deseado, Comodoro Rivadavia y Ushuaia. También hicimos el río Paraná operando en el puerto de Campana y el Río de la Plata en el puerto de La Plata; en la ciudad de Buenos Aires, los diques de Puerto Madero y las dársenas de Puerto Nuevo, además de tomar las bases navales de Puerto Belgrano y Mar del Plata.

Siempre permanecimos con el buque en estado operativo, sin interrupciones. En nuestro apostadero estábamos solo el tiempo que requerían las operaciones de carga o descarga. ¿Y eso qué significaba? Que la familia quedaba rezagada en las prioridades cotidianas, y mi esposa y mis tres hijas me veían solo en contadas oportunidades, a pesar de lo cual siempre tuve su apoyo y comprensión, aún en los momentos más complicados. Pero la ausencia se notaba... Recuerdo que, con la debida autorización, logré que la familia completa embarcara y navegara conmigo hasta el puerto de Campana: ¡verdaderas vacaciones anuales de tres días!

Y llegó un día del mes de agosto, en que el Jefe me quería ver en su oficina. Allí me manifestó que el buque había sido designado para una misión en Europa para el mes de septiembre. Asimismo, que, desde ese momento, mis viajes serían entre los puertos de Campana y Comodoro Rivadavia transportando tuberías de caños sin costura para YPF, sin solución de continuidad hasta mi zarpada. Esta nueva misión, casi rutinaria, parecía muy fácil. Ya no tendría que enfrentar los accesos a los puertos del sur ni navegar por los canales fueguinos.

Luego de transportar material orgánico del Ejército Argentino a los puertos de Deseado y Punta Quilla, se me informó que el buque había sido designado para efectuar un viaje a Europa y que, hasta tanto se fijara la fecha de zarpada, el buque efectuaría viajes desde Campana hasta Comodoro Rivadavia transportando material para YPF.

Pero no fue así, yo no sabía que el llamado puerto de Comodoro Rivadavia no solo era precario sino también peligroso. El muelle de atraque, instalado sobre una restinga de piedra, nunca había sido finalizado en su construcción, y no solo no contaba con elementos para operaciones comerciales, sino que la profundidad en el único sitio era limitada, lo que condicionaba la carga máxima a casi al 50% de la capacidad del transporte. Dado que se atracaba contra las piedras, los únicos elementos que separaban y protegían el costado del buque eran unas inmensas defensas flotantes tipo Yokohama. Para la maniobra de atraque, el buque debía fondear, a una distancia adecuada, el ancla de codera con su cable de acero y luego el ancla de proa de la banda de estribor, de tal forma que el buque quedase estaqueado en la posición de descarga, que se hacía sobre camiones operando las grúas propias. El lugar no era estable ni seguro, dado que no había resguardo sobre la acción del mar cuando arbolaba, por los vientos de dirección este. De acuerdo al estado del tiempo y la dirección del viento, había que dejar el lugar de inmediato para no perder el buque. En varias oportunidades, otras unidades debieron picar sus amarras y zarpar en emergencia.

Las instalaciones de tierra eran importantes para la Administración General de Puertos y la Prefectura Naval Argentina, pero el puerto comercial como tal no existía. Los amplios galpones solo contenían maquinaria en desuso y toneladas de bolsas de cemento, ya petrificadas por los años de demora en la construcción del muelle y la escollera de protección. Justo en el extremo de la restinga se encontraban los restos de una grúa como monumento a la ineficiencia y la desidia estatal. De la misma manera, las ayudas a la navegación eran limitadas y la aproximación y el atraque debían efectuarse en horas diurnas. La Armada no tenía instalaciones ni autoridades en la zona que pudiesen actuar en apoyo de sus transportes, solo se contaba con una agencia marítima.

Desde el punto de vista militar, el Ejército Argentino tenía una importante presencia en el lugar desde el año 1942. En la ciudad se asentaba el Comando de la IX Brigada Mecanizada a cargo de un General de Brigada, con un Estado Mayor operativo. Sus unidades subordinadas estaban conformadas por el Regimiento de Infantería Mecanizado 25, con base en Colonia Sarmiento, a unos 156 km hacia el oeste de Comodoro, y por el Regimiento de Infantería Mecanizado 8 en las proximidades de la ciudad, además de otras unidades menores.

Muy pronto no solo tomé contacto profesional, sino de amistad con algunos miembros del Estado Mayor y sus unidades subordinadas, dada la asidua frecuencia con la que operábamos en ese puerto. Años después, ya retirado, mantuve contacto personal y familiar con muchos de ellos. ¡Es cierto que siempre el destino marca su impronta! Hace muy poco tiempo, en nuestra última mudanza familiar, elegimos un edificio especial en la Ciudad de Buenos Aires, y cuál fue mi sorpresa al encontrarme con un viejo habitante del mismo edificio, que era nada menos que... ¡el General que me había recibido en su despacho cuando fui a presentarme la primera vez que atracamos! Habían pasado casi 40 años de esa circunstancia.

Y llegó el momento en que supe cuál era la misión del buque en Europa: cargar en Francia y luego transportar al país el cazabombardero naval Super Étendard, diseñado y construido por la empresa francesa Dassault-Breguet para la Marina Nacional de Francia, y que la Aviación Naval había seleccionado y la Armada Argentina había adquirido en 1980. Era un primer lote de cinco, sobre un total de catorce unidades que se cargarían junto con toda la logística de apoyo y el correspondiente armamento (no estaban incluidos los misiles aire superficie Exocet AM-39).

La fecha asignada para la zarpada era el 19 de septiembre. De inmediato comencé a trabajar en la Orden de Operaciones y a requerir toda la información operativa y de detalle para este viaje. Si bien buques de Transportes Navales habían realizado viajes a Europa en el pasado, hacía años que esto no sucedía, por lo que sentía el peso de la responsabilidad, junto con el orgullo de haber sido designado para esa tarea.

La misión a Europa era la de transportar desde Francia cinco aviones Super Étendard que la Armada había adquirido en 1980, sobre un total de catorce unidades. La zarpada debía ser el 19 de septiembre.

Lo fundamental era que los aviones debían ser cargados en el puerto de Montoir, sobre el río Loire, dentro de lo que era el complejo portuario de Saint Nazaire, en la Bretaña francesa. Los aviones volarían hasta una pista muy cercana en el aeródromo de Saint Nazaire-Montoir de Bretagne y serían traídos a remolque por tierra hasta el muelle de embarque.

También se asignaron otras tareas logísticas al buque. Debían embarcarse chapas de acero en el puerto de Hamburgo, Alemania Federal, para el programa de construcción de las corbetas Meko 140 en el Astillero de Río Santiago, para la Armada. Por otra parte, y a fin de reducir los costos del viaje, se debía llevar una carga a granel, cuyo flete había sido cedido por la empresa estatal ELMA, hasta el puerto de Lorient, en Bretaña, previo a hacer la escala de Hamburgo.

La plana mayor, tanto naval como mercante, había sido ampliada. La Armada había designado un teniente de fragata médico y un teniente de navío complementario, técnico de la aviación naval, quien estaría a cargo del personal de suboficiales para el control y mantenimiento de los aviones durante la navegación (eran un suboficial y dos cabos). En el área mercante, se agregaron un oficial de cubierta y otro de máquinas; sin embargo, no se consideró necesario embarcar un oficial naval antiguo que se hiciera cargo si algo le sucedía al comandante.

Para mis hombres, un tema no menor era lo que se cobraría durante el viaje. Para los marinos mercantes era fácil, ya estaba resuelto por el sindicato y aceptado por ELMA, por ende, Transportes Navales. Lo que se titulaba “la divisa” era lo que recibirían en dólares por día, que se computaba desde la zarpada del país hasta la última zarpada de puerto extranjero, por supuesto, según una tabla en función del cargo abordado. Para el Jefe de Máquinas, el de mayor sueldo, eran unos 34 dólares. Lo gracioso era que para el personal militar no estaba previsto, según el Jefe de Contabilidad y Finanzas del Servicio, por lo que tuve que ir en forma personal al Edificio Libertad a plantear el tema, que finalmente se resolvió en valores y en un sistema parecidos a los de la fragata ARA *Libertad*.

Por supuesto, como no sabía, tuve que ponerme al corriente de lo que significaba un contrato de fletamento de carga (cedido por ELMA) entre Transportes Navales y la empresa multinacional de granos Nidera; sus peculiaridades, penalidades y alcance. En primer lugar, el material que cargar y transportar. Se trataba de expeller de trigo, que era un subproducto derivado de la explotación industrial del cereal, y constituía un alimento de uso animal muy valorado en Europa. Con la consistencia de la harina y un fuerte olor, muy desagradable, debía ser embarcado a granel por tolvas especiales, y dado que se cargarían unas 6.000 toneladas, la máxima de diseño del buque, tendríamos varios días de trabajo en Buenos Aires.

Lo cierto es que nos enviaron a un muelle de carga a granel en Dock Sud, donde aún operaban algunos viejos silos. El producto era embarcado a través de tuberías expendedoras que remataban, al llegar al interior de las bodegas, en un extremo de lona flexible, para homogeneizar y distribuir el flujo en su interior sin volcarlo en la cubierta o expandirlo al aire, dada su alta volatilidad.

Por qué el Departamento Comercial nos había asignado ese lugar de carga, realmente precario, no lo sabía. Tanto el Jefe de Navegación, en cuanto a la profundidad a pie de muelle, como del Jefe de Cubierta, sobre el método de embarque, su relación con la estiba y la estabilidad del buque, no me ofrecían reparo alguno. Al ritmo de carga, en unos 3 días íbamos a estar listos, lo que favorecería al cargador, dado que en el contrato figuraba una cláusula con penalidades o premios según el tiempo que se demorara en cargar. El embarque era rápido, pero las instalaciones, precarias, por lo que el polvo que se despedía se esparcía por toda la cubierta principal y obligó al Jefe de Máquinas, que protestaba vehementemente, a cerrar

Además de la misión principal, el buque debía recibir en el puerto de Hamburgo, Alemania Federal, material de construcción de las corbetas Meko 140, para el Astillero Río Santiago. Asimismo, transportar al puerto de Lorient, Bretaña, en Francia, una carga de cereales a granel, cedida por ELMA.

todos los accesos de ventilación por temor a que se taparan los filtros. Ese fue el primer día de operaciones.

Al día siguiente, muy temprano, al llegar al buque vi que estaba escorado, tocando el fondo contra el fango del canal. El Oficial de Guardia, un viejo veterano que cubría la guardia de puerto como relevo en los buques de Transportes Navales, fue el primero en informarme y darme su impresión de lo que había sucedido. Al llegar al buque le pregunté al Jefe de Cubierta, responsable de la carga, quien me manifestó que no habría inconvenientes para zafar y navegar ¡a la espera de una creciente del río! ¡Aparentemente no tenía claro que teníamos una fecha de zarpada fijada y que se trataba de un viaje operativo coordinado para recibir los aviones en un día prefijado y que ya estábamos tocando el fondo con apenas un cuarto de la carga!

Yo no iba a esperar a que la meteorología me fuese propicia. Inmediatamente detuve la carga y di las órdenes de no continuar. Informé al Departamento Comercial lo sucedido y que esperaba que al día siguiente todo estuviese dispuesto para ir a otro sitio... Además, que no estaba a bordo y no recibiría ninguna llamada al respecto, y que se balanceara la carga embarcada para adrizar el buque. Tal cual lo dicho, al día siguiente, muy temprano, ya tenía los remolcadores listos para llevarnos hasta Puerto Nuevo, dársena B, para reanudar la carga en condiciones de seguridad. Eso sí, como el material se cargaría desde camiones, la maniobra tardaría lo suficiente como para que el armador (Transportes Navales) recibiese los beneficios estipulados en el contrato.

Días antes de la zarpada, trabajando la Orden de Operaciones, envié al Michi, Jefe de Navegación, a que le hiciese una visita a un carguero multipropósito de ELMA, el Dr. Atilio Malvagni, que se encontraba amarrado en nuestra misma dársena, para que recabara toda la información que fuese de utilidad, dado que justamente ese buque cubría la línea norte de Europa. Mi Jefe de Navegación era un guardiamarina muy capaz y despierto, con un agudo sentido de la ubicación y de las relaciones humanas (con el tiempo desarrolló una carrera brillante como submarinista, alcanzando el grado de contraalmirante).

En el buque mercante lo recibió y atendió nada menos que su capitán, un veterano de esa empresa, en particular, experto del mar del Norte. No sabía en esos momentos que me uniría a él una amistad que prosperaría con el tiempo y estrecharía los lazos entre ambas familias. Lo más importante fue que nos entregó toda la información personal de detalle para la navegación en el canal de la Mancha y el mar del Norte, sugiriendo contratar a un práctico alemán que trabajaba para ELMA desde hacía años y manejaba el lenguaje porteño mejor que yo.

En mi caso, había navegado esa zona como oficial en el año 1974, en la fragata ARA *Libertad*, aunque desconocía que existieran prácticos del mar del Norte que cubrían la derrota entre Francia y Alemania. El práctico embarcaría en Lorient y ejercería sus funciones en el canal de la Mancha y el mar del Norte, hasta la desembocadura del río Elba. Y dado que la permanencia del buque en Hamburgo sería de unas 48 horas, permanecería a bordo y luego completaría el practica de regreso, desembarcando en Montoir, la última dirección, donde se cargarían las aeronaves.

Solo el destino pondría a este hombre nuevamente en mi camino profesional cuando, en el año 1990, siendo Comandante de la fragata ARA *Libertad*, lo contraté nuevamente para ejercer el mismo practica. En ese caso los puertos visitados fueron Zeebrugge, en Bélgica; Ámsterdam, en Holanda, y Bremen, en Alemania. Era su último trabajo antes de jubilarse. Al despedirse y llevarse un recuerdo de obsequio, me regaló sus prismáticos (*made in USSR*) 8x30, que aún conservo con gran afecto y empleo cuando navego, muy de vez en cuando.

La operación de carga de los cereales tuvo dificultades, por lo que se cambió el muelle de carga de Dock Sur a Puerto Nuevo. Para la navegación en el canal de la Mancha y mar del Norte se contrató un práctico alemán, con mucha experiencia, que trabajaba para ELMA.

En el tramo final de los preparativos para el viaje, el Jefe me llamó para indicarme que no me preocupara por la pacotilla del buque, que el servicio se haría cargo de ese tema, y que le remitiera el listado del personal embarcado con los requerimientos de cigarrillos y bebidas, de acuerdo a los cupos autorizados por ley. Completado el tema por el comisario de abordaje, volví a tener otra llamada del Jefe, quien me preguntó por qué en el listado no figuraba el comandante, a lo que le respondí que yo no fumaba y que no pensaba adquirir ni cartones ni cajas de bebida alguna. Y eso fue todo; ese fue mi último encuentro administrativo con él, que nunca me preguntó o se interesó por la misión que llevaría a cabo (pero eso no es todo, aún falta un final sobre este tema, que les contaré oportunamente).

La única autoridad naval que me mandó a llamar para preguntarme sobre la Orden de Operaciones fue el Jefe de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada (contraalmirante), quien quedó satisfecho con mi respuesta a sus incisivas preguntas, y eso fue todo. Solo faltaba la despedida de la familia, con apenas dos temas casi sin importancia: no tendría comunicación telefónica domiciliaria y, como habíamos vendido nuestra vivienda y gestionado un préstamo en el IAF para comprar un departamento y estábamos a la espera que el vendedor (capitán de navío retirado) aceptara nuestra oferta, mi esposa debía terminar la operación y ejecutar la mudanza mientras yo navegaba, dado que todo ello ocurrió cuando surgió la comisión a Europa.

Lo de la falta de la línea telefónica era realmente kafkiano. Al casarnos en 1966 habíamos solicitado la línea telefónica a la empresa telefónica estatal correspondiente, la cual me puso en una lista de espera ¡que debía reanudar anualmente, so pena de perder el turno! A pesar de las gestiones personales del año anterior, por el cargo que había ocupado, no había tenido éxito, y ahora, planteado el tema con la empresa, tampoco. Así que debí recurrir al Estado Mayor de la Armada directamente para que se me asignase una línea telefónica durante el término de la comisión. Por suerte se pudo lograr y realmente fue una tranquilidad contar con ese medio de comunicación con la familia.

Lo de la operación de compra, traslado familiar y mudanza fue otra situación resuelta eficientemente por mi abnegada esposa. Justamente, mi regreso al hogar se produjo ese mismo día, después de haber estado presente en la descarga de los aviones en Puerto Belgrano. ¡Ello sin contar que teníamos tres hijas, dos de las cuales cursaban la escuela primaria y una la secundaria, y que mi esposa era profesora en tres establecimientos de nivel secundario, uno de ellos público!

¡Y el día de la zarpada llegó! Era el 19 de septiembre de 1981, tal como estaba previsto. A *full* de carga, máximo calado y con el refuerzo del personal embarcado, iniciamos el viaje sobre una derrota estudiada con base en toda la información náutica disponible, en particular las corrientes oceánicas predominantes para esa época. Otro tema no menor fue consultar a la Jefatura del Servicio de Inteligencia Naval acerca de la situación internacional, para evitar posibles incidentes, en especial durante el regreso, dado el tipo de carga militar que transportábamos. En este sentido, en esa época dos países desconocían el carácter naval de los buques de transporte de las armadas en el mundo, Brasil y el Reino Unido de Gran Bretaña, por lo que planifiqué la navegación desde el puerto de Montoir, en Francia, directo hasta Puerto Belgrano, sin tocar aguas brasileñas. La recalada argentina sería en Cabo Corrientes, Provincia de Buenos Aires y luego la navegación costera hasta nuestro puerto de destino.

La navegación transcurrió con buen tiempo, en particular en el cruce del Golfo de Santa Catalina, en Brasil, pero, a medida que nos acercábamos al Ecuador, ya navegando franco hacia el este, la temperatura del agua de mar comenzó a incrementarse peligrosamente, por lo que la situación puso bastante nervioso al Jefe de Máquinas. Y eso no era todo, también comenzaron a fallar los sistemas de refrigeración de los generadores, pero el colmo llegó cuando quedó fuera de servicio nuestro único radar. En realidad, se había agotado la válvula

El 19 de septiembre, como estaba previsto, se zarpó de la Dársena B, Puerto Nuevo, a plena carga, con algunos refuerzos del personal en oficiales para tareas específicas, como un médico naval y un técnico aeronaval.

magnetrón y el Jefe de Radio, a cargo de ese material, la había reemplazado por una de repuesto, sólo que era usada y se agotó rápidamente. Al llamarlo al orden, me confió que en el servicio no le habían aceptado la compra de una nueva para el viaje... ¡Ya era tarde! Y, por supuesto, ¡nunca me lo había informado!

En el océano Atlántico, hemisferio sur, solo se encontraban navegando dos buques de la Armada, el transporte ARA *Cabo de Hornos* y el buque escuela fragata ARA *Libertad*, que había dejado el puerto de Las Palmas, en las Islas Canarias, hacía varios días y estaba de regreso, durante el viaje de instrucción en curso. Me puse en comunicación radial con su comandante y le comenté nuestro problema, pidiéndole apoyo. Accedió inmediatamente y me ordenó ir a un punto de encuentro al sur de las Islas de Cabo Verde. Con ambos buques a la vista, la Fragata envió, con su lancha, a un suboficial electrónico con los repuestos necesarios para poner en servicio el radar. En menos de una hora el problema quedó solucionado y, además de agradecer al Comandante de la Fragata, le envié el correspondiente cajón de buen vino como obsequio personal.

Continuamos nuestra navegación con una derrota entre las islas mencionadas y la costa africana, cuando, en proximidades de las Islas Canarias, el equipo dejó nuevamente de funcionar. Ya allí, sumado a los inconvenientes técnicos de otros sistemas durante el cruce, resolví informarle al Jefe de Transportes Navales lo ocurrido. ¡Cuál sería mi sorpresa cuando recibí como respuesta que no lo volviese a llamar más durante el viaje!

A partir de allí supe que, como siempre, estaba solo en mis decisiones, lo que era muy bueno para un comandante en el mar. Por eso, inmediatamente resolví pedirles a las autoridades españolas una recalada forzosa en el Puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria. Pocas horas después se recibió la autorización para la entrada y permanencia durante el tiempo en que se hiciesen los trabajos, que nosotros previamente habíamos requerido al agente marítimo de ELMA. Arribamos el día 4 de octubre, en una noche serena, sin viento, en una plácida aproximación, con muy buena visibilidad. Y casi al llegar, entre las escolleras de entrada, sentimos una voz que venía desde un bote. Era el práctico de puerto, que nos indicó cuál era el sitio de atraque en el muelle del Generalísimo, donde con nuestra propia maniobra y a mis órdenes quedó el buque en posición, sin el uso de remolcador alguno (eran las 03:40, hora local). En esos momentos, sentí una emoción especial al recordar la Nochebuena y Navidad que habíamos pasado en diciembre del año 1974, cuando estaba embarcado como Oficial de la Plana Mayor de la fragata ARA *Libertad*, durante el X viaje de instrucción.

Muy temprano por la mañana comenzaron los trabajos solicitados y se encaminó la búsqueda de repuestos, que había autorizado adquirir en previsión para el resto del viaje. Recordando viejos tiempos, contraté un vehículo para llevar a los oficiales no comprometidos con las tareas a conocer una playa nudista famosa en la isla, la de Maspalomas, ubicada en el extremo sur de la isla, a unos 60 kilómetros de distancia, entre unas dunas de arena fina en lo que parecía un desierto en miniatura. Ello era porque en nuestra estadía anterior las autoridades españolas nos habían llevado a ese lugar tan conocido mundialmente.

A nuestro regreso, comprobé que todo se había cumplido muy bien y que, sobre todo, el radar funcionaba correctamente y solo se había tratado del agotamiento de la válvula mencionada, por lo que me despedí de las autoridades y les pedí autorización para zarpar sin apoyo de embarcaciones ni práctico. A las 18:00 horas dejamos el puerto y así, en menos de 24 horas, reanudamos la navegación, un poco añorando más tiempo en Las Palmas (me reservo contarles lo que vimos en esa playa).

De allí navegamos en dirección al cabo Finisterre en Galicia, uno de los puntos más extremos hacia el oeste de España, al que, con una excelente visibilidad, pudimos reconocer fácilmente. Luego, penetramos en el Golfo de Vizcaya, temible por ser el área de llegada de

En el cruce del Atlántico quedó fuera de servicio el único radar del buque, por lo que, sabiendo que la fragata ARA *Libertad* estaba en proximidades, se le pidió ayuda. Efectuada la reparación se continuó con la derrota prevista, pero al volver a fallar el radar se realizó una recalada forzosa en Islas Canarias, donde en menos de 24 horas se solucionaron los problemas técnicos y logísticos.

los ciclones generados en el Atlántico Norte. Pero el viento, y por consiguiente el mar, nos favorecieron y llegamos en el tiempo previsto a las proximidades de nuestro puerto de arribo, listos para entregar la carga.

Lo programado era llegar a Lorient y operar en descarga, pero lo planificado a veces no concuerda con la realidad. Las autoridades francesas nos ordenaron ir a un fondeadero de espera, al reparo de la isla de Groix, dado que había cuatro buques en la cola. Ante nuestro pedido de fecha estimada para la descarga, nos informaron que esta sería en varios días, dependiendo de la meteorología, que tampoco se hizo esperar. Pocas horas después de fondear se largó un temporal del noroeste, ¡del que nos libramos por poco! Por supuesto, al informar a Buenos Aires, Londres y Francia de nuestra situación y la demora que ello significaba en los planes previstos, se suspendió una posible escala en el Reino Unido y se continuó con los planes de operar en el puerto de Hamburgo.

La entrada al puerto de Lorient, sobre la margen derecha del río Blavet, nos permitió observar la estructura de concreto construida por los alemanes, desde donde operaban sus submarinos. La Marina Militar de Francia la usó como base para sus submarinos hasta el año 1997. Durante la descarga del buque, se inició la limpieza integral de los entrepuentes y bodegas, mientras navegábamos en demanda del acceso al canal de la Mancha, ya con nuestro práctico del mar del Norte a bordo, quien tomaría sus funciones a la altura de la isla francesa de Vierge, en Bretaña, haría el Canal completo y luego el mar del Norte hasta el acceso al río Elba en Alemania.

En Lorient se sufrió una demora de 7 días para poder descargar los granos. Finalizada la descarga se zarpó rumbo al puerto de Hamburgo, bajo asistencia del práctico hasta la entrada al río Elba, donde el buque fue asistido por otro grupo de prácticos que lo llevaron hasta el muelle asignado.

Realmente me sentí muy seguro y cómodo con la presencia del práctico alemán en el puente en todo momento, quien, además de lo náutico, manejaba con fluidez cinco idiomas. Ello era especialmente necesario en el canal de la Mancha de noche, donde la pantalla de nuestro radar de navegación parecía tener viruela... ¡y en la escala de 3 millas! Ello trajo el recuerdo de mis horas de Oficial de Guardia en el puente de la Fragata en 1974.

Finalmente, arribamos sin contratiempos a la rada exterior del Elba, donde en esa época existía un buque de prácticos navegando siempre en espera. Allí embarcamos un práctico (se denominaba Elba 3) que se aproximó en lancha, y fue el que nos condujo, ya en el río, hasta un punto geográfico donde nos tomó otro práctico, el Elba 2, que nos acompañó hasta el puerto de Hamburgo. Y allí, por fin, nos tomó el práctico del puerto, quien manejaba los remolcadores de uso obligatorio, para dejarnos en el muelle asignado por las autoridades portuarias.

Eran unas 6 horas de navegación, que, por esas casualidades —o no—, fueron hechas durante la noche, con un tráfico importante y con la visibilidad reducida por llovizna. El barco estaba vacío, en lastre, e íbamos a una buena velocidad, casi 12 nudos. Recuerdo muy bien lo que ocurrió durante la guardia de 00:00 a 04:00. Por supuesto, yo no había dejado el puente desde la entrada al río; el práctico alemán y yo estábamos al lado del timonel, en mi caso para hacer de traductor y, además, no perder de vista la proa, el timón y la pantalla del radar. No sé en qué momento exacto fue, pero apareció un eco radar, tan grande que parecía ocupaba el ancho del río; por supuesto, venía de bajada y lo teníamos en nuestra proa. A muy corta distancia entre los buques, el práctico ordenó todo timón a la banda de estribor, y yo, después de verificar la orden, salté al portalón de babor, donde vi una luz roja de navegación, muy por sobre mi cabeza, y al instante el práctico ordenó cambiar todo el timón a la otra banda, zafando apenas de una colisión y de quedar de baliza en la orilla del río. ¡Vimos pasar a una sombra gigantesca a nuestro costado como si nada! Muchas veces recordé ese pasaje y lo que le podría haber sucedido no solo al buque, sino a toda la operación logística posterior.

Poco antes de la madrugada estábamos atracados en un muelle comercial del inmenso puerto de Hamburgo. Me esperaba un viejo y querido amigo, compañero de promoción, quien

formaba parte de una comisión naval que había sido designada para la recepción de las unidades de la Armada Argentina que se encontraban en construcción en el astillero de Blohm and Foss y vivía en la ciudad con su familia. Me dejó dormir hasta el mediodía, y luego, arrancándome de la cama, me llevó a ver a su familia y a recorrer un poco la zona portuaria, donde se destacaba el barrio católico de San Pauli, famoso entre otras cosas por la Reeperbahn, calle donde se encontraba la llamada zona roja de Hamburgo.

Luego de hacer algunas compras, cenar con la familia de mi amigo y pasar la noche en su casa, regresé al buque y verifiqué las operaciones de carga y reabastecimiento. Por la noche invité a mi amigo y su familia a una cena de despedida a bordo. Al día siguiente, muy temprano, zarpamos hacia Francia para cumplir con la que era la misión fundamental de nuestro viaje. Dejaba así la ciudad y el puerto de Hamburgo sin saber que el destino me tendría preparada otra sorpresa: ¡en menos de cuatro años trabajaría y viviría en ese lugar, que cambiaría para siempre la relación familiar y la proyectaría hacia un futuro que nunca habíamos soñado!

La meteorología contribuyó a una navegación sin inconvenientes y, por segunda vez, el golfo de Vizcaya nos perdonó la vida. Arribamos en el tiempo previsto a la desembocadura del río Loire, con la ciudad y el complejo portuario de Saint Nazaire sobre la margen derecha, donde se encontraba la otrora base de submarinos alemana de la Segunda Guerra Mundial. Nuestro muelle de atraque estaba en el puerto de Montoir, a unas ocho millas de distancia río arriba, sobre la misma margen.

Allí nos esperaba la Comisión Aeronaval de Recepción, con la que coordinamos el día y hora previstos para iniciar la carga. Por razones de reserva, los aviones se cargarían el día sábado, y el resto de la logística y armamento (bombas, misiles y munición), al día siguiente, en ambos casos en bodegas y entrepuentes separados. El Jefe de la Comisión tenía previsto que yo volara a París para saludar al Agregado Naval (capitán de navío, aviador naval) y alojarme en el departamento de un jefe ingeniero que formaba parte del equipo de recepción de los aviones. Todo ello se cumplió normalmente, pero lo que más me impresionó fue que la autoridad a la que fui a ver me aclaró expresamente que él no tenía nada que ver con la operación en curso y no se interesó en lo más mínimo sobre el tema.

Para mí, aunque fuesen solamente 24 horas, volver a París, donde había estado con mi esposa en 1974 (la *Libertad* tenía El Havre como puerto de escala en Francia) fue un gratísimo recuerdo. Finalmente, regresé a Montoir antes de que se iniciaran las operaciones de carga. En el día previsto, pese a los recaudos tomados para ocultar al máximo la identidad de las aeronaves, que venían con el numeral y los colores reglamentarios pintados en el fuselaje, el diario local del pueblo mostraba varias fotografías tomadas durante el sobrevuelo, antes de su aterrizaje en la pista cercana al puerto.

¡Y comenzamos el embarque! Los aviones venían con la punta de las alas plegadas, casi como si estuviesen en el portaaviones. La grúa de tierra, operada hábilmente, los iba tomando de a uno y los depositaba con delicadeza en la bodega 3, que estaba preparada especialmente para su trincado. En esa bodega se estibarón los tres primeros; luego, se la cerró y en el entrepuente correspondiente se estibarón los dos últimos. De esta manera, quedaban completamente separados del material de repuestos y del armamento, que iban estibados en la bodega y el entrepuente 1 (proa).

Por supuesto, el carácter de secreto de la operación de carga era risueño; varias personas del pueblo se acercaron para ver el embarque y hasta recuerdo que un policía francés, con su típica vestimenta, miraba desde el muelle todo en detalle. Entonces, ¿dónde estaba la seguridad? Lo cierto es que había varios hombres de civil, que pertenecían a la empresa Marcel Dassault, que cubrían ese aspecto en tierra. Mientras tanto, grupos de izquierda y de

La escala en Hamburgo fue muy breve, embarcándose el material previsto para Río Santiago. Se zarpó con derrota inversa hasta el río Loire donde prácticos franceses del complejo portuario de Saint Nazaire guiaron el buque hasta el muelle de Montoir, donde se cargarían los aviones y el material aeronaval convenido.



La carga de las aeronaves, el material más sensible, se hizo sin novedad. Se embarcaron con la punta de las alas plegadas y se estibaban y trincaban con sumo cuidado, separadas del resto de la carga. La zarpada se demoró por una inspección de las autoridades portuarias. Finalmente y sin novedad se zarpó rumbo a Puerto Belgrano.

derechos humanos se encontraban en el puerto de Saint Nazaire manifestándose contra un buque de guerra de la Armada chilena.

Ese sábado finalizamos la carga con toda normalidad, pero al día siguiente los sindicatos exigieron un mayor pago por el trabajo, lo que, después de arduas negociaciones con la Comisión Naval, se resolvió favorablemente, pero provocó que se demorase la zarpada hasta la noche. Luego, de improvisto, casi listos para partir, se presentó abordo una delegación de la autoridad portuaria, que no nos autorizaba dejar el puerto sin verificar las cartas de navegación y el Libro de Bitácora del buque, como consecuencia de la desaparición de una lancha pesquera el día de nuestro arribo en aguas cercanas. Ese planteo se produjo en mi cámara, con el Jefe de la Comisión y el jefe a cargo de las aeronaves. Yo monté en cólera, dado que suponía era un nuevo apriete para obtener más dinero. El tema se resolvió cuando los invité a ir al puente de navegación y les mostré la cartografía y las constancias escritas en el libro de navegación. Convencidos de que nuestro buque no tenía nada que ver con el incidente mencionado, autorizaron la partida.

La zarpada en el río fue complicada y sucia. Yo estaba muy tensionado y, para peor, el práctico del puerto casi no se hizo cargo del buque, lo que aumentaba mi desconfianza en el sujeto,



que tenía un comportamiento, como mínimo, sospechoso, sin emitir una sola orden hasta su desembarco. En resumen, otra etapa se había cumplido, la más importante, y ahora solo quedaba hacer la derrota oceánica, después de haber dejado el estuario del río atrás y superar las 12 millas de aguas bajo jurisdicción francesa.

Entonces había que concentrarse en el cruce, por última vez, ¡del golfo de Vizcaya! Pero ahora con una carga vital que no admitiría temporales y menos del través. ¡Pero no lo van a creer! Por tercera vez, las aguas del golfo se aquietaron y el extenso cruce se hizo con excelente meteorología. Sin embargo, el movimiento provendría de otras causas... ¡jamás imaginadas!

A la mañana del segundo día, con muy buen tiempo y en el puente, me vino a ver el contador con cara de preocupado. Me pidió que lo acompañara a proa, donde en el pañol del contra-maestre estaba guardada la pacotilla embarcada en Hamburgo, que, como ya lo he mencionado, respondía al pedido hecho al fenicio respectivo por el Jefe del Servicio. Entonces verifiqué que, tanto los cajones de bebida como las cajas de cigarrillos, se veían perfectamente identificados y sellados, pero que, al abrirlos contenían una cantidad menor de botellas o de cartones. Era una evidente maniobra para estafar a los compradores, dado que a nadie se le iba a ocurrir abrirlas para verificar su contenido al embarcarlas (que, por otra parte, estaba prohibido), sino hasta estar navegando en franquía, lo que por supuesto constituía un hecho consumado, sin reparación alguna. Inmediatamente les ordené al contador y al comisario que abrieran las cajas recibidas y contaran su contenido, distribuyéndolo en cajas completas, para serles entregadas a los hombres de la tripulación y oficiales, según sus pedidos (que además ya habían pagado).

Regresé al puente y le ordené al Jefe de Radio que me comunicase con el Jefe del Servicio para ponerlo al tanto de lo sucedido y, sobre todo, para que no efectuase el pago. Sin comentario alguno, me indicó que el pago ya había sido realizado. Y sobre la navegación en curso, el estado de los aviones, o lo sucedido en Alemania y Francia, ¡¡ni palabra!! La pacotilla era todo un tema: se trataba de un derecho consuetudinario por el cual los marinos en navegación podían consumir abordó cierta cantidad de bebidas alcohólicas y

Se zarpó de Montoir y, ya fuera del río, se inició el cruce del golfo de Vizcaya por última vez. Ya en el Atlántico, surgió una novedad con la pacotilla que había adquirido el Servicio de Transportes Navales, que había sido embarcada en el puerto de Hamburgo. Notificado el Jefe del Servicio por radio, se procedió a la entrega de lo recibido y abonado por el personal del buque.

de cigarrillos a un precio ínfimo, considerando que eran productos sin impuestos. Ello se prestaba a que el excedente no consumido a bordo fuera bajado a tierra ilegalmente para su consumo o reventa.

La navegación continuó sin contratiempos, como estaba previsto. No ingresamos en aguas bajo jurisdicción de Brasil, sino que, después de recalar en aguas argentinas, barajamos la costa de Buenos Aires hasta el Rincón. Es interesante la historia del regreso. Siempre con buen tiempo y muy poco viento, los días pasaban rutinariamente, con una gran tranquilidad. Los aviones se veían impecables, sin pérdidas de aceite o inconveniente alguno con el trincado. Efectuadas las coordinaciones con Puerto Belgrano para el horario de arribo, el pedido de remolcadores y el muelle de atraque, solo nos quedaba en lo planificado arribar a la boya faro en tiempo y forma para tomar el canal principal.

A las cuatro de la mañana tenía previsto levantarme para esta última recalada, solo que, antes de la hora, casi me caí de la cama por una brusca escora del buque. Contra todo pronóstico, se había levantado un temporal del sudoeste, por lo que, al llegar al puente, ordené poner proa al viento para evitar la escora y verificar de inmediato el trincado de los aviones en bodega y entrepuente. Todo el equipo de personal aeronaval y de cubierta permaneció en posición, por si fuese necesario.

No solo no teníamos visibilidad, sino que en el radar aparecían varios ecos de buques fondeados en la rada exterior, hasta que, desde una unidad naval, un destructor que estaba de guardia nos identificó. Allí comprobé que era la Flota de Mar, que esperaba el buen tiempo para tomar el puerto, ¡que se encontraba cerrado!, algo que nadie me había advertido.

Seguimos con ese rumbo hasta una distancia prudente de los bancos de arena próximos, y luego caímos poniendo la aleta al temporal, enfilando hacia el canal de acceso a la base naval. Había amanecido y dejado de llover, pero el viento se mantenía muy firme dentro de la dársena del puerto. Por suerte pasamos muy bien los remolques y, con habilidad, el suboficial práctico nos dejó en la posición prevista (banda de babor) en el muelle de la grúa de 150 toneladas.

Era el 19 de noviembre, nuestro viaje a Europa había culminado con éxito después de 66 días de comisión, ¡y lo más gracioso era ver a los pilotos de combate de los Super Étendard corriendo a recoger y encapillar las amarras! Depositados los aviones en tierra, estos fueron llevados a remolque hasta la pista auxiliar de kilómetro 7, camino a Baterías, desde donde cuatro de los cinco decolaron y aterrizaron, luego, en la Base Aeronaval de Espora sin novedad. El último se demoró varias horas en partir, pero luego siguió al resto. En definitiva, finalizaba para mí la misión de recibir, transportar y entregar con éxito las cinco aeronaves con las características 3A-201 al 205. Allí fue cuando realmente me sentí tranquilo y satisfecho de todo el esfuerzo realizado por el buque.

El día 20 terminó la descarga, por lo que al día siguiente zarpamos de regreso a nuestro apostadero habitual, Dique N.º 2, lado este, Puerto Madero, adonde arribamos el 23. El primer día hábil por la mañana fui a ver al Jefe del Servicio de Transportes Navales en su oficina, para informarle del resultado de nuestra comisión a Europa. Me recibió con cara adusta y me increpó (textual): “¿Qué fue lo que me hizo con la pacotilla? ¿Por qué la entregó al personal? ¿No sabe usted cómo me hace quedar con los almirantes?”. Después de darle respuesta a esas preguntas, me retiré. Del resultado de la operación, de los aviones o del buque, ¡ni palabra!

Dos días después navegamos al puerto de La Plata y tomamos finalmente el muelle AFNE del Astillero Río Santiago, donde descargamos el material para la construcción de las Corbetas MEKO 140, y dimos por finalizado el viaje número 22 del buque. Habíamos computado 14.907 millas náuticas. En Puerto Belgrano nos despedimos del personal aeronaval que

En el Rincón, nos tomó un temporal del sudoeste. Puerto Belgrano estaba cerrado y la Flota de Mar fondeada esperando la mejora del tiempo. Con apoyo de un remolcador, el buque atracó en el muelle de la grúa de 150 toneladas y descargó los aviones, que fueron llevados a remolque hasta la pista de kilómetro 7, y por aire a la Base Aeronaval Comandante Espora.



nos había acompañado durante el viaje, y en Buenos Aires, del médico, cuyo servicio nunca requerimos por suerte. Ninguna autoridad naval o aeronaval se acercó al buque, o me mandó llamar, o me preguntó algo referido al viaje o la carga, fuese en Puerto Belgrano, Espora o en nuestro apostadero de Buenos Aires... Qué irónico, solo encontré interés y preocupación por la carga vital que llevaba en mi esposa, que rezaba para que llegase a destino sin contratiempos (¡que no se rompieran los aviones!). La única noticia positiva que recibió fue que el capitán de navío retirado al cual le habíamos comprado el departamento le aseguraba que en el Edificio Libertad le habían informado que su esposo ¡ascendía a capitán de fragata!

En diciembre de 1981 entregué el comando del *Cabo de Hornos* con gran alegría y nostalgia al mismo tiempo (mi último día de navegación como Comandante fue el 14 de diciembre, después de un viaje redondo a Campana y Comodoro Rivadavia). Nunca olvidaría a lo largo de mi carrera el fogueo y la experiencia de vida naval independiente que había adquirido, seguramente lo iba a extrañar... Solo que el destino se cruzaría nuevamente y me llevaría a mi querido buque en momentos y circunstancias inéditas para la Armada y para mí.

Corría el año 1984 y yo estaba destinado en el Departamento de Medios Navales de la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor en el Edificio Libertad. Había recibido la comunicación de que mi próximo destino era la Comisión Naval Argentina en Europa, con sede en la ciudad de Hamburgo, Alemania Federal. ¡La importancia en mi carrera y la emoción, tanto personal como familiar (el padre de mi esposa era de nacionalidad alemana), por ese traslado eran indescriptibles! De inmediato me puse a estudiar el idioma alemán, dado que tendría apenas unos meses para hacerlo.

Una mañana, que nunca olvidaré, se presentó en mi oficina un antiguo y respetado comandante, del cual yo había sido su segundo en un destructor. En esos momentos su grado era el de capitán de navío y era el Jefe del Servicio de Transportes Navales. Lo recibí con afecto y le presté atención, porque venía a plantearme un grave problema que tenía con una de sus unidades, precisamente el *Cabo de Hornos*. La situación era la siguiente: el buque estaba en el puerto de Necochea, operando en carga, pero con la particularidad de llevar pasajeros durante el viaje de ida y regreso hasta el puerto de Ushuaia. El buque en

En diciembre entregué el comando, siendo destinado al Departamento de Medios de la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada. Ya en octubre de 1984, recibí la comunicación de mi pase a la Comisión Naval Argentina en Europa, con sede en Hamburgo.

esos viajes llevaba un médico naval, quien había desembarcado al comandante como consecuencia de un aparente derrame cerebral, dado que tenía el brazo derecho paralizado. Y, como había ocurrido en 1981, el buque no tenía segundo comandante ni otro oficial naval con suficiente grado como para hacerse cargo. El Jefe del Servicio necesitaba en forma urgente un reemplazo y se lo autorizó a buscar entre los antiguos comandantes. Le sugerí algunos nombres, entre otros, quien había sido mi relevo en 1981, pero, por diversas razones, no podía hacerse cargo.

Entonces la conversación terminó donde yo no me lo esperaba: el pedido formal para que me hiciera cargo del transporte, para sacarlo de la situación en la que estaba y llevarlo hasta Necochea, donde sería relevado. Se necesitaba una respuesta inmediata, porque el buque carecía de comandante y no se quería entregar el comando a ningún oficial mercante. Lo que es el destino... ¡Qué encrucijada! ¡Volvería a mi buque, que tanto me había dado, sabiendo los riesgos que corría en el mar! Las consecuencias podían ser la pérdida de la carrera y de la comisión tan ansiada, y ni hablar de suspender las clases de idioma. Todo eso pasó por mi cabeza en segundos, pero, tan seguro estaba de mi futuro, que no dudé en aceptar, con la promesa de un pronto relevo en el primer puerto que tocara el buque.

¡Qué emoción volver a pisar la cubierta del *Hornos* como comandante! Lo primero que hice fue saludar y conocer al pasaje y tranquilizarlo, en el sentido de que el programa de viaje se mantendría. Luego, a los integrantes de la plana mayor, algunos de los cuales ya conocía. Y así, volví a navegar, después de más de dos años en tierra. Y, como casi siempre... ¡¡rumbo sur!!

De más está decir que el relevo nunca llegó y que, gracias a mis protestas, me lo prometieron al llegar al puerto de Ushuaia. Efectivamente, a nuestro arribo estaba el capitán de corbeta designado como comandante, ¡pero para el año siguiente! Solo embarcaba para adquirir experiencia y conocer el transporte. Así que, además de comandar el buque, ¡asumía como instructor de comandantes!

Lo más interesante fue que, en el viaje de subida, nos ordenaron tomar el puerto de San Julián, donde yo nunca había operado, para entregar una pasarela nueva en reemplazo de la original destruida en una maniobra de un transporte, cuyo comandante era... ¡otro hijo de la promoción! Sin imaginar, además, que cuatro años después le entregaría el comando de la Agrupación de Lanchas Rápidas en el Área Naval Austral, en un teatro de operaciones que conocía y respetaba... ¡Y tenía el mismo apellido!

En noviembre de 1984 tomé el puerto de Buenos Aires por última vez como comandante del *Cabo de Hornos*, con la alegría de ver en tierra, esperándonos, a su comandante original, quien había sido operado en el Hospital Naval Pedro Mayo de un tumor cerebral con tal éxito que volvía a asumir el comando. ¡Como era mi hijo de la Escuela Naval, no se imaginan la cantidad de improperios (risueños) que le dije y las cuentas que le pasé!

Lo cierto (o no, según se mire) fue que, en el año 1994, con motivo de mi retiro y mi inscripción en la Prefectura Naval Argentina como Perito Naval en Navegación, tuve que pedir las millas navegadas durante mi carrera a la Dirección General del Personal Naval. En el documento que me entregaron figuraban los buques en los que había navegado, la cantidad de millas navegadas, las fechas en que se habían producido tales navegaciones y los comandos cumplidos. ¡Cuál sería mi sorpresa al advertir que, en el año 1984, no computaba distancias navegadas y menos comandos en el mar! O sea que todo lo realizado en el *Cabo de Hornos* ese año había sido solo un sueño con un final feliz, como si hubiese sido solo un intervalo de tiempo transcurrido en mi curso de idioma alemán... ¡Se imaginan si hubiese tenido un accidente de cualquier tipo! (Como consecuencia de lo sucedido, la Armada reglamentó la designación de un comandante alterno con experiencia en este tipo de buques para actuar en casos similares).

En plena preparación para mi comisión en Hamburgo, recibí en el Edificio Libertad al Jefe del Servicio de Transportes Navales, quien necesitaba un relevo urgente para el comandante del *Cabo de Hornos*. El buque estaba operando en ese puerto con destino a Ushuaia, con el agregado de llevar pasajeros.

En 1994 me retiré de la Armada Argentina, institución a la que había ingresado como cadete de la Escuela Naval Militar en el año 1957, integrante de la Promoción 89 de Comando Naval. Ese mismo año, mientras cumplía la licencia extraordinaria de 6 meses, completé todos los trámites requeridos por la Prefectura Naval Argentina para recibir mi habilitación como Perito Naval en Navegación, actividad que desarrollé en forma independiente durante varios años.

No imaginaba que volvería a pisar la cubierta de mi querido y veterano transporte. Pero así fue: en el año 2005, el ahora Comandante de Transportes Navales me citó para hablar de un incidente náutico producido en el puerto de Campana por el *Cabo de Hornos*. Quería que hiciese una pericia acerca de lo sucedido en ese puerto, como consecuencia de una maniobra de cambio de muelle del buque. Su comandante, un joven capitán de corbeta al que no conocía, sería posteriormente (como capitán de navío) comandante de la fragata ARA *Libertad* en el año 2016 (viaje de instrucción XLV), y yo lo acompañaría como invitado en una parte del viaje. ¡Cuán increíblemente se cruzan las vidas profesionales!

Poco tiempo después, ya resuelto el tema que me había llevado nuevamente a bordo del *Cabo de Hornos*, lo perdí de vista, llevado por el farrago de la vida y el transcurso del tiempo. A veces me cruzaba con algún antiguo comandante que me contaba sus aventuras y peripecias profesionales. Los escuchaba con atención y, sobre todo, reconocía en ellos la experiencia, templanza y actitud en la conducción de un transporte. En este caso, por haber compartido varias navegaciones como invitado en la fragata *Libertad*, donde ejercían su comando, como había sido mi caso en 1990.

Respecto de los Costa Sur, seguí sus caminos en la Armada: el primero de la serie, el *Canal Beagle*, seguía dependiendo del ahora Comando de Transportes Navales; había prestado servicio en estos últimos años como apoyo a las campañas antárticas, dada la necesidad de un transporte después de la pérdida del transporte polar *Bahía Paraíso*. Con respecto al *Bahía San Blas*, hacía años había sido acondicionado como transporte de Infantería de Marina bajo el Comando Naval Anfíbio y Logístico de la Flota de Mar, como relevo del BDT *Cabo San Antonio*, fuera de servicio. ¿Y qué pasaba con el *Cabo de Hornos*? El 17 de noviembre de 2021 lo encontré amarrado en su apostadero de Buenos Aires en Dársena Sur sin su pabellón; evidentemente estaba fuera de servicio. Poco tiempo después conocí el Decreto del PEN N.º 762/2020, por el que se facultaba al Jefe del Estado Mayor General de la Armada a disponer su enajenación y el retiro de elementos. ¡Nunca supe por qué lo dejaron morir, mientras sus pares aún siguen vivos!

De “mis aviones” de 1981, cuyas características eran 0751/3-A-201 al 205, los cinco fueron incorporados el 7 de diciembre de 1981 a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque; su comandante era un compañero de promoción que la condujo brillantemente durante la guerra en 1982. Cuatro de ellos (202 al 205) participaron con gran éxito en Malvinas en sus ataques con el misil aire superficie Exocet AM-39, los días 4, 25 y 30 de mayo. Hundieron al destructor misilístico de defensa aérea de zona HMS *Sheffield* y al transporte SS *Atlantic Conveyor*, y averiaron al portaaviones HMS *Invincible* consecutivamente. Continuaron su vida operativa junto con los nueve restantes, incorporados ese mismo año, operando eficazmente en nuestro portaaviones, en los de Brasil y Estados Unidos. El 29 de mayo de 1996 se perdió en un accidente aéreo el 3-A-203, con el lamentable fallecimiento de su piloto. Actualmente, las aeronaves restantes se encuentran fuera de servicio en la Base Aeronaval Comandante Espora.

A cuarenta y tres años del viaje 22 del transporte ARA *Cabo de Hornos*, tengo muy presente lo que significó profesionalmente para mí ese primer comando en el mar y su influencia posterior. Solo tengo que agradecer la oportunidad que me dio la Armada de poder desarrollar plenamente mi vocación en esa institución. ■

En 1994 me retiré de la Armada Argentina, a la que había ingresado en 1957. Formalicé ante la PNA el patentamiento como “Perito Naval en Navegación”, actividad profesional que desarrollé durante varios años. Precisamente, tuve la oportunidad de efectuar una pericia del *Cabo de Hornos*, a pedido del Comando de Transportes Navales, en 2005. En el 2021 lo vi por última vez, ya sin su pabellón.

MONUMENTO DEL GENERAL SAN MARTÍN EN BRUSELAS

Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube



En un libro ya clásico, *El culto a los Héroes* (1841), Thomas Carlyle afirmó: “La historia del mundo es la biografía de los grandes hombres”. Es verdad: en toda gran realización está presente una personalidad vigorosa. El curso vital de estas existencias notables ofrece momentos de luz y de sombra. Brillan los períodos en que su acción creadora se funde con el curso de la historia o con corrientes de ideas. En otras ocasiones, el hombre de acción se retrae en las profundidades de una soledad que, a veces, asume dramáticas proyecciones íntimas. Estos tiempos ofrecen algo más que un interés meramente biográfico: contribuyen al esclarecimiento de conductas y revelan rasgos profundos de la personalidad humana.

El General San Martín, cumplida la epopeya de la emancipación americana, se retiró a Europa en una decisión de voluntario ostracismo. Después de una corta estadía en Inglaterra, se trasladó a Bélgica. Allí, fijó su residencia en Bruselas, donde vivió desde 1824 hasta 1830.

En esa larga etapa fueron muchos los episodios de alta significación histórica que acontecieron; se enriqueció su iconografía de importancia artística y documental. Redactó correspondencia dirigida al General Miller, a O'Higgins y a Guido, la cual trajo detalles de su existencia en Bruselas y, lo que resulta de mayor relieve, datos que esclarecen aspectos sustantivos de su acción en la campaña Libertadora y el Gobierno del Perú. En el padrón del censo del año 1829, además, dejó constancia de su pertenencia a la fe católica romana.

No obstante la considerable relevancia de este periodo, el recuerdo de San Martín en Bélgica se había esfumado. Una placa, colocada en un edificio de la Rue de Fiancée en 1950, por iniciativa del embajador del Perú, era el único testimonio público del paso de San Martín por la antigua capital de la provincia de Brabante.

Se cumplía el 17 de agosto del año del centenario de su muerte cuando ese mismo diplomático, Gonzalo Gutiérrez Reinol, estimó oportuno un homenaje al libertador de su patria. En la Academia Nacional de la Historia, el 11 de mayo de 1965, dio una conferencia relacionada con los actos que entonces se cumplieron en Bruselas. Su texto está publicado en el boletín de la corporación correspondiente a ese año.

Ninguna estatua o monumento condigno a la obra del General San Martín se había levantado en el territorio belga. La omisión era particularmente sensible en virtud de su larga vinculación con Bruselas. En el curso de su gestión como embajador argentino acreditado ante el Reino de Bélgica (década del 50), el Dr. Luis Santiago Sanz se propuso reparar ese olvido.

Para movilizar voluntades en favor del proyecto se requería una tarea previa, por lo que se emprendió entonces una investigación histórica sobre la obra de Bartolomé Mitre y Pacífico Otero, que comenzó con cierta inquietud. La pesquisa de historiógrafos que siguieron sus huellas parecía dejar poco margen a la pretensión de hacer un aporte original sobre el tema.

El Teniente de Fragata (R) Miguel A. Groube se graduó de Guardiamarina, Escalafón Naval, en diciembre de 1957.

Prestó servicios en buques de la Armada.

Culminó la carrera de Ingeniero Naval y Mecánico en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires.

Pasó a retiro voluntario en febrero de 1967.

Condujo reparaciones en unidades navales y en flotas privadas.

Ejerció la docencia universitaria como Director Adjunto de la carrera de Ingeniería Naval del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA).

Se trabajó en los repositorios del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bélgica y se hizo una consulta oficial al Archivo del Estado de los Países Bajos. El material reunido colmó en gran medida las aspiraciones de la búsqueda. Por ejemplo, se pudo establecer la fecha en que San Martín llegó por primera vez a Bruselas (6 de julio de 1824) y quedó revelado el nombre de su acompañante en esa ocasión, su amigo José Antonio Álvarez Condarco. Además, se reconstruyó el aspecto que ofrecía la casa que habitó en la Rue de Fiancée, y también se obtuvieron nuevos antecedentes relacionados con su eventual participación en los acontecimientos que condujeron a la independencia de Bélgica.

De acuerdo con una versión que recogen varios historiadores, se habría ofrecido a San Martín el mando militar de las fuerzas revolucionarias, demanda que, al no ser aceptada, determinó la elección del General Juan Van Halen como jefe del movimiento armado. Este hombre, de vida tan agitada, fue quien comandó las fuerzas que lucharon contra las huestes de Holanda en Bruselas. El ofrecimiento que se habría hecho al General San Martín, de existir, debió limitarse a una gestión que no alcanzó a configurar un ofrecimiento formal ni estuvo registrado oficialmente. En esos momentos revolucionarios, no había un burgomaestre en Bruselas que pudiera asignarle un mando.

Con toda la documentación reunida en la investigación se emprendió la tarea de redactar un trabajo que reflejara los entrañables nexos creados entre la capital del Reino y el prócer argentino. Estos apuntes sirvieron para dar fundamento a las gestiones que se decidió abordar entonces ante las autoridades belgas.

Algunos años más tarde se dio a conocer, en una conferencia pronunciada en el Regimiento de Granaderos a Caballo, a pedido de su Jefe, el Coronel Luis Leoni, el material encontrado en los archivos de Bélgica. Se editó el estudio en *Investigaciones y Ensayos* (número 14, enero-junio 1973), publicación de la Academia Nacional de la Historia.

Para lograr un mayor sostén de la idea, en Bruselas se creó una filial del Instituto Nacional Sanmartiniano, destinada a difundir la obra del General y su larga estancia en la ciudad. Bajo esa evocación, el organismo podría, además, contribuir a ampliar las relaciones culturales con el Reino de Bélgica. El viaje a Europa del General Carlos A. Salas, presidente por entonces del Instituto Sanmartiniano en Buenos Aires, creaba una oportunidad especial para dar relieve a la nueva entidad.

El Embajador de la República Argentina cursó una invitación a las personalidades belgas para integrar la Comisión Directiva del Instituto, cuya creación estaba ampliamente justificada por la hospitalidad que Bruselas dio, durante los años de su largo exilio, al héroe más ilustre de la Argentina. La convocatoria recibió una aceptación unánime.

De esta manera, el 28 de noviembre de 1969, en la sede de la representación diplomática argentina en Bruselas, en presencia del General Salas, quedó oficialmente creado el Instituto Sanmartiniano de Bélgica.

En esa sesión se integró la primera Comisión Directiva. El historiador Carlos Bronne, miembro de la Académie Royale de Langue et de Littérature Française, conocedor profundo de la acción continental del General San Martín, y quien en sus artículos había dado aportes valiosos para la biografía del prócer, fue elegido presidente de la nueva corporación. Formaron parte de ella, además, el burgomaestre de Bruselas, Lucien Cooremans, bajo cuya jurisdicción estaba situado el lugar donde vivió San Martín; el embajador barón Pierre de Gaiffier d'Hestroy, ex representante diplomático de Bélgica en la Argentina, Gran Cruz de la Orden del Libertador; el señor Albert Speeckaert, presidente de la Asociación Amitiés Belgo-Argentines; el barón Charles Bracht, miembro de la Cámara de Comercio Belgo-Argentina; el señor Maurice Frère, gobernador honorario del Banque Nationale de Belgique;

El General San Martín, cumplida la epopeya de la emancipación americana, se retiró a Europa en una decisión de voluntario ostracismo. Después de una corta estadía en Inglaterra, se trasladó a Bélgica. Allí, fijó su residencia en Bruselas, donde vivió desde 1824 hasta 1830.

el señor Armand Kemps, vicepresidente de Sybetra; el miembro de la Académie Royale de Langue et Littérature Française, señor Edmond Vandercammen, y el vizconde Charles de Jonghe d'Ardoye, presidente del Consejo de Administración de la sociedad A. G., propietaria del edificio de la Rue de la Fiancée, donde se encuentra la placa en homenaje al General, colocada al cumplirse el centenario de su fallecimiento.

En los meses siguientes, confortados por la creación del Instituto de Bélgica, se emprendieron una serie de gestiones y trámites en Bruselas y Buenos Aires para lograr la erección de un monumento en algún lugar apropiado de esa ciudad. El Parque de Woluwé era, por su belleza, sus amplios espacios verdes, sus lagos y su desplazamiento frente a la importante Avenida de Tervueren, el punto adecuado para colocar el monumento ecuestre que se deseaba para Bruselas.

Se solicitó una audiencia al señor Jean-Marie Evrard, burgomaestre de la comuna de Woluwe-Saint-Pierre, distrito que conforma la ciudad de Bruselas, para indagar las posibilidades de futuras gestiones oficiales. El burgomaestre, superada la sorpresa inicial que le causó la propuesta de levantar un monumento en su jurisdicción, escuchó pacientemente las extensas argumentaciones. Luego de estudiar el memorándum en que se reseñaba la acción continental de San Martín y sus vínculos con Bruselas, el señor Evrard, por nota oficial del 12 de mayo de 1970, expresó su acuerdo para que se erigiera el monumento al General sobre el territorio de su comuna y en el emplazamiento sugerido. Cerraba su carta el burgomaestre Evrard: *“L'inauguration du monument aura lieu avec le faste digne d'une pareille cérémonie”* (La inauguración del monumento tendrá lugar con el esplendor digno de esa importancia”).

Se advirtió que el lugar donde se quería levantar la estatua constituía un dominio del Estado y que, en consecuencia, debía obtenerse el acuerdo del Ministerio de Trabajos Públicos. Dos días después de recibir la importante comunicación del burgomaestre, sobre la base de las gestiones efectuadas por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Secretario General de la cancillería, embajador Robert Vaez, informó que ninguna objeción se opondría a la erección del monumento.

El 23 de mayo de 1970 se comunicó a las autoridades argentinas el desarrollo de las gestiones. Había llegado el momento de materializar aquello que era una aspiración nacional.

Las características del lugar seleccionado para el emplazamiento requerían una estatua de proporciones que la destacaran en el paisaje circundante. Una réplica del monumento ecuestre que se levanta en la Plaza San Martín de Buenos Aires era la apropiada. El entonces Jefe del Regimiento de Granaderos a Caballo, Coronel Luis Leoni, cooperó por intermedio de la Asociación de Amigos del Museo del Regimiento, y con el apoyo de las autoridades del Ejército, para que pudiera enviarse un bronce moldeado de la creación del artista Louis Joseph Daumas, según quedó fundida en París en 1860.

Al cabo de tantas tratativas, el 21 de junio de 1975 fue oficialmente inaugurada la estatua del General San Martín en Bruselas. ■

El recuerdo de San Martín en Bélgica se había esfumado. Una placa, colocada en un edificio de la Rue de Fiancée en 1950, era, hasta ese entonces, el único testimonio público de su paso por la antigua capital de la provincia de Brabante.

EL LIDERAZGO Y LAS DECISIONES

Capitán de Fragata (R) Capellán Alberto Zanchetta



IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Alrededor de medio siglo atrás las investigaciones sobre liderazgo comenzaron a examinar sistemáticamente la influencia que este puede tener en diferentes contextos, ya sea de paz, empresariales, educativos, deportivos o en eventos castrenses. El liderazgo y la toma de decisiones son elementos fundamentales en toda organización o institución, aunque encontrar el balance perfecto no siempre es sencillo.

La literatura sobre el liderazgo cuenta con una gran bibliografía y fuentes diversas y heterogéneas, que provienen de diferentes disciplinas. Sin embargo, no existe un único modelo que lo explique en su totalidad. El liderazgo, en definitiva, sigue siendo un tema complejo.¹ Conlleva responsabilidad, angustia y exige, muchas veces, tolerancia al fracaso, pero nadie puede liderar sin decidir.

¿Cómo toman las decisiones los líderes militares?

Los líderes militares toman decisiones basándose en un proceso de planificación, según su criterio profesional, competencia, discreción, intuición, prudencia y con la ayuda de su Estado Mayor. Este mecanismo tiene por objeto producir soluciones para los problemas que deben enfrentar, y que, en la mayoría de los casos, sean predecibles.

La toma de decisiones comienza con una situación problemática y termina con la implementación de una decisión, es decir, la aplicación de los términos que indican la solución al problema planteado. En otras palabras, la toma de decisiones no es solo dar pasos para resolver un problema en particular, sino que implica también las responsabilidades de una institución. A su vez, comprende que se tiene que controlar todo lo estructurado por la institución. No obstante, existen distintas formas de decidir, y no todas son éticamente legítimas o aconsejables.²

- Decisiones bajo certidumbre: se dispone de información clara, exacta y completa sobre el problema.
- Decisiones bajo incertidumbres: se toman con información parcial, pero no exacta, y hay probabilidades de ocurrencia, con un riesgo asociado.
- Decisiones bajo riesgo: se prevén posibles resultados futuros asociados a una alternativa; se asignan probabilidades, aunque sean subjetivas.
- Decisiones no programadas: son originales y no estructuradas, se presentan en situaciones difíciles, para las que no hay una solución fácil.
- Decisiones de doble efecto: cuando los líderes (comandantes) se encuentran enfrentados ante situaciones complejas, donde necesitan conseguir un determinado fin o efecto bueno, pero se dan cuenta de que la acción por la cual pretenden alcanzarlo también

El Capitán de Fragata (R) Capellán Alberto Zanchetta estudió en el Seminario Metropolitano de Buenos Aires y en la Universidad Católica Argentina, en la Facultad de Derecho Canónico.

Fue ordenado sacerdote en 1973 por la Arquidiócesis de Buenos Aires. Cumplió varios destinos en parroquias de Buenos Aires (1973-1979) y fue Capellán en el Colegio Champagna, en el Hospital Fernández de Buenos Aires (1980-1983).

Es magíster en Ética Social por la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla, México (2014).

Asimismo, fue profesor de Teología en la Facultad de Filosofía de la Universidad Católica Argentina (1978-1983).

Ingresó a la Armada en 1984. Cumplió destinos en: Flota de Mar (1984-1986 y 1989-1991), Comando de la Infantería de Marina (1987), fragata ARA *Libertad* (1988, 1992 y 1999), Escuela Naval Militar (1993-1998), Dirección de Educación Naval (2000-2002), Cancillería del Obispado Castrense (2003-2004), Misión de Paz (Haití, 2005), Jefe del Servicio Religioso del Comando de Operaciones Navales (2006) y DGP (2007-2008). Pasó a retiro en 2009.

Obtuvo el premio Domingo Faustino Sarmiento del Centro Naval, por sus artículos: «Cambios profundos, vulnerabilidades peligrosas», en el BCN N.º 774 en 1995; «¿Necesita un comandante de consejo?», en el BCN N.º 807 del año 2004, y «Enrique Ernesto Shaw, un oficial singular», en el BCN N.º 809 en 2004.

1 Aguilar-Bustamante, M. C. & Correa-Chica, A. (2017). *Análisis de las variables asociadas al estudio del liderazgo: una revisión sistemática de la literatura*. *Universitas Psychologica*, 16(1): 1-13.

2 "El conocimiento intuitivo del yo enlaza con otra evidencia del sentido común que es la capacidad de iniciativa". Ver: Galetto, G., Arendt, H. (2009). *Sentido común y verdad*. Buenos Aires: Ed. Biblos.

producirá o podría producir un efecto malo. Un líder (comandante) se pregunta si es o no lícito realizar tal acción. Aquí se plantea un problema de conciencia.

Metodología en la toma de decisiones

El liderazgo ético parte de una determinada metodología en la toma de decisiones. Un buen líder no las toma arbitrariamente, de forma ciega o unilateral, sin considerar los pros y los contras de su elección, tanto para el conjunto de la institución (o grupo de tareas) como para el entorno en el que está inserta. Por el contrario, las toma metódicamente, considerando una serie de factores y de variables.

El contexto de las decisiones

Proporcionar una educación ética es fundamental a los efectos de ser conscientes de que el comportamiento del personal militar comienza con el medio ambiente creado por sus líderes. Esto es así porque lo ético comprende las disposiciones del hombre, su carácter y sus costumbres. Por tanto, la mejor manera de inculcar un proceder ético en las instituciones es a través de la educación de sus líderes. Incluso sus decisiones menores son estrechamente observadas y tratadas como antecedentes, lo cual reverbera en la cadena de mando.

En las instituciones militares en particular, mientras más antigüedad tenga el líder por su experiencia, mayor será la influencia ejercida. En este sentido, la autoridad militar ejerce un inmenso poder sobre la percepción ética del personal.

Hay líderes que toman decisiones unilateralmente, sin asesorarse en lo más mínimo, movidos por una intuición o simplemente a partir de una única información que no ha sido contrastada, o aún peor, con una conciencia errónea o probable, olvidando que la conciencia moral es el conocimiento práctico de la bondad o malicia de los actos que se llevan a cabo.³

Normalmente hay mucho en juego, no solo en la credibilidad del líder, sino en el desarrollo de la misión y en la buena marcha de una institución. Toda decisión, para ser mínimamente justa, prudente y moralmente acertada, tiene que someterse a un proceso de deliberación. Esto no garantiza el éxito ni el triunfo, pero reduce significativamente el campo de error e incertidumbre. Quien delibera antes de decidir no llega necesariamente a una solución evidente o clara, pero sí a una prudente, ponderada, que muy probablemente sea la mejor que podría haber tomado en una circunstancia en la que los peligros son importantes.

La toma de decisiones en los eventos castrenses tiene asociada de forma casi natural el miedo, ya que la posibilidad de sufrir las consecuencias de una decisión genera dudas al momento de tomarla. El miedo es un estado de ánimo o perturbación producido por la amenaza de un peligro inminente, que suele ser difícil de evitar porque está asociado a la asunción de riesgos, a un equilibrio entre la capacidad de asumir un reto en función del talante⁴ del líder y las consecuencias.

Un proceso militar en la toma de decisiones con mayores alcances éticos en el desarrollo de sus pasos brinda mayor legitimidad, respaldo y efectividad operacional del personal militar, traducible en beneficios estratégicos para una defensa acertada y sin reproches morales ni jurídicos.

Las decisiones, en su forma más extrema, es fácil asociarlas a riesgos. Algo similar sucede también, salvando las distancias, en el mundo del deporte. Todas las personas que asumen algún riesgo tienen el pleno convencimiento de su éxito y conocen las consecuencias de asumirlo.

Un proceso militar en la toma de decisiones con mayores alcances éticos en el desarrollo de sus pasos brinda mayor legitimidad, respaldo y efectividad operacional del personal militar, traducible en beneficios estratégicos para una defensa acertada y sin reproches morales ni jurídicos.

³ La conciencia es esencialmente el juicio de la razón práctica sobre la moralidad de un acto concreto. La conciencia no es exclusivamente lógico-racional, sino que incluye también las aspiraciones y los sentimientos de la vida instintiva y emotiva. Cómo puede ser la conciencia moral: recta y errónea, cierta y dudosa, escrupulosa o laxa, probable e improbable. Mientras que la verdad y el error se refieren al contenido objetivo del juicio intelectual, la certeza y la duda muestran la posición subjetiva de la persona que juzga. Esta puede emitir su juicio (decisión) adhiriéndose firmemente, o no, al contenido de este.

⁴ Talante y carácter son conceptos correlativos. Es el modo de enfrentarse, por naturaleza, con la realidad; con la naturaleza, con la realidad, por hábito con una misma realidad. El talante es dado. Es el modo de encontrarse bien, mal, triste, confiado y seguro. Ver: Aranguren, J. L. (1995). *Ética*. Madrid: Ed. Revista de Occidente.

En el mundo del deporte conocido como “extremo”, los practicantes suelen contar con una gran precisión en la ejecución de su actividad. Son constantes en su preparación y prudentes para que el riesgo esté medido. Nadie quiere sufrir daños ni, menos aún, perder la vida.

En el caso castrense, es un proceso sistemático que permite a los mandos y a su personal aplicar el pensamiento crítico y creativo; así como la doctrina para resolver problemas y establecer el marco adecuado para que los líderes tomen decisiones oportunas. Esto presupone el duro trabajo, a veces muy arduo, de formar un estudio adecuado y exhaustivo.

En este proceso el liderazgo es quizás uno de los aspectos más importantes y cruciales para el éxito de una misión. La capacidad de liderar y tomar decisiones rápidas y efectivas es fundamental, no solo para mantener la moral del personal involucrado, sino también para asegurar el cumplimiento de los objetivos establecidos. En este sentido, la inteligencia cumple un papel muy importante, ya que los líderes militares deben estar en constante actualización de la información disponible para poder tomar las mejores opciones posibles en el menor tiempo, pero considerando que sean éticas y jurídicamente aceptables.⁵

Un líder militar se pregunta qué es “correcto” hacer

Realizar “lo correcto” en entornos cambiantes, y en ocasiones caóticos, es uno de los grandes retos a los que deben enfrentarse los mandos militares. El dilema ético se plantea cuando la toma de decisiones debe realizarse ante diferentes líneas de acción. Se trata de acciones y conductas que se deben ejecutar, con posibilidad de presión por el tiempo y frente al estrés acumulado. La ética interviene en esta presión constante: las decisiones, a menudo, deben tomarse entre soluciones imperfectas cuando no hay tiempo para darse el lujo de reflexionar, consultar o pedir permiso.

La cuestión que se plantea es si es lícito tomar una decisión que tenga un efecto indirecto malo. Si el acto o decisión tiene por objeto algo perjudicial, el problema que se plantea es si debe llevarse a cabo. Si se trata de una acción intrínsecamente mala, no debería llevarse adelante sin cometer culpa moral, independientemente de los efectos indirectos negativos que tenga. De ahí que el líder debe poseer cierta evidencia objetiva (certeza) que fundamente la certeza subjetiva, porque esta es evidente y prácticamente inequívoca.⁶ Moralmente no es lícito actuar con conciencia dudosa; debe resolverse la duda antes de realizar la acción. De ahí que la educación ética capacite al personal militar, que no es de especialistas en ética, para desarrollar su profesionalismo, autocontrol e “intuición moral”.

Vencer el miedo de actuar, tomar decisiones éticas acertadas y tener la fortaleza interna para actuar decisivamente es esencial cuando la actividad cotidiana de la profesión militar suele tener el dilema de vida o muerte. En esos momentos es perentorio mover la sensibilidad moral al punto donde el líder posea el valor de actuar. Es más, existe el dilema de que los sentimientos pueden tener precedencia por sobre la evidencia.

En teoría, los hechos son incidentes objetivos, y como tales se dan en la práctica. Sin embargo, estos muchas veces se ven fácilmente distorsionados por la lente de los sentimientos, y su recuerdo es sumamente subjetivo. Esto amerita mejorar la capacidad del líder de “auto sostenerse para ser un actor moral, [incluso] en ausencia de las sanciones sociales o comentarios disfuncionales”;⁷ distorsionados o negativos que afectan significativamente la forma en que la persona se siente y se comporta en su vida diaria. Por lo cual, se debe proporcionar al personal militar los elementos necesarios con una predisposición ética para mejorar su capacidad para reconocer y procesar los dilemas éticos y ejecutar un comportamiento prudente.

Vencer el miedo de actuar, tomar decisiones éticas acertadas y tener la fortaleza interna para actuar decisivamente es esencial cuando la actividad cotidiana de la profesión militar suele tener el dilema de vida o muerte.

5 Ver: Heifetz, R. A.; Grashow, A. y Linsky, M. (2009). *The Practice of Adaptive Leadership*. Boston, Massachusetts: Harvard Business Press. Los autores explican el liderazgo como “la práctica de movilizar personas para afrontar retos difíciles y prosperar” (p. 14). “El mensaje principal de la práctica del liderazgo adaptativo es la idea de que, si un sistema está roto, hay que diagnosticarlo y corregirlo asumiendo riesgos y desafiando el *statu quo* para provocar el cambio”.

6 La certeza es subjetiva (una situación del sujeto).

7 Heifetz, R. A., Grashow, A. y Linsky, M. (2009) *The Practice of Adaptive Leadership*. Boston, Massachusetts: Harvard Business Press.

El desarrollo de hábitos éticos es esencial para equipar al líder para reaccionar profesionalmente ante la rápida evolución de la tecnología y tácticas, además de fomentar la confianza dentro de las instituciones militares y con las eventuales fuerzas aliadas.

La ética es la piedra angular del servicio honorable y espíritu de cuerpo, y una defensa contra la brutalidad.⁸ Pero, a su vez, un líder debe tener una perspectiva amplia de la situación y evaluar todas las opciones posibles. El elemento central de la ética militar es la determinación de los criterios y condiciones que hacen que enfrentar eventos y conflictos armados, con la violencia como componente esencial de su naturaleza y que implica el uso de la fuerza letal, sean legítimos en su inicio, desarrollo y consecuencias.

Cómo la inteligencia ayuda a tomar decisiones

En un sentido puramente etimológico, la palabra “inteligencia” denota la capacidad de discernir, de separar, de cribar entre distintas alternativas y poder tomar la decisión más oportuna. Una persona inteligente es, de hecho, una persona que sabe separar lo esencial de lo accidental, lo valioso de lo que carece de valor, lo que necesita para desarrollar una determinada actividad de lo que es irrelevante.⁹

Un líder inteligente es aquel que sabe elegir la mejor alternativa entre varias, pero también sabe leer el interior de las cosas. Ello solo es posible si, previo a la elección, se tiene la capacidad de deliberar, de sopesar los pros y contras de tal decisión y anticipar las posibles consecuencias que se desprenden de la opción que se tome.

La inteligencia permite recoger, a través de la memoria, las experiencias del pasado, y también anticipar, mediante la imaginación, los hipotéticos escenarios de futuro. Esta capacidad, cuando llega a un pleno ejercicio, salva al ser humano de muchos fracasos y abre las puertas a la conquista del éxito (que puede ser personal, afectivo o profesional).

La inteligencia proporciona el conocimiento y la comprensión necesarios para discernir el bien, mientras que la voluntad da la capacidad de elegir y desear ese bien. Por lo cual, la inteligencia permite planificar y codificar la información y activar la atención.

Dentro de las connotaciones de la planificación se incluye concebir el papel del líder “como la capacidad para dirigir el comportamiento, utilizando la información captada y elaborada por un estado mayor”.¹⁰

Los estudios de inteligencia son estratégicos, un recurso valioso y fundamental en los eventos y conflictos armados, porque allí se juegan aspectos materiales, morales y jurídicos a la vez. Estos estudios son los que proporcionan información sobre la ubicación y el movimiento de los adversarios a enfrentar, sus capacidades y su estrategia de ataque. Además, pueden brindar información sobre el terreno y las posibles trampas o peligros que podría enfrentar el personal involucrado.

En resumen, en un sentido puramente etimológico la inteligencia denota la capacidad de discernir, de seleccionar entre distintas alternativas y tomar la opción más oportuna a través del uso de herramientas de análisis, y también de revelar información importante sobre las intenciones del adversario.

A su vez, hoy en día la inteligencia artificial (IA) plantea importantes cuestiones éticas que deben ser consideradas en su desarrollo y aplicación. Algunas de las principales áreas de preocupación incluyen las decisiones tomadas por algoritmos de la inteligencia artificial, que pueden ser opacas. Los algoritmos pueden reflejar y amplificar sesgos presentes en los

La ética es la piedra angular del servicio honorable y espíritu de cuerpo, y una defensa contra la brutalidad. Pero, a su vez, un líder debe tener una perspectiva amplia de la situación y evaluar todas las opciones posibles.

8 Los líderes estratégicos se hacen, no nacen, y un buen lugar para formarlos con una moral y una ética sólidas es el sistema de las Escuelas Superiores. Ver: De Remer, E. A. & Bolgiano, D. (2012). Ethics Can Be Taught. *Proceedings Magazine*, 138(12).

9 La inteligencia, en un sentido puramente etimológico, se refiere a la capacidad de discernir. La palabra latina *intelligentia* proviene de *intelligere*, término compuesto por “*iustus*” (entre) y “*legere*”, que significa elegir o leer.

10 Ver: Cfr. Zanchetta, A. Necesita un comandante de consejo. *Boletín del Centro Naval* N° 807 (2004) y *Publicaciones Navales* N° 689 (2005).

datos, afectando desproporcionadamente a eventuales adversarios o grupos sociales. En caso de que la “inteligencia artificial” cause daño o tome decisiones incorrectas, es necesario establecer quién es responsable.¹¹ Esto incluye desde los desarrolladores hasta las empresas que implementan tal tecnología. Existe una influencia de la inteligencia artificial muchas veces invisible y no siempre esta información es aceptablemente moral y jurídica.

La creciente automatización puede afectar, para mal, la autonomía humana de un líder militar. Es crucial considerar cómo las decisiones automatizadas impactan la capacidad de los individuos para tomar decisiones correctamente. La inteligencia artificial debe ser utilizada solo de manera que apoye objetivos claros y precisos, evitando consecuencias desafortunadas negativas.¹² “Y aquí es donde entra en juego la ética: encontrar el nivel adecuado de uso dentro de un contexto social. (...) Todos los procesos quedan centralizados en la nube”.¹³ En su extremo, significa la posible consideración de derechos, culpabilidad y responsabilidad penal para estos sistemas, fuera del fabricante o programador.

Por otro lado, cabe preguntarse si este nuevo sistema (IA) vale para las operaciones de la Armada. Es sabido que en la navegación de un buque constantemente hay que estar controlando el derrotero, que suele variar según la meteorología, las mareas, la intensidad de los vientos, el funcionamiento del GPS, etc. ¿Se puede guiar esta actividad solo por la inteligencia artificial? ¿Hay que descartar la consulta a las cartas náuticas, el compás, el eventual sextante, el oficial de guardia en el puente de mando, etc., sin más?

El papel del líder en la toma de decisiones

Además de la importancia de la inteligencia, el papel del líder es fundamental en las decisiones rápidas y efectivas en un evento militar, además de en cualquier otra situación en la que se requiera liderazgo ante situaciones de incertidumbre y presión. Por lo tanto, este debe tener habilidades de análisis y evaluación, así como capacidad para saber comunicarse con una perspectiva amplia, y ser competente al valorar todas las opciones posibles antes de decidir.¹⁴

Los eventos modernos exigen capacitación para razonar y decidir, lógicamente, en condiciones muy fluidas, de duda y gran tensión emocional. Además, exigen capacidad para cambiar rápidamente de decisión cuando la situación así lo demande, y sagacidad para descubrir el porqué de una conveniencia.

La adaptabilidad es la capacidad de ajustarse y responder de manera efectiva a los cambios en el entorno y a las situaciones imprevistas. Esta habilidad implica la flexibilidad mental y la capacidad de modificar el rumbo cuando las circunstancias lo requieren. Es un cambio eficaz de comportamiento en respuesta a una situación modificada. Este proceso se suele dar de manera constante en la vida castrense. Muchas veces responde a conflictos que se presentan de manera diaria u ocasional. En las instituciones castrenses esta es casi su tarea principal. Según las diferentes características, el proceso de toma de decisiones puede darse considerando:

- la capacidad de evaluar rápidamente la situación y adaptarse a los cambios en el lugar del conflicto;
- la comunicación con otros miembros de las unidades implicadas o de los comandos superiores, la capacidad de mantener la calma bajo presión y anticipar los movimientos del adversario;
- las estrategias de toma de decisiones rápidas, colaborativas y con base en la evaluación constante de la situación, una vez en el lugar del evento o en medio del conflicto;

La adaptabilidad es la capacidad de ajustarse y responder de manera efectiva a los cambios en el entorno y a las situaciones imprevistas.

11 Los algoritmos morales, aun cuando puedan estar programados para considerar principios éticos y tomar decisiones basadas en ellos, carecen de conciencia y son subjetivos.

12 Las decisiones de la IA no siempre son inteligibles para los humanos. La IA no es neutral. Las decisiones con base en la IA son susceptibles de inexactitudes, resultados discriminatorios, sesgos incrustados o insertados. Puede tener dificultades a la hora de resolver problemas inesperados debido a su naturaleza programada. A diferencia de los humanos, no tiene la capacidad de adaptarse a situaciones novedosas y aplicar intuición y creatividad: no puede enfrentar problemas fuera de su ámbito programado de antemano.

13 Estas “nubes” o centros de datos, hoy día “pertenecen a cinco empresas” que son propietarias “de todos los datos”, lo que representa un desafío y un problema también militar. Estos son problemas que surgen en el campo de la ética y filosofía de la inteligencia artificial, ante la posibilidad de considerar ciertas máquinas como sujetos de intención. Ver: Ordóñez, A. (16 de agosto de 2023). Los grandes riesgos de la inteligencia artificial para la humanidad y para las empresas. *CESCE*. <https://www.cesce.es/es/w/asesores-de-pymes/riesgos-inteligencia-artificial>. Ver: Riquelme Oyarzún, B. (2020). Breve cuestionamiento a la inteligencia humana. *Revista de Marina*, 137(978).

14 El liderazgo ya no se concibe como unidireccional y con base únicamente en la autoridad formal. En lugar de eso, se ha transformado en un proceso dinámico y adaptable que implica la capacidad de influir, motivar y guiar a los equipos en entornos complejos y cambiantes.

- la experiencia y conocimiento previo, así como la delegación de responsabilidades, en situaciones de alta presión.

Muchas veces se debe trabajar en el miedo al error, la frustración y la incertidumbre, y en el reconocimiento del deseo para lograr los objetivos personales o profesionales propuestos. Estos suelen estar relacionados a dilemas y razones para seguir más de una posibilidad, y algunos pueden ser más problemáticos que otros.

La inteligencia intuitiva

En filosofía, la intuición se refiere a una forma de conocimiento directo e inmediato que no depende de la inferencia lógica o de la evidencia empírica. Es una facultad o capacidad para captar o comprender algo de manera inmediata, sin necesidad de un proceso de razonamiento o análisis discursivo. A menudo se describe como una “visión interior” o una “certeza inmediata” que trasciende la experiencia sensorial y el razonamiento lógico.

La importancia de la intuición según la filosofía varía según las corrientes filosóficas y los filósofos individuales. Algunos, como René Descartes (1596-1650), consideraban que la intuición era una fuente de conocimiento privilegiada y confiable, incluso superior a la razón y la experiencia. Para él, la intuición era la base de sus “ideas innatas” y le permitía alcanzar verdades indudables.

Otros filósofos, como Immanuel Kant (1724-1804), también reconocieron la importancia de la intuición, vinculada con la capacidad de la mente para organizar y estructurar la experiencia sensible. Según Kant, la intuición se combina con el entendimiento para dar lugar al conocimiento, y ambas facultades son necesarias para la comprensión del mundo.

En contraste, algunos filósofos críticos de la intuición argumentan que es un método poco confiable para obtener conocimiento objetivo. Sostienen que las intuiciones pueden ser subjetivas, influenciadas por prejuicios o limitaciones cognitivas, y que deben ser sometidas a un escrutinio crítico y justificación racional.

La intuición aplicada a los eventos militares

Investigaciones sobre el reconocimiento de patrones humanos y la toma de decisiones sugieren que existe un “sexto sentido” a través del cual los humanos pueden detectar y actuar sobre patrones únicos sin analizarlos consciente e intencionalmente.¹⁵ Esta capacidad de evaluar rápidamente las circunstancias, como de un vistazo, no es inteligencia intuitiva, sino liderazgo intuitivo. Este se encuentra en el carácter de un líder. Cualquiera, ya sea el propio líder (comandante) o sus subordinados, pueden generar inteligencia intuitiva; sus resultados son ayudas para la toma de decisiones.

La inteligencia intuitiva es como una comprensión innata y anticipatoria con un sentido profundo del entorno. El uso de esta habilidad proporciona una sensación de “entender sin conocer” o “sentir sin pensar”, lo que podría resultar en una respuesta emocional o una suposición intuitiva más que acertada. Existe un componente de conocimiento experto encubierto que activa esta capacidad para actuar de forma rápida en situaciones de emergencia, o complejas, con cierta sabiduría interior.

En la actualidad, el uso de la inteligencia intuitiva se ha llevado a cabo de manera amplia en campos como la medicina, la psicología, la gerencia en los negocios, la economía e incluso la vida militar.

En filosofía, la intuición se refiere a una forma de conocimiento directo e inmediato que no depende de la inferencia lógica o de la evidencia empírica.

15 Gigerenzer Gerd, en *Gut Feelings: The Intelligence of the Unconscious* (2007), sostiene que la inteligencia intuitiva es el grado de inteligencia más alto y lo argumenta: “Cuando hablamos de personas que ya son intelectualmente curiosas, rigurosas en su búsqueda del conocimiento y que están dispuestas a desafiar sus propias suposiciones, la intuición puede considerarse como una forma de inteligencia (...). La intuición no es una especie de reacción química mística, sino un comportamiento de base neurológica que evolucionó para garantizar que los humanos respondan rápidamente cuando enfrentan un dilema”.

La intuición es considerada un fenómeno transpersonal, donde se siente y se piensa simultáneamente o se usan el pensamiento y el sentimiento en paralelo para comprender algo. Esto ofrece perspectivas ricas y profundas, junto con información extraída de la memoria presente, y recuerdos inconscientes que dan sentido a las situaciones, sobre todo las difíciles. Se interpretan situaciones y se llega a conclusiones basadas en el conocimiento acumulado. Permite que se tenga una relación profunda con el propósito en lugar de juicios rígidos. No consiste en juzgar ni en tomar decisiones sin pensar. Es considerar la información obtenida de varios medios y puntos de vista, la experiencia pasada, lo vivido por acontecimientos similares y los sentimientos presentes.

¿Qué peligros existen al utilizar la intuición en lugar de la lógica?

Existen varios peligros que vienen con el uso excesivo de la intuición.

1. El primero es la falta de precisión. La intuición no se sustenta en hechos verificables, sino en percepciones subjetivas e imprecisas, por lo que su fiabilidad es dudosa. Esto plantea un problema serio si esta información se utiliza para tomar decisiones importantes. La lógica, por otro lado, se basa en reglas definidas y criterios racionales, que contribuyen al análisis meticuloso de situaciones complejas y aseguran una toma de decisiones más cuidadosa.
2. Otra desventaja del uso excesivo de la intuición es la obstinación. Por lo general, las personas son reacias a cambiar de opinión una vez que han tomado una decisión, pero cuando la intuición se usa como forma primordial, la obstinación se incrementa. Esta situación limita la capacidad de explorar nuevas alternativas.
3. La tercera desventaja es el riesgo de incertidumbre. Esta solo puede guiar hasta cierto punto, pero la lógica ofrece herramientas para lidiar con situaciones impredecibles. Aunque la intuición tiene sus ventajas, siempre es mejor seguir la lógica cuando se trata de tomar decisiones difíciles, que traen como consecuencia responsabilidades o eventuales efectos no deseados. La lógica ayuda a construir una visión global de una situación y a encontrar soluciones, por lo general a largo plazo, que llevan a resultados duraderos.

La responsabilidad del líder (comandante) es propia e intransferible, porque tiene relación con su cargo y la misión impuesta.

La intuición a la luz de la responsabilidad

La responsabilidad del líder (comandante) es propia e intransferible, porque tiene relación con su cargo y la misión impuesta. Es la capacidad de responder por los propios actos, realizados en libertad y con la conciencia de que todas las acciones (incluso omisiones y silencios) tienen consecuencias que lo afectan a él y a otros, y que pueden entorpecer también al propio entorno, al ecosistema (físico y espiritual) del que se forma parte. La responsabilidad es considerada un valor. En algunas situaciones, la responsabilidad personal se vuelve mucho más compleja por ser vinculante. Esto trae aparejado que, si bien las decisiones son difíciles, a veces producen consecuencias buenas o malas, lo cual plantea el problema del “doble efecto”.

Las decisiones y el problema del doble efecto¹⁶

Es muy probable que en las operaciones (decisiones) militares se produzcan consecuencias no deseadas. Ahí surge la “Teoría del doble efecto”, arraigada en la filosofía moral medieval de Santo Tomás de Aquino, que luego adquiere un alcance más abierto, asequible a los estu-

¹⁶ Cuervo, F. (1995). *Principios morales de uso más frecuente*. Madrid: Ed. Rialp.

diosos de ética en general. A partir de la segunda mitad del siglo XX, con la rehabilitación de la filosofía práctica clásica en el ámbito analítico anglosajón, el principio vuelve a ser considerado. Representa un criterio ético y jurídico fundamental para el análisis de acciones que, siendo únicas o particulares, desencadenan simultáneamente consecuencias tanto positivas como negativas.

Esta doctrina, que trasciende los confines teológicos para integrarse también en el derecho penal contemporáneo, proporciona un marco para evaluar la licitud y moralidad de conductas cuyos resultados pueden divergir en su valor ético. En su esencia, esta teoría sostiene que una acción que produce efectos dobles —uno benéfico y otro pernicioso— puede ser considerada moralmente aceptable bajo ciertas condiciones:

1. La acción per se debe ser intrínsecamente buena o, al menos, moralmente neutra.
2. La intención primaria del agente debe ser la consecución del efecto positivo, relegando el efecto negativo a un resultado colateral no deseado.
3. El efecto malo no debe ser el medio para alcanzar el efecto benéfico.
4. Debe existir una proporcionalidad razonable entre el bien procurado y el mal inadvertidamente generado.¹⁷
5. Las consecuencias previsibles pertenecen a las circunstancias, que pueden modificar la gravedad, pero no pueden cambiar la especie moral.¹⁸

Frente al objeto, la intención se sitúa del lado del sujeto que actúa. La intención, por estar ligada a la fuente voluntaria de la acción y por determinarla debido al fin, es un elemento esencial en la calificación moral de la acción. El fin es el término primero de la intención y designa el objetivo buscado en la acción. La intención es un movimiento de la voluntad hacia el fin; mira el término del obrar. Una misma acción puede, pues, estar inspirada por varias intenciones.¹⁹

Esta teoría encuentra aplicabilidad, también, en el derecho penal y en la moral, a través de su influencia en la atribución de responsabilidad penal, especialmente en casos donde se contemplan conceptos como el dolo eventual, la legítima defensa y el estado de necesidad. No obstante, las críticas se centran en la dificultad de discernir con precisión entre intenciones y efectos meramente previstos, así como en la evaluación de la proporcionalidad entre el beneficio y el daño causado. La distinción entre efectos directos e indirectos, particularmente en escenarios donde las consecuencias de las acciones no son previsibles con claridad, como el caso de los eventos militares, agrega complejidad a su aplicación jurídica y moral.²⁰

Pese a estas dificultades, la “doctrina del doble efecto” permanece como un recurso valioso en el razonamiento jurídico y moral, destacando la importancia de la intencionalidad y la proporcionalidad en la evaluación de la culpabilidad. No obstante, esta visión requiere un análisis meticuloso de las circunstancias individuales de cada caso, considerando la naturaleza de la acción, la intención del agente y la relación entre los efectos buenos y malos.

Esta “teoría” se erige para poder discernir la licitud de conductas con resultados ambivalentes. Su aplicación demanda un escrutinio riguroso de la intención del agente y la proporcionalidad entre los efectos generados, resaltando la complejidad inherente al análisis de la moralidad y legalidad de las acciones humanas en el marco de la justicia penal.

Hay diferentes opiniones de la doctrina del doble efecto, pero todas intentan limitar la imputación de responsabilidad.²¹ Algunas opiniones también exigen proporcionalidad en-

Las consecuencias
previsibles pertenecen
a las circunstancias,
que pueden modificar la
gravedad, pero no pueden
cambiar la especie moral.

17 Santo Tomás de Aquino (1954). *Suma Teológica: Parte segunda – segunda, cuestión 64, artículo 7 c.* Madrid: Edición Biblioteca Autores Cristianos.

18 Juan Pablo II (1993). Encíclica “*Veritatis splendor*”, punto 77. Disponible en: https://www.vatican.va/content/john-paul-ii/es/encyclicals/documents/hf_jp-ii_enc_06081993_veritatis-splendor.html

19 Catecismo de la Iglesia Católica n.º 1752. Disponible en: https://www.vatican.va/archive/catechism_sp/p3s1c1a4_sp.html.

20 Duff, A. (1982). Intención, responsabilidad y doble efecto. *The Philosophical Quarterly*, 32(126): 1-16.

21 Ver: Cavanaugh, T. A. (2006). *Razonamiento de doble efecto: hacer el bien y evitando el mal*. Oxford: Clarendon Press. Ver: Cfr. Miranda Montecinos, A. (2008). El principio del doble efecto y su relevancia en el razonamiento jurídico. *Revista chilena de derecho* 3 (35): 485-519.

tre el buen efecto que el agente se propone y las consecuencias no intencionales, pero previstas. En otras ocasiones también se exige la existencia de una razón grave para causar el daño, o que el buen efecto sea lo suficientemente deseable como para compensar el daño ocasionado.

Más allá de estas diferencias, todas estas concepciones sostienen que en algunos contextos está moralmente permitido causar un mal efecto como consecuencia prevista, pero no querida, y que, por el contrario, ese mal efecto sería moralmente reprochable si fuese producido como un resultado intentado. De esta manera, la intención del agente se convierte nuevamente en el centro de la valoración moral, sin ser sustituido por el simple conocimiento de las consecuencias de la conducta.²²

El liderazgo adaptable es una práctica aceptada que facilita la tarea de los líderes en un ambiente difícil y cambiante, en el que se enfrentan amenazas “híbridas”, que muchas veces modifican las decisiones, la estrategia, las tácticas, las técnicas y los procedimientos en todo el espectro de un conflicto.

Se usa el término “híbrido” para captar la esencia de la complejidad de los nuevos eventos militares: la multiplicidad de actores que participan y la falta de claridad que existe entre las categorías tradicionales de un conflicto. Las amenazas híbridas son innovadoras, adaptables y están internacionalmente conectadas, muchas veces, a redes, e integradas en diversos lugares. Pueden contar con una gran variedad de tecnologías antiguas, modificadas y avanzadas.

La nueva doctrina sobre el tema de amenazas incluye el componente del diseño denominado “*operaciones adaptables*”, o sea, acciones que conservan el poder de una amenaza para emplearlo de manera adaptable en contra de adversarios, quizás, más poderosos, sin tener en cuenta aspectos morales ni jurídicos.²³

Si bien es importante comprender el liderazgo adaptable, resulta difícil integrarlo al proceso de toma de decisiones militares. Hay muy pocos autores que han escrito sobre este tema. ■

La nueva doctrina sobre el tema de amenazas incluye el componente del diseño denominado “operaciones adaptables”, o sea, acciones que conservan el poder de una amenaza para emplearlo de manera adaptable en contra de adversarios, quizás, más poderosos, sin tener en cuenta aspectos morales ni jurídicos.

22 García Norro, J. J. (2014). El principio del doble efecto en el “*ius in bello*”. *Scripta Theologica*, 46 (2): 207-327.

23 García-Guiu López, C. (2012). El liderazgo militar ante la complejidad [Documento de opinión]. *Instituto Español de estudios estratégicos*. Boletín 58/2012.

VICISITUDES DE UN SUBOFICIAL CADETE NAVAL EN LOS AÑOS 50 Y SUS REFLEXIONES MEDIO SIGLO DESPUÉS

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

El destructor ARA *Cervantes*
en sus buenas épocas.



Antes de la revolución

El año 1955 no fue fácil para nadie. Sin embargo, para los que cursábamos la Escuela Naval Militar de Río Santiago, fue mucho más difícil. En mi caso particular, me encontraba ya en cuarto año y en condiciones de dar órdenes e imponer castigos a los cadetes de años inferiores.

Luego de algunos meses, me fue conferida la categoría de encargado de la cuarta compañía de desfile y de los cadetes de primer año (promoción 86). Pese a que yo siempre desfilé muy mal (vaya a saber por qué mala constitución ósea o muscular), logré que mis subordinados de la cuarta compañía lo hicieran muy bien. Incluso fuimos muchas veces al cine como premio, y a fin de año dicha compañía fue declarada como la mejor del cuerpo de cadetes. Sin embargo, nunca desfilamos fuera de la Escuela, ni el 25 de Mayo ni el 9 de Julio; los hechos y la situación política reinante así lo indicaban.

Una vez, al presentar mi compañía a su segundo jefe, el entonces Teniente de Corbeta de la Infantería de Marina, el temible “Chucho” Ares de Parga, logré hacer volar por los aires su espada en un choque entre la mía ascendente y la suya descendente. En esta última acción fue la única vez en que aprecié, en su dura cara militar integral, el esbozo de una sonrisa. Se agachó, recogió su espada del suelo y terminó el saludo militar con su espada fuertemente empuñada. Mientras tanto, los restantes 96 miembros de la compañía de desfile mostraban una mueca en que la risa y el terror se combinaban de forma tragicómica. Este hecho lo guardo como imborrable, por su costado terrorífico, entre los que fueron parte de mi formación como militar.

Como encargado de los cadetes de primer año traté de ser justo, como lo hice con todos los otros cadetes menos antiguos. El resultado de mi gestión conductora militar se vio al celebrarse el Día del Cadete hacia fines de ese año. Como todos los cadetes de cuarto año, con el alma negra por los castigos aplicados a los sufrientes subordinados, me escondía como podía de los cadetes de preparatorio, primero, segundo y tercer año desde que había sonado la diana en ese día tan especial como tradicional de la Escuela Naval Militar de Río Santiago. Como solía suceder, para bien o para mal, me encontraron y, en vez de mantearme, me llevaron en andas por un largo rato. Esta fue una de las grandes satisfacciones de mi vida militar, imborrable de mi memoria de la misma manera que todo lo que aquí paso a relatar.

Entre mis subordinados estaba el cadete Gustavo Adolfo Rojas (de la promoción 87, que cursaba el año denominado “Preparatorio”), hijo del Director, Contraalmirante Isaac Francisco Rojas. Por ser el hijo de tal padre era castigado frecuentemente por cualquier falta que cometiera; era así como pasaba muchos fines de semana bajo castigo en la Escuela. Su padre quería aconsejarlo y, como era muy cuidadoso de las formas militares, no lo invitaba a su casa en el extremo de la isla, sino que lo veía junto al cartel que versaba “límite de cadetes”. Y, según lo ordenado por el Almirante, varias veces tuve que acompañarlo hasta allí, manteniéndome a distancia prudencial.

Todo ello se sumó a la admiración que ya tenía por el Director desde tercer año, cuando, por ser de los primeros de promoción, fui invitado a tomar el té con el Almirante en su casa en la Escuela, junto con los primeros de las otras promociones. En esa ocasión el Almirante mostró un gran profesionalismo, cultura y afabilidad con quienes estábamos en el otro extremo de las jerarquías de la Armada.

Fuera de todos estos aspectos personales y propios de la vida en ese centro de formación de oficiales de marina, en el país venían sucediendo hechos graves, como el bombardeo de la Plaza de Mayo (16 de junio) o la quema de las iglesias y del edificio del Jockey Club de la calle Florida. Todo ello originó violentas reacciones, entre las que se cuenta la de peronistas enfurecidos contra la oposición política por las palabras pronunciadas en la Plaza de Mayo por su líder, el General Juan Domingo Perón.

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983.

Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada.

Es estudiante avanzado de la carrera de Filosofía de dicha Universidad.

Fue asesor del Estado Mayor General de la Armada en materia satelital; consejero especial en Ciencia y Tecnología y coordinador académico en cursos de capacitación universitaria en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada; y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional.

Es académico fundador y presidente de la Academia del Mar y miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados como asesor. Es miembro y Académico de Número del Instituto Nacional Browniano desde el año 2015.

Ha sido miembro de las comisiones para la redacción de los pliegos y la adjudicación para el concurso internacional por el Sistema Satelital Nacional de Telecomunicaciones por Satélite Nahuel, y para la redacción inicial del Plan Espacial Nacional.

Es autor de dos libros dedicados al conocimiento de los satélites artificiales y de otros libros, titulados: *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable*, *Un enfoque sistémico de la Defensa* (en tres tomos), *Una imagen espacio-política del mundo* y *El arte de comprender la naturaleza*, entre otros, además de numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía, publicados en revistas del país y del extranjero.

En mi familia se vivía un fuerte clima antiperonista entre los adultos; yo no entendía nada de política, pero tenía gran respeto por ellos y, como consecuencia, también era antiperonista. Y lo sigo siendo, pero con la historia argentina en la mano y crudamente vivida. Actualmente, el tiempo me ha brindado una comprensión más amplia de lo entonces sucedido y creo que ya no tiene sentido la dicotomía entonces planteada. Pero ocurre que en la Argentina lo digital ya se benefició siempre desde antes de la actual Era Digital. Lo que mis familiares expresaban era que Perón era un dictador que restringía nuestro derecho a la libertad y cometía excesos impropios de un Presidente de la República. Con el tiempo fui entendiendo mucho mejor, y en carne propia, de qué se trataban la política y la libertad; sobre todo esta última, dado que implica un derecho humano tan básico como deseable.

El hecho es que todo eso estaba en juego por entonces.

Durante la revolución

Nuestras acciones de insubordinación ante el régimen dictatorial imperante comenzaron el 16 de septiembre cuando, al decir de mi compañero César Antonio Barros Bies,⁽¹⁾ “con un prematuro y extraño toque de diana” (en realidad era “*a las armas*”) que se produjo a las 03:00 de la madrugada debimos vestírnos rápidamente para ir a formar al Pasadizo de las Batallas en primera instancia.⁽²⁾ Y sigue Barros: “La noche anterior habíamos pululado por los túneles hasta tarde, preparándonos para los exámenes bimestrales que comenzarían ese día y haciendo gambitos de todo tipo para evitar una colisión con el ‘Cristo’ (refiere al entonces Teniente de Fragata de la Infantería de Marina, Augusto Félix Cristiani.), cuya actividad como oficial de guardia solía depararnos recurrentes sorpresas, a la par que colmaba de partes el buzón de castigos de cuarto año”.

...‘los cadetes se han armado para defender su Escuela y su Marina’.

“Minutos después, provistos de nuestros correajes y máuseres 1909, formamos en el patio cubierto. Allí y ante un requerimiento de nuestro Suboficial Mayor y abanderado (Mozzarelli, obvio; el que décadas después fue el Vicealmirante Antonio José Mozzarelli, Subjefe del Estado Mayor General de la Armada), el Jefe del Cuerpo, Capitán de Fragata Juan Carlos Bassi, nos informó: ‘los cadetes se han armado para defender su Escuela y su Marina’. No nos quedaron dudas”.⁽³⁾

Cuando se convocaron voluntarios para tripular al torpedero ARA *La Rioja* y para completar la tripulación del torpedero ARA *Cervantes* tomé una rápida decisión: si debía combatir, debía hacerlo desde un buque de guerra. Estuve entre los 20 voluntarios de cuarto, tercero y segundo año para embarcar en el último de los torpederos antes nombrados. Este se hallaba en peores condiciones operativas que el anterior, pues se encontraba en proceso de reparaciones generales.

Rápidamente fuimos provistos de 90 tiros para nuestro fusil, que luego debimos devolver al terminar nuestro desayuno,⁽²⁾ y nos dirigimos a la ropería de Ulesias, su encargado, que siempre estaba disponible para proveernos de lo necesario. Tomamos nuestro coy y bolsa y nos dirigimos a la estación del Puesto 5 para ser conducidos en un *ferry* a nuestro torpedero, que ya se encontraba con sus máquinas listas. Este era comandado por el entonces Capitán de Fragata Pedro J. Gnavi y, aparentemente, nuestra misión sería la de bloquear la navegación en el Río de la Plata y evitar la llegada de buques a los puertos bonaerenses. Ello, en principio, no implicaba riesgos de magnitud. De todas maneras, disponíamos de tres montajes dobles de ametralladoras Bofors de 40 milímetros, uno a babor, otro a estribor y uno en popa, todos ellos para tiro antiaéreo. Además, contábamos con dos ametralladoras multipropósito de bajo calibre en ambas bandas. El cañón de proa tenía un calibre de 120 milímetros, era para tiro naval y no podía disparar pues estaba en reparaciones.⁽³⁾

Ni bien el buque zarpó, se cubrieron los puestos de combate y yo fui designado para cumplir funciones de ayudante de guardia en cubierta. Esta era una función propia de un suboficial

de la Armada y se me asignó luego de una reunión que se hizo en el sollado de proa del buque. Otros cadetes fueron asignados a las piezas de artillería, según una distribución que detalla el Capitán Toso Le Bretón en su artículo.⁽²⁾ Mientras nos desplazábamos lentamente por el canal de acceso, pero saliendo, pasamos frente a los frigoríficos, donde se pensaba que podría haber francotiradores. No los hubo, pero, si algunos tuvieron la idea de serlo, fueron disuadidos por los cañones y ametralladores que los apuntaban y que rápidamente darían cuenta de ellos.

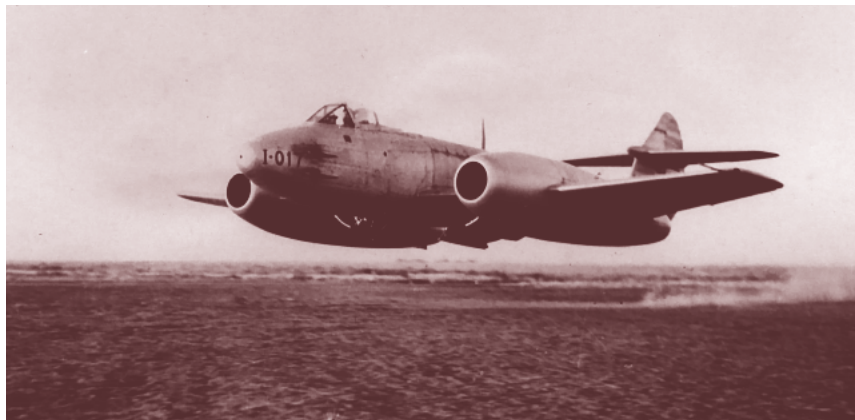
Salidos del puerto de La Plata, tomamos el canal y luego nos salimos de él para avanzar en franquea, con el destructor *La Rioja* entre 500 y 1000 metros a nuestro estribor; ambos íbamos con proa hacia la desembocadura del Río de la Plata y con el objetivo de bloquear el acceso. Por entonces apareció un avión De Havilland de la Fuerza Aérea para observar nuestros movimientos. Aproximadamente una hora después, detectamos con largavista (no había radar antiaéreo) la presencia de otros aviones; eran las 09:18 horas.

Poco después fuimos atacados por 4 aviones Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina. Las instrucciones fueron dadas en la Base de Morón por el Capitán de Fragata Hugo Alberto Crexell (de la promoción 63 de la misma Escuela Naval Militar) al que tuvo el mando de la escuadrilla, el Vicecomodoro Carlos A. Sister. Los aviones eran piloteados por oficiales supuestamente leales al gobierno. Los primeros ataques fueron dirigidos al destructor *La Rioja*.

Cada avión disponía de cuatro cañones de 20 milímetros de calibre. Estos disparaban, con una gran secuencia de fuego, proyectiles perforantes y granadas en forma alternada. Luego de dar algunas vueltas, volando a baja cota alrededor de ambos buques, que habían izado la bandera de guerra, nos atacaron a nosotros. Dadas nuestras condiciones operativas, solo pudimos usar con eficacia el montaje doble de cuarenta milímetros Boford de popa. Los otros dos montajes disparaban, pero no podían apuntarles por la estructura del propio buque. Las ametralladoras de menor calibre disponibles a babor y estribor cayeron al río debido a una maniobra brusca del buque y pese a los esfuerzos de sus operadores.

Poco después fuimos atacados por 4 aviones Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina.

Esos aviones provenían de la Base Aérea de Morón, donde el dictador Gral. Juan Domingo Perón había enviado al Capitán de Fragata Crexell, luego de una entrevista en su despacho de la Casa Rosada, con él y el Contraalmirante Luis Juan Cornes (de la promoción 54 de nuestra Escuela), por entonces Ministro de Marina. El objetivo era “limpiar” de elementos rebeldes el Río de la Plata. “¡Dele leña a esos traidores! ¡Adopte las medidas que crea necesarias!”, remató el dictador Perón. Para su desgracia, la limpieza no pudo eliminar a todos, y entre ellos me encuentro. Los verdaderos traidores eran los dos exoficiales de marina que tenía allí ante su presencia.



Avión de caza Gloster Meteor (velocidad máxima: 670 km/h).

La primera escuadrilla retornó a Morón a las 10:00 horas sin inconvenientes. Luego decoló, a las 10:15 horas, una segunda escuadrilla al mando del Vicecomodoro Orlando Pérez Laborda, para concretar otro ataque demoledor ante nuestras menguadas posibilidades. Uno de los Gloster Meteor de esta segunda escuadrilla pareció ser alcanzado por la artillería antiaérea de alguno de los dos buques, o quizás tuvo fallas técnicas: perdió velocidad y, aparentemente, volvió a su Base en Morón. Puede ser el único daño que logramos hacerles a nuestros atacantes; ninguno de ellos fue muerto.

El Capitán Crexell siguió dando instrucciones según su experiencia en la Aviación Naval: había que atacar de popa a proa aprovechando el enmascaramiento producido por las densas cortinas de humo que producían las chimeneas de los destructores. Hubo una tercera escuadrilla, al mando del Vicecomodoro Sister, que fue la que más daño les ocasionó a ambos buques, gracias a las instrucciones del mencionado capitán adicto al peronismo (algo raro en la Marina de entonces). Luego, a las 11:00 y ya sin tener el efecto de los anteriores, un cuarto ataque selló aparentemente el fin de la pesadilla.

La cubierta de nuestro buque estaba llena de las vainas de los proyectiles que les habíamos tirado, mientras que la superestructura y el casco presentaban múltiples perforaciones y daños producidos por la artillería de los aviones. Pero lo más importante era dar aliento a los moribundos y salvar a los heridos (ver lo escrito por Barros, pág. 51 y Rubio, pág. 295, que vivieron experiencias distintas a las mías).

Como suboficial de guardia en cubierta, me habían dado la orden de que todos los tripulantes que estaban en cubierta y no cubrían puestos en la artillería debían entrar en el sollado de proa. Fue así como, durante el tercer ataque, y cuando me encontraba entre la chimenea de proa y la puerta de la cocina, sentí a mis espaldas el ruido de una fuerte “granizada”, y a mi frente, el efecto, sobre todo de las granadas que explotaban. Una de ellas explotó a mi lado, rompiendo la puerta de la cocina e hiriendo gravemente al marinero cocinero Juan de Dios Vega, que murió horas después. Otra estalló en medio de la panera (caja metálica donde se guardaba el pan), ubicada entre ambos accesos al sollado de proa, lo que lanzó pedazos de pan hacia todas partes.

Como suboficial de guardia en cubierta, me habían dado la orden de que todos los tripulantes que estaban en cubierta y no cubrían puestos en la artillería debían entrar en el sollado de proa.

Por otro lado, mi compañero Bellotti, que estaba hablando parado junto con otro, que estaba acostado en una cucheta y dentro del sollado, recibió el impacto de un proyectil perforante de 20 milímetros en uno de sus borceguíes, que se abrió como un libro de páginas de cuero, aunque le ocasionó tan solo quemaduras en la planta de un pie. Otro compañero, Turdera, recibió dos impactos perforantes en uno de sus brazos y heridas en una pierna. En este último caso, Rubio le hizo un torniquete en el brazo en la enfermería y, luego de dejar la guardia, junto con Manchado y Toledo lo seguimos atendiendo en una cucheta del sollado para que no se fuera en sangre. Debíamos mantenerlo apretado por cinco minutos y aflojarlo por algunos segundos por indicación del dentista de a bordo, el Dr. Luis Emilio Bachini, que era el único que sabía algo de medicina, pero que contaba con medios precarios y poca morfina y suero. El que estaba más grave era Cejas Duclós, que tenía un brazo destrozado y era atendido por varios compañeros en la enfermería (Barros, Bartolomé y Federicci). Para él no alcanzaron la morfina ni los torniquetes, hechos con una sable bayoneta: murió al llegar a Montevideo, donde podría haber recibido un tratamiento más adecuado en un hospital.



Bombardero Calquín, de velocidad similar al anterior. Se hicieron 100 en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba. Fueron construidos con maderas nacionales compensadas.

Navegábamos lentamente hacia la desembocadura del Río de la Plata cuando detuvimos a un carguero estadounidense que transportaba frutas, para pedirle un médico y suero para asistir a nuestros heridos. Pero ellos no tenían ni médico ni suero, y siguieron viaje.

Barros, uno de los memoriosos de la promoción 83 dice en su “Estela Dorada”:

Ya era pasado el mediodía cuando una escuadrilla de tres bombarderos “Calquín”, arribada después de iniciados los ataques y que había orbitado en las proximidades du-

rante su desarrollo, inició una aproximación directa hacia nuestras unidades. Cuando la Bofors 2 se aprestaba para comenzar el fuego y repeler lo que parecía un ataque inminente, los aviones realizaron la típica maniobra de “caída de ala”. A continuación, descargaron sus bombas al agua, muy lejos de nuestra posición. Empero, una suma de miedo e inexperiencia nos generaba la errónea sensación de ver caer esos racimos de bombas justo encima de nuestras cabezas.

Se dice que estos bombarderos provenían también de la Base de Morón y que la proximidad del buque extranjero evitó que nos mataran y hundieran, según la orden del gran dictador, pero yo le creo más, en esto último, a mi compañero.

Seguimos nuestro viaje, pero, cuando parecía que todo había terminado y nos desplazábamos arrastrando nuestras heridas por el canal, tratando de curar a los que sufrían, sentimos el ronco sonido de las hélices de un avión más lento y pesado: era un bombardero Avro Lincoln que, con su pesada carga de bombas, podría haber terminado con nuestras vidas, lo mismo que los Calquín. Según Barros, su misión era de vigilancia, y estimaba que habían estado desde el comienzo de las acciones. Ellos tampoco nos atacaron.

Años después, en los años 60, en una reunión social y por casualidad, hablé con un oficial de la Fuerza Aérea que había sido piloto de los bombarderos actuantes en este combate. Dado que creo que estaba destinado en la Base de Morón, puede ser que hubiera piloteado uno de los Calquín. Me dijo que sabían de nuestro combate anterior con los Gloster Meteor y que éramos jóvenes cadetes; fue por todo ello que no nos quisieron eliminar del mapa. Décadas después, me he enterado de que recibió instrucciones del capitán Crexell en Morón. Quizás, por su “caída de ala” y por no atacarnos, los acusaron de “darse vuelta en el aire”, y en este caso así ocurrió. Le agradecí el gesto y seguimos bebiendo como buenos amigos. Así son las cosas de la guerra: no hay enemigo que dure cien años ni quien los pueda aguantar.

Llegamos a Montevideo entre los lamentos e insultos de nuestro compañero Turdera, que salvó la vida, su brazo y su pierna.

Llegamos a Montevideo entre los lamentos e insultos de nuestro compañero Turdera, que salvó la vida, su brazo y su pierna. Hubo muchos heridos por las esquirlas de las granadas (cáculo unos 16) y tuvimos cinco muertos en combate: el Teniente de Navío, Jefe de Máquinas, Alejandro Sahores; el cadete de 4.º año, Carlos Cejas Duclós; el Cabo Principal maquinista, Juan Carlos Berezoski, y los marineros primeros Juan de Dios Vega y Raúl Machado. En el destructor *La Rioja* murió un cadete naval de segundo año, Edgardo Luis Guillochón, y fue gravemente herido su compañero Maañón, que perdió su mandíbula inferior y recibió heridas posteriores en la enfermería del buque, en su omóplato derecho durante el tercer ataque y en su pie derecho en el cuarto ataque, mientras era atendido por el bravo Cabo enfermero Araujo.

En mi caso particular, aún no entiendo cómo no fui herido o muerto por ninguno de los proyectiles que pasaron muy cerca de mi cuerpo y produjeron los daños que pude ver frente a mí. Lo curioso es que enfrenté situaciones de guerra de niño⁽³⁾ y de joven (a los 21 años, antes de recibirme de guardiamarina), pero durante los casi treinta años de profesional militar hasta el grado de Capitán de Navío, en que solicité mi retiro voluntario, toda mi tarea fue de preparación para la guerra, aunque sin intervenir en ninguna. Las veces que estuve al borde de la muerte a lo largo de mi vida, que no cabe describir aquí, fueron varias (pero sin llegar a siete). Puedo decir que es milagroso que esté vivo y contando esta historia luego de más de seis décadas.

Al llegar al puerto de Montevideo, con el buque casi sin velocidad por las perforaciones de los tubos de las calderas y gracias a los proyectiles perforantes, nos esperaba una multitud de uruguayos y muchas ambulancias. Rápidamente los heridos fueron trasladados a diversos hospitales de Montevideo; en particular, todos los cadetes heridos fueron asistidos en el Hospital Militar. En el edificio próximo de la Aduana se hizo el velatorio de nuestros muertos en combate con una guardia de honor.

Al día siguiente, el ingreso de los cuerpos al cementerio del Buceo fue impresionante, tanto por nuestra tristeza como por la solidaridad de un pueblo uruguayo que concurrió masivamente. Los compañeros que no resultamos heridos llevamos el féretro de Cejas, que permaneció allí hasta su traslado, primero a Buenos Aires y luego a Paraná, ciudad donde la calle del acceso principal al cementerio se denomina “Cadete Cejas” y donde gran parte de sus compañeros concurrimos a rendir homenaje a su memoria todos los 16 de septiembre desde hace más de 60 años. Vale observar que, durante todo ese tiempo, ningún peronista de la ciudad de Paraná agravió la memoria de nuestro amigo.

Debíamos permanecer en puerto 48 horas antes de ser internados en el Uruguay y nos habíamos quedado casi sin víveres. El segundo comandante me autorizó a violar la puerta de la cantina, hacer un inventario del contenido y repartir chocolates, galletitas y caramelos entre los que habíamos quedado a bordo. La internación implicó que fuéramos conducidos en micros a la Policía y que se nos hiciera un documento de identidad, vistiéndonos todos de civil con un mismo piloto sobre nuestra ropa de fagina, la única que teníamos.

Pasadas las 48 horas fuimos llevados a un regimiento del Ejército uruguayo, en las afueras de Montevideo, y allí nos dieron alojamiento y comida mientras escuchábamos por la radio de la cámara lo que sucedía con el desarrollo de la revolución. Dormimos en camastros iguales a los usados por los soldados, participamos de la ceremonia de izar el pabellón uruguayo, pedimos aprender a cantar el himno del país con la ayuda de la banda del regimiento, durante las primeras horas de la mañana, y marchamos junto a ellos en todos los actos patrióticos realizados. Comíamos con dificultad el pirón (plato típico del interior uruguayo) y nuestro principal alimento eran los cafés con leche y los panes del desayuno y del té de la tarde.

Una vez nos sacaron a pasear en micro por la ciudad y la gente, cuando nos identificaba, nos tiraba dinero, cigarrillos, chokolatines y toda clase de elementos por las ventanillas.

Después de la revolución

Cuando el Gobierno uruguayo reconoció al gobierno revolucionario argentino, cambió nuestra suerte. Hubo varias ofertas de familias e instituciones uruguayas para brindarnos el afecto y las comodidades que nuestra situación requería. En mi caso, y también el del cadete de tercer año Leonel Horacio Gemignani, recibimos todo tipo de apoyo de la familia Vignale, que tenía una casa en el barrio de Pocitos. Con nuestra ropa de fagina sucia, mal afeitados y cargando nuestras breves pertenencias (en una bolsa de embarco con una camisa, una muda de ropa interior, un par de medias y precarios elementos de aseo)⁽²⁾ tocamos el timbre en la casa de la avenida Francisco de la Seca número 1247 y fuimos cordialmente atendidos. Inmediatamente nos proveyeron de otras ropas mientras nuestras prendas eran lavadas. Los hijos del matrimonio Vignale nos invitaron a jugar al básquet en una cancha que tenían en su propia casa y descubrimos que estábamos bastante débiles para el esfuerzo correspondiente.

Cuando llegó la hora de la cena, y ya vestidos con nuestras ropas de fagina limpias, encaramos la mesa para comer demasiado y con mucho entusiasmo. Fue así como hicimos frecuentes llamados con la campanilla para que el personal de servicio multiplicara nuestros recursos alimentarios. Recuperamos fuerzas y fuimos a dormir en dos camas ubicadas en un amplio dormitorio del primer piso, con una mesa de ping-pong incluida.

Al día siguiente, cuando despertamos, una mucama impecablemente vestida nos sirvió un abundante desayuno que consumimos en su totalidad. Luego, fuimos paseados por la ciudad en el automóvil de la familia.

Al día siguiente, el ingreso de los cuerpos al cementerio del Buceo fue impresionante, tanto por nuestra tristeza como por la solidaridad de un pueblo uruguayo que concurrió masivamente.

En un imprevisto paseo nocturno fuimos llevados, con nuestra ropa de fagina, al Jockey Club de Montevideo para una cena y baile en nuestro honor. Fuimos invitados a sentarnos en una larga mesa, donde cenamos y disfrutamos de la amabilidad de nuestros interlocutores hasta que llegó el momento de los discursos. Se paró el presidente de la venerable asociación y pronunció palabras muy sentidas sobre nuestra gesta. Miré al costado para ver quién contestaría y estaba claro que debía hacerlo yo, por “ser el más antiguo” y, para colmo, quien tenía la materia Oratoria de cuarto año a medio cursar. Me armé de valor e improvisé unas palabras que fueron muy aplaudidas por la concurrencia; había dado, de hecho, mi examen final en la materia. Llegó el momento del baile y todas las chicas querían bailar con los dos “héroes” de la noche, a pesar de nuestras apariencias físicas muy alejadas de las de una mezcla de Rodolfo Valentino y Gene Kelly.

Una tarde, Roberto Vignale me llevó a ver a su tío, Arnaldo Massone, con quien mantuve una conversación sobre los hechos del combate. Me contó lo que había sufrido por las arbitrariedades del gobierno peronista a través de la Fundación Eva Perón. Estas fueron ejercidas contra algunos empresarios rebeldes frente al aporte de fondos impuesto por dicho gobierno. Eva Perón les había confiscado el edificio de su laboratorio (Laboratorio Instituto Massone) en 1950, que es desde entonces la sede de la Comisión Nacional de Energía Atómica (en la avenida del Libertador, frente a la Escuela de Mecánica de la Armada). Su hermano había sido encarcelado hasta 1954 en Villa Devoto y él había sido obligado a exiliarse en Montevideo. Ambos hermanos habían propulsado el Instituto Massone, siguiendo el gran esfuerzo hecho por su padre. Su empresa farmacéutica había alcanzado el liderazgo latinoamericano en la materia. Ambos fueron beneficiados con un insólito fallo de la Corte Suprema de Justicia de Argentina en 1954.

Con el tiempo lavé esta afrenta, estudiando Ingeniería en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, en la avenida Paseo Colón 850, que estrenaba un hermoso edificio que había sido la sede de la Fundación Eva Perón antes de la revolución. No sabía que el resto de mi vida transcurriría entre las idas y venidas del peronismo y el antiperonismo. El pensamiento político digital argentino me tiene hartado, y el pueblo argentino parece estar compartiendo mi hartazgo. Es hora de que podamos tener un pensamiento analógico para poder discriminar los grises y los colores de la realidad argentina⁽⁶⁾.

En otra salida nocturna, los muchachos de la familia nos llevaron a un almacén que, a través de una puerta secreta, permitía el acceso a un local donde se reunían los exiliados políticos argentinos. Yo no conocía a nadie, porque las exigencias de la Escuela Naval eran tales que no teníamos tiempo de leer los diarios. Supongo que allí estarían varios de los que luego volvieron en nuestro buque a Buenos Aires e intervinieron, tomando partido, en la evolución histórica del país de esos años.

En el que pienso que fue el último de tales interesantes paseos, fuimos llevados por Roberto Vignale, el hijo menor de la familia, y su primo Eduardo Massone, hasta el Cerro de Montevideo, donde nos sacamos una foto. Yo no sabía que al día siguiente viviría acontecimientos inolvidables para el resto de mi vida. Fueron muy fuertes e impresionantes, por cuánto pude captar directamente el espíritu que, por entonces, animaba al pueblo uruguayo.

Habían pasado muchos días y nuestro destructor *Cervantes* había recibido, con mano de obra uruguaya, las reparaciones imprescindibles para poder navegar hacia Buenos Aires. Fue así como el comandante, Capitán Gnani, decidió realizar un acto de homenaje al pueblo uruguayo por la tarde del día domingo 25 de septiembre, mediante una formación de la dotación del

No sabía que el resto de mi vida transcurriría entre las idas y venidas del peronismo y el antiperonismo.



El entonces cadete de 3.º año, Leonel Horacio Gemigniani; Eduardo Massone; el autor y, haciendo el saludo militar, Roberto E. Vignale, el hijo menor de la familia. Estábamos frente al Fuerte de Montevideo, el 25 de septiembre de 1955.

Cervantes en la Plaza Independencia. Se haría una ofrenda floral al prócer José Gervasio de Artigas frente a su monumento.

Terminado el acto, algunos uruguayos me empezaron a requerir que les firmara autógrafos. Esta fue la primera y única acción de ese tipo en mi ya larga vida. Estaba en eso cuando pude ver que, desde el otro extremo de la plaza, partía el ómnibus que me llevaría, junto con mis compañeros, a un baile en el Club Policial de Montevideo. Quedé sólo entre la multitud y alguien gritó: “¡En andas!” y dos forzudos charrúas me cargaron sobre sus hombros para pasar a encabezar una imponente manifestación a lo largo de la avenida 18 de Julio, la más importante de Montevideo.

Veía que los periodistas me sacaban fotos desde los techos de los tranvías, que ya no podían avanzar, mientras que algunos manifestantes me arrancaban los botones de mi uniforme de fajina y me colocaban tarjetas, con todo tipo de ofrecimientos, en el bolsillo de mi blusa. Alguien trajo una bandera argentina y me envolvió en ella. Pasé a ser una especie de “Estatua de la Libertad viviente”.

Al llegar a la Plaza Juan Fabini, llamada también “del Entrevero”, por su monumento principal, la multitud que encabezaba, junto con los jóvenes uruguayos que me llevaban en andas, me subieron hasta el primer piso de un club y arrasaron con las mesas donde un grupo de señoras jugaba a las cartas (a la “canasta uruguaya”, supongo). Las cartas, las fichas y alguna señora cayeron al piso. Me sacaron al balcón frente a la multitud y comencé a saludar con mis dos brazos en alto, como lo hacía el líder. Recapacité y apelé a levantar un solo brazo. Si persistía, podría llegar a ser medio líder, quizás.

Me bajaron por la escalera, también en andas, y en el medio del tumulto una señora me alcanzó un ramo de flores.

Retomamos la marcha por la avenida 18 de Julio y, al llegar a las puertas del diario *El Día*, me introdujeron allí en andas y me bajaron de sus hombros para subirme en el ascensor hasta el primer piso. Salí, o me sacaron, hacia un amplio balcón terraza. En el trayecto me habían sacado la gorra, que estaban desarmando con sus hábiles manos para que varios se llevaran las partes como souvenir, hasta que, gracias a varios periodistas del diario, me devolvieron las partes.

Cuando las “manos hábiles” empezaron a tirar piedras, los mismos reporteros se empezaron a preocupar y me condujeron a un ascensor hasta un piso superior, donde me ofrecieron gaseosas y me hicieron un reportaje. Este apareció al día siguiente, 26 de septiembre, en la edición del diario *El Día*, y versaba así:

Ayer, apenas finalizada la vibrante y sumamente emotiva manifestación de los exiliados argentinos, se registró un acontecimiento original, llevado a cabo por parte del público que había concurrido a la Plaza Independencia para asociarse al regocijo de los argentinos.

El cadete de cuarto año de la Escuela Naval del país hermano, Sr. Néstor Domínguez, que integró la formación de los marinos del *Cervantes* que estuvieron presentes al pie del monumento a nuestro prócer, cuando finalizó la ceremonia, junto con otro compañero de armas, fueron prácticamente arrebatados y llevados en andas por la población que, delirante de entusiasmo, aclamaba a la Argentina y a las Fuerzas Armadas de esa nación.

El otro marino logró liberarse de la efusiva demostración algunas cuerdas después, pero al cadete Domínguez lo pasearon por toda la avenida, hasta frente a nuestra casa. La amplia columna, siempre con el cadete en andas, penetró en *El Día* y, tomando ubicación en los balcones, quedó largo rato reiterando vivas a la libertad, a la Argentina y Uruguay unidos y otras expresiones no menos elocuentes, siendo contestadas por el público que se agolpó delante de nuestro diario, cristalizándose una nota muy emotiva, no exenta de originalidad por lo espontáneo de la manifestación.

Pasé a ser una especie de “Estatua de la Libertad viviente”.

Posteriormente el cadete Domínguez, acompañado por varios amigos, visitó nuestra redacción, pidiéndonos que agradeciéramos al pueblo uruguayo las abundantes pruebas de simpatía que ha prodigado a la Marina de su país y, en particular, a la tripulación del *Cervantes*, que integra.

–Cadete Domínguez, ¿qué impresión le ha causado el Uruguay?

–Brillantísima. Hasta en nombre de mis compañeros podría decir que nos han dado los orientales el más grande estímulo para seguir defendiendo la libertad, en todas partes. ¡Siempre los derechos del hombre han sido defendidos, desde la Revolución Francesa!

Deliberadamente no quisimos interrogarlo sobre la última gesta argentina. Pero preguntamos:

–¿Cómo vieron los marinos la revolución del 16 de junio?

–Los marinos mantenemos el régimen disciplinario estricto e interpretamos la voluntad del superior. Pero aseguro, sin desmedro de ello, que interiormente, de manera personal, el marino puede pensar mucho, con simpatías o no por determinada causa, aunque no lo manifieste públicamente. Todos los esfuerzos hechos para lograr la libertad tienen inconmensurable sentir y son hermosos, nobles.

–¿Tiene algo más que agregar?

–Reiterar mi agradecimiento al Uruguay. ¡Ah! Y en lo estrictamente personal, agradezco a la familia Vignale, que me dio hospitalidad en su hogar durante los días que siguieron a la internación de la tripulación del *Cervantes*. Hoy domingo, a las ocho horas, volvimos de nuevo a nuestra querida nave y pensamos partir mañana lunes a las 18 horas aproximadamente.

–Contento de estar de nuevo a bordo.

–Imagínese usted si lo estaré, señor cronista. El barco es “parte del marino”, y agregaré más: “no se quiere tanto a un buque, hasta después de haber combatido en él...”.

Todos los esfuerzos hechos para lograr la libertad tienen inconmensurable sentir y son hermosos, nobles.

Salvo un error, intencional o no de la redacción, todo fue así. En realidad, no había sido acompañado por amigos a la redacción, sino que fueron los periodistas los que me cercaron en el balcón, me pidieron ocultar la gorra y seguirlos hasta el ascensor.

Todavía estábamos en la redacción cuando llegaron noticias de que los manifestantes estaban tirando piedras y rompiendo los vidrios del frente del diario sobre la avenida 18 de Julio. Fue así como se dispuso que saliera en un camión por una puerta lateral. Al salir, algunos manifestantes jóvenes me vieron y vinieron corriendo para subirse a la caja trasera del camión. Tratamos de disuadirlos, pero no pudimos. Paramos en un café de una esquina y bajamos a tomar una copa con ellos, brindando por la libertad de los pueblos; les firmé autógrafos y se fueron contentos.

Inmediatamente me llevaron al Club Policial, donde hacía rato que el baile había comenzado. Cuando les conté a mis compañeros resumidamente lo ocurrido, no me creyeron. Les dije que leyera los diarios del día siguiente. Dado mi aspecto harapiento y la presencia de compañeros con mejor es-



El autor entre los periodistas del diario *El Día* de Montevideo durante el reportaje (25 de septiembre de 1955).

tampa y capacidad de bailar que yo, no pude tener en este baile el mismo éxito que en el Jockey Club. Me consoló la esperanza de la popularidad que tendría al día siguiente, en el que, si bien era el día de la zarpada, alguien repararía en las noticias de los diarios. Yo, por supuesto, lo hice y se los mostré como prueba de lo dicho.

Al día siguiente, lunes 26 de septiembre, zarpamos del puerto de Montevideo a la hora prevista. Llevábamos los féretros de nuestros muertos y a varios políticos exiliados que quisieron acompañarnos hasta Buenos Aires.

La entrada a nuestro puerto, en la dársena "A" de Puerto Nuevo, a las 10 de la mañana del 27 de septiembre, no pudo ser más emocionante. Estaban los cruceros y destructores de la Flota de Mar engalanados y con sus dotaciones formadas mientras todos los buques del puerto hacían sonar sus sirenas. Más de 100.000 porteños nos aguardaban en el muelle. Nos recibió nuestro Director y Vicepresidente de la Nación, Contraalmirante Isaac Francisco Rojas, quien, luego de felicitarnos por nuestra gesta, nos señaló el camino hacia un BDI (barcaza de desembarco de Infantería) para que rápidamente nos llevara a la Escuela Naval Militar, con el fin de que, a breve término, nos tomaran todos los exámenes pendientes de todas las materias correspondientes al tercer bimestre del año académico. El resultado fue desastroso para algunos.

Meses después, el 31 de diciembre, recibimos un diploma del Comandante en Jefe de la Marina de Guerra en Operaciones por nuestra "decidida y patriótica actuación en la Gesta Libertadora del 16 de septiembre de 1955", firmado por él.

La entrada a nuestro puerto, en la dársena "A" de Puerto Nuevo, a las 10 de la mañana del 27 de septiembre, no pudo ser más emocionante.

Reflexiones desde el otro extremo de la vida

Reflexiones de carácter naval y social

Los cadetes de la Escuela Naval Militar de entonces enfrentamos la responsabilidad del combate real antes de graduarnos de Guardiamarinas; lo hicimos desde la madrugada del 16 de septiembre de 1955, combatiendo en defensa de la Armada y de nuestra querida Escuela en el Río de la Plata.

Fuimos protagonistas del primer combate aeronaval de la historia argentina, lamentablemente desarrollado entre hermanos que, en 3 años, cumpliremos 70 años de estos hechos y aún no estamos totalmente reconciliados. Debemos recordar que lo hicimos siendo muy jóvenes y en calidad de revolucionarios, en contra de un gobierno que no dudó en enviar aviones de combate de alto poder de fuego contra nosotros, embarcados en naves antiguas con limitado poder antiaéreo, pero que, con mucho coraje, respondieron al fuego aéreo.

Entonces comprendíamos que estaba en juego la libertad de nuestro pueblo y, junto con los jefes y oficiales que nos instruían, los cadetes de cuarto año de la promoción 83 condujimos a un cuerpo de cadetes que peleó, lamentablemente, con muertos y heridos, defendiendo principios que le habían sido vulnerados por la dictadura de Juan Domingo Perón. Este fue el mismo, aunque no el único, que torció la historia argentina y logró dividir a las familias y al país.

Fue en dichas instancias cuando murió nuestro querido compañero Carlos A. Cejas Duclós y fueron heridos, en el destructor *Cervantes*: Julio A. Pieretti (gravemente herido), Carlos A. Bellotti, Alberto A. Turdera, Roberto A. Rubio, Juan C. Prósperi y Alberto R. Manfrino (en los hechos que bien describen Barros y Rubio en sus "Estelas Doradas"). Otros cadetes fueron alcanzados por los disparos de los aviones en el destructor *La Rioja*: Edgardo L. Guillochón (muerto), Juan A. Maañón (gravemente herido), José L. Cortez, Washington Bárcena, Miguel A. Castellano, Eduardo A. Sarmiento y Agustín L. Gómez.

Los cadetes ingresados en años posteriores a los que pertenecíamos a la promoción 83 obedieron con disciplina nuestras órdenes, y nosotros, las de los jefes y oficiales de las Planas Mayores de los buques.

Las balas mortales de la dictadura se ensañaron con Pieretti, mientras oficiaba de timonel, y con Maañón, que recibió graves heridas en la cara y luego, ya en la enfermería, en otras partes de su cuerpo. Fue por ello que debió sufrir múltiples operaciones para continuar con su carrera naval como historiador.

Este combate, como dije, está descrito también en las “Estelas Doradas” de Barros y Rubio, aunque las experiencias personales de cada uno de los que intervinimos en él merecerían un libro que cubriera las falencias de muchos historiadores que poco han investigado sobre una experiencia que no vivieron como nosotros lo hicimos. Siendo Presidente de la Academia del Mar he podido expresar, en una conferencia ante la Academia Nacional de la Historia, parte de esta experiencia, al permitirme su Presidente, el doctor Miguel Ángel De Marco, hacerlo de manera comparativa con los combates aeronavales de la Guerra de Malvinas.

En mi caso particular, han quedado grabados en mi memoria nuestros días en un cuartel del Ejército Uruguayo (donde desfilábamos con ellos luego de aprender su himno con su banda de música), los solícitos cuidados que me brindó la familia Vignale en su casa de Pocitos, en Montevideo, y el pueblo uruguayo que me llevó en andas, envuelto en una bandera argentina y encabezando una multitud que clamaba por la libertad. Este último hecho se desarrolló, como dije, por toda la avenida 18 de Julio, desde la Plaza Artigas hasta el diario *El Día*, donde me hicieron un reportaje que fue publicado el día 26 de septiembre de 1955.

Cuando quise revivir esa experiencia 49 años después (en el 2004), ya nadie recordaba los hechos de la Revolución Libertadora. El club en el que me introdujeron en andas había sido transformado en un cine donde muchos niños poblaban la escalera. Tuve que pasar entre ellos y su algarabía para llegar al primer piso, donde volví a subir, luego de todo ese tiempo, para ver la plaza desde el balcón, que tenía poca y silenciosa gente, y recordar la imagen de la multitud que vitoreaba la libertad. Por otra parte, el diario *El Día* se había transformado en un casino. Me pregunto si se habrá perdido la libertad en manos de las masas. ¿Será que habremos confiado nuestras vidas al azar sin saber lo que pasaba realmente en las sociedades argentina y uruguaya? Ahora parece que la historia se repitiera, pero de diferente manera, en estos dos países.

Lo concreto es que participamos del primer combate aeronaval de la historia argentina; lo hicimos aunque todavía no éramos oficiales de marina, con valentía, dignidad y honor profesional. Lamentablemente, se trató de una lucha entre hermanos; ello no nos permite dar a los hechos protagonizados durante el combate la misma dimensión que hubieran tenido en una guerra internacional.

Actualmente, y en cuanto a los estudios históricos, cabe observar que la aceleración de la historia conlleva que los hechos ocurridos en el curso de una vida se transformen en históricos antes de su finalización con la muerte. Lo vivido puede transformarse en histórico y este es un caso.

Los avatares de la vida me permitieron que veinte años después de los hechos relatados fuera designado como Jefe del Departamento Ingeniería (luego “Sistemas”) del destructor ARA *Hércules*, que estaba en construcción en el astillero Vickers en Gran Bretaña. Dicho buque tenía la función de defensa antiaérea de área para la Flota de Mar y para ello contaba con misiles antiaéreos Sea Dart de guiado semi-activo y un alcance máximo de unos 70 kilómetros. Fue entonces que pude comparar lo que nos había pasado con el destructor ARA *Cervantes* y el buque que el destino me había confiado, para una tarea sistémica, hacia el final de mi carrera.

Cuando quise revivir esa experiencia 49 años después (en el 2004), ya nadie recordaba los hechos de la Revolución Libertadora.

La defensa antiaérea de nuestro viejo destructor era, como lo hemos comprobado, muy precaria e incapaz de neutralizar a veloces aviones de caza a reacción. Ellos volaban a una velocidad de unos 670 kilómetros por hora, casi la misma que la del *drone* (blanco telecontrolado) aéreo “Jindivik”, contra el que, 20 años después, acertamos como blanco de uno de nuestros misiles en un lanzamiento denominado “*up and along*”. No ocurrió lo mismo con un lanzamiento “*round the corner*” para dar en el blanco con una aproximación por popa, por la estela del buque. Ello marcó la dificultad de que pudiéramos abatir un avión Gloster Meteor, en vuelo rasante y desde popa en el año 1955. Esto sin radar de control de tiro y con ametralladoras “Boford” de fuego antiaéreo relativamente lento. La suerte de los aviones que nos atacaron hubiera sido muy distinta si lo hubieran hecho con los cruceros ARA *General Belgrano* o *9 de Julio* de entonces, seguramente todos o varios de ellos hubieran sido abatidos. La cuestión fue que no lo hicieron, eligieron blancos más débiles y tripulados por jóvenes cadetes, que poco sabíamos de política, pero mucho de libertad.

La intervención en la segunda batalla aeronaval de la historia argentina de nuestros destructores tipo *Hércules* fue prácticamente nula (se los habíamos comprado a los británicos, nuestros enemigos, y no los pudimos usar en su función fundamental antiaérea). He escrito sobre lo que pasó con los buques británicos gemelos o que tenían el mismo sistema antiaéreo,^(6,7) y a partir de ello surgen muchas reflexiones, que aquí no cabe desarrollar.

Llegados a este punto, creo que es saludable apelar a la ética kantiana y volver al reportaje que me hizo el diario *El Día* de Montevideo.

Tanto el derecho como la política deben basarse en la ética como disciplina filosófica y desarrollar una racionalidad valorativa como herramienta fundamental de su esfera de relaciones culturales.

Consideraciones de carácter filosófico

Tanto el derecho como la política deben basarse en la ética como disciplina filosófica y desarrollar una racionalidad valorativa como herramienta fundamental de su esfera de relaciones culturales⁽⁸⁾. En este sentido, los oficiales de marina nos desarrollamos en la conjunción de las esferas de la racionalidad valorativa, para conducir a nuestros hombres, y la de la racionalidad instrumental, para manejar nuestros buques en la guerra usando sus armas. El credo del oficial de marina dice: “Finalidad esencial del Oficial de Marina: CONDUCIR hombres, MANEJAR buques y EMPLEAR sus armas para la defensa de la Patria en el mar”, es lo primero que leímos al ingresar en la Escuela Naval Militar⁽⁹⁾ y lo llevamos a la práctica en este combate antes de recibirnos de guardiamarinas, así como en el combate aeronaval de Malvinas mucho después de recibidos.

Históricamente, y hasta ahora, se ha tratado de trazar una línea divisoria lo más clara posible entre lo que ocurre en la paz y en los hechos de la guerra. Hay una zona gris, que los políticos y los hombres del derecho parecen no tener muy clara, pero los que tenemos que ponerles el pecho a las balas en una guerra interna y en otra externa la tenemos claramente definida. Esto incluye cuestiones éticas fundamentales, sin las cuales no se pueden tomar decisiones políticas, legislativas y judiciales, que son fundamentales para los hombres de armas y el país todo. Kant ha basado su ética en un estricto cumplimiento de su imperativo categórico⁽¹⁰⁾ y ha considerado posible llegar a una paz perpetua⁽¹¹⁾.

Las consideraciones de Kant sobre la posibilidad de alcanzar una paz perpetua ya no son creídas por casi nadie bien informado. Esto avala la poderosa existencia de múltiples fuerzas armadas en el mundo y la realización casi permanente de guerras en alguna parte del globo. Un tabernero holandés tenía, en un rincón de su taberna, un cuadro titulado *La paz perpetua*, que, refiriéndose al libro de Kant, mostraba un cementerio con infinidad de cruces⁽¹²⁾. Hoy en día, ni siquiera se puede encontrar tal sosiego en la muerte.

Tanto el imperativo categórico como la paz perpetua aparecen hoy como inaplicables a la función profesional de los militares. Ellos no pueden considerar que la máxima de su acción,

que es la guerra, pueda ser considerada como una ley universal y la paz perpetua aparece como una utopía irrealizable. Pasados 68 años de los hechos aquí relatados y tras haber dedicado décadas al estudio de la filosofía, considero que ambas expresiones kantianas son “ficciones útiles”⁽¹³⁾ también para su aplicación en la paz. La ética sirve para que la sociedad regule su funcionamiento a través de una racionalidad valorativa, necesaria para el ejercicio tanto de la política como de la justicia, sin dejar de tener en cuenta la realidad, que nos muestra una razón instrumental aplicada a su evolución práctica.

En la guerra, alguien que mata a un enemigo está cumpliendo con su deber, mientras que, en la paz, es un asesino. Por eso es preciso trazar una clara línea divisoria entre la paz y la guerra, para no considerar como asesinos a los soldados que combaten. Mientras los revolucionarios actores de este combate no matamos a ninguno de los aviadores que nos atacaron, nadie ha considerado como asesinos a los pilotos de los Gloster Meteor en esta acción (¿estábamos en paz o en guerra?). Pero es conocido que siempre se habló de “Revolución Libertadora” más que de “guerra interna”, luego de 1955. Luego vino la denominación de “guerra revolucionaria”, acuñada por organizaciones terroristas de los años 50 y 70, y la Guerra de Malvinas. A mi entender, ambas fueron guerras, aunque la primera aparezca maliciosa y falazmente en discusión.

Si restringimos la universalidad kantiana a un país como la Argentina y su sociedad, podríamos avanzar mucho, en el sentido que le da Kant a su imperativo categórico. Nuestras 28.000 leyes podrían ser reemplazadas por una enunciación parecida a la del imperativo categórico y solo aplicable en tiempos de paz. Así, llegaríamos a comprender que el cumplimiento del deber precede a todos los derechos, y que solo así podríamos gozar de ellos. Nadie, ni siquiera los jueces y abogados, pueden conocer todas las leyes y sus modificaciones que conforman, junto con los decretos y resoluciones, algo tan complejo como inmanejable, y con una dinámica contradictoria y atroz en sus consecuencias. Sería más fácil que todos comprendan el imperativo categórico que seguir con la “ficción útil” de que todos debemos conocer sus contenidos y que, como consecuencia, los tenemos que cumplir. En un país así, tan utópico, no sería necesario disponer de un parlamento y de una cantidad tan grande de jueces, abogados, psiquiatras y psicólogos.

Si restringimos la universalidad kantiana a un país como la Argentina y su sociedad, podríamos avanzar mucho, en el sentido que le da Kant a su imperativo categórico.

En cuanto a la “paz perpetua”, la aplicaríamos solamente a dos opciones: la de evitar las revoluciones y las guerras civiles y la de disuadir a los posibles países enemigos para evitar las guerras. Como expresé anteriormente, esto aparece como una misión imposible.

Lo primero sería factible en el país de utopía en el que rigieran los principios de libertad, igualdad y fraternidad instituidos por la Revolución Francesa a los que aludí en el reportaje. La falta de libertad arbitrariamente aplicada a algunos ciudadanos por falta de igualdad ante la ley destruye la fraternidad, por divisiones en las familias, y conduce a la guerra civil o a la revolución. Esto sucede con las dictaduras como la de Perón en 1955 y lleva, por ejemplo, a que los revolucionarios de la Marina de Guerra hayamos usado la palabra “Libertad” para designar el edificio administrativo de la fuerza y al buque emblemático que recorre anualmente el mundo en representación de nuestro país.

Lo segundo tiene que ver con la necesidad de Fuerzas Armadas relativamente poderosas como para poder disuadir. El tenerlas es una apuesta a la paz, y en el caso de una guerra internacional, la posibilidad de salir victoriosos sin perder la libertad ni la independencia. Cabe observar que las Fuerzas Armadas serán poderosas si tienen una sociedad igual ante la ley y fraterna, esto último sobre todo con ellas, pues se las debe respaldar promoviendo las vocaciones militares de sus integrantes. Esto es más importante que todo el armamento del que puedan disponer. Los cadetes del año 55 así lo demostramos, al usar viejos destructores para ganar la libertad. Todo esto se debería encontrar en una de las primeras páginas de cualquier historia universal que podamos aprender y aplicar a nuestro futuro con actitud proactiva.

Conclusiones

Las guerras civiles y las revoluciones solo dejan muertos, heridos y resentimientos. Los sobrevivientes de ellas no son veteranos de nada y, si fueron héroes, solo algunos los reconocen como tales. Sé de cadetes que me acompañaron que, muertos o no, fueron héroes en una batalla que nadie conoce.

En el caso del cadete, luego ascendido a guardiamarina, Carlos Cejas Duclós, que fue uno de tales héroes, cabe observar que la promoción 83 de la Escuela Naval Militar hace 58 años que envía una delegación a la ciudad de Paraná para honrar su memoria y compartir allí con los que fueron sus familiares y amigos. Los diarios de esa ciudad han reflejado, en distintas ediciones, la singularidad de nuestro gesto hacia un compañero y el pueblo le ha rendido homenaje al llamar “Cadete Cejas” a la calle en que se encuentra la entrada principal al cementerio de la ciudad. Inteligente y respetuosamente han mantenido el homenaje de la legislatura, que lo tiene como un héroe local durante todo ese tiempo.

En el diario *Viñeta Urbana* de Paraná del 14 de marzo de 2003, en su página 12, se publica el artículo “El nombre de las calles”, en el que, luego de una descripción poco precisa de los hechos en aguas del Río de La Plata, dice textualmente: “Lo curioso de este relato, según quedó asentado en el libro [se refiere a una obra consultada por el periodista en relación con la Revolución Libertadora], es que a pesar de los años y las distancias, los compañeros del curso de Cejas, de la Escuela Naval, se reúnen todos los años en Paraná para rendirle un homenaje en el aniversario de su fallecimiento”. Nadie que haya vivido lo que representa la camaradería en la vida militar y en el combate podría decir algo semejante. Para nosotros, los años y las distancias no valen para olvidar un compañero caído en combate.

Cabe también observar que nosotros habíamos jurado a la bandera en los siguientes términos: “¿Juráis a la Patria seguir constantemente su Bandera y defenderla hasta perder la vida?”. Por el contrario, los civiles la juran así: “¿Prometen defenderla, respetarla y amarla, con fraterna tolerancia y respeto, estudiando con firme voluntad, comprometiéndose a ser ciudadanos libres y justos, aceptando solidariamente en sus diferencias a todos los que pueblan nuestro suelo y transmitiendo, en todos y cada uno de nuestros actos, sus valores permanentes e irrenunciables?” (esto último según lo establecido por el Ministerio de Educación de nuestro país).

Lo primero es un juramento, lo segundo es una promesa de una serie de virtudes ciudadanas sin poner en juego el derecho humano fundamental, que es el derecho a la vida. Por otra parte, cabe observar que, como ciudadanos de uniforme, la promesa también nos concierne. De todas maneras, lo fundamental es que existe una gran diferencia de compromiso ético entre jurar y prometer. Cejas juró y cumplió, muchísimos ciudadanos prometen y no cumplen; esa es la gran diferencia por la que fuimos a Paraná durante tanto tiempo. En mi caso, hice ese juramento precisamente en la ciudad de Paraná, el 25 de mayo de 1949, cuando tenía 14 años. El 16 de septiembre de 1955, siete años después, casi logré cumplirlo; sendos cuadros que tengo en mi escritorio lo atestiguan.

Si a alguien le cupiera la duda sobre si los revolucionarios de entonces defendíamos la Bandera Nacional mientras luchábamos contra un gobierno dictatorial, cabe aplicar el imperativo categórico kantiano cuando la máxima para la acción es la libertad. La cuestión era ética, más que formal del derecho o la política, y esto es básico y fundamental.

Cabe reflexionar que la historia posterior a la Revolución Libertadora permitió la vuelta del dictador y prolongó las secuelas de su doctrina hasta nuestros días. El país aún no logra recuperarse de la degradación cultural que el peronismo le produjo en momentos en que se tenía la posibilidad de ser una gran nación. Lamentablemente, la Revolución Libertadora

Cejas juró y cumplió,
muchísimos ciudadanos
prometen y no cumplen;
esa es la gran diferencia
por la que fuimos a Paraná
durante tanto tiempo.

no nos dio las soluciones esperadas: hubo gobiernos civiles y militares, que forman parte de una historia de desencuentros que hemos vivido con angustia.

Últimamente, muchos de los supuestos seguidores de la doctrina justicialista se alternan en el poder, sin solucionar los crecientemente graves problemas del pueblo argentino. Nadie podría decir que las distintas variantes del justicialismo actual son fieles a la versión original impuesta por el dictador, cuando la reivindicación de la clase trabajadora tenía un asidero social. Lo que sí podemos decir es que su efecto no ha permitido que seamos “económicamente libres” en una sociedad con “justicia social”, como lo proclamaba Perón. Por otra parte, su objetivo de “soberanía política” está a merced de los avatares de la historia; no tenemos un Estado con el prestigio internacional y el poder político, económico y militar necesarios como para garantizarlo.

Es así como estamos a merced de distintas interpretaciones de una doctrina que antepuso los derechos en detrimento de los deberes, que, como lo expresamos previamente, falló en los aspectos fundamentales de su aplicación práctica en lo a que a soberanía política, justicia y economía se refiere.

Todo lo anterior me vuelve a remitir al concepto de las “ficciones útiles” y, en este caso, aquellas para mantener un país en la virtualidad de lo imposible.

El influjo peronista nos sigue afectando ahora y se le suman las secuelas del mayo francés de 1968, hasta el límite de tener que tratar con masas de irresponsables para tener alguna posibilidad de gobernabilidad. Toda nuestra vida profesional ha estado signada por estos hechos y esta política. Hemos vivido una época de revoluciones tecnológicas (atómica, espacial, televisiva, genética, de telecomunicación, de masas, cibernética, etc.) que nos ha afectado en la profesión y hasta en la intimidad. Hemos perdido en gran medida la posibilidad de enfrentar nuestro futuro más allá de lo inmediato y de las enfermizas rememoraciones históricas que nos envuelven. Vivimos en una vorágine de situaciones coyunturales potenciadas por los medios masivos de comunicación. Vivimos del presente, mentimos nuestra historia y vamos en rumbo de colisión con el futuro. ■

Es así como estamos a merced de distintas interpretaciones de una doctrina que antepuso los derechos en detrimento de los deberes...

REFERENCIAS

- (1) Domínguez, N. A. (Ed.) (2011). *Estelas Doradas. 50 años del egreso de la Promoción 83 de la ENM*. Buenos Aires: Servicios Editoriales Digital & Paper.
- (2) Toso Le Breton, A. E. (2005). 50 años del bautismo de fuego de la Promoción 84 de la ENM. *Boletín del Centro Naval*, 123(811).
- (3) Barros Bies, C. (2005). Septiembre en Río Santiago. *Boletín del Centro Naval*, 123(811).
- (4) Domínguez, N. A. (2011). *Juguetes propios y guerras ajenas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- (5) Domínguez, N. A. (2006). Un problema ontológico: ¿ser digital o analógico? *Boletín del Centro Naval*, 124(815).
- (6) Domínguez, N. A. (2011). Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas. *Boletín del Centro Naval*, 129(830).
- (7) DOMÍNGUEZ, Néstor Antonio, “Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas”, *Boletín del Centro Naval*, N° 830, mayo/agosto de 2011.;
- (8) Habermas, J. (1989). *Teoría de la acción comunicativa* [Tomo I: Racionalidad de la acción y racionalización social]. Buenos Aires: Editorial Taurus.
- (9) Escuela Naval Militar (1951). *Manual del Cadete Naval, finalidad esencial del Oficial de Marina y Credo del Oficial de Marina*. Buenos Aires: Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar.
- (10) Kant, E. (1951). *Crítica de la razón práctica*. Buenos Aires: Editorial El Ateneo.
- (11) Kant, E. (1964). *La paz perpetua*. Madrid: Editorial Espasa Calpe.
- (12) Hoffe, O. (1986). *Immanuel Kant*. Barcelona: Editorial Herder.
- (13) Nietzsche, F. y Vahinger, H. (1990). *Sobre verdad y mentira en sentido extramoral*. Madrid: Editorial Tecnos S. A.

VEINTE AÑOS DE UN MARINO ARGENTINO NAVEGANDO POR LA PATAGONIA

Señor Luis A. Merlo Flores



Cadete Luis Merlo Flores, 1912

En 1912 mi papá mintió por primera y última vez en su vida, al declarar que tenía 15 años cuando en realidad tenía sólo 14, y así logró entrar en la Escuela Naval de Río Santiago. Se convirtió en el cadete más joven de la Marina, dando inicio a una carrera de 40 años, a la cual dedicó su vida.

En 1916 se graduó de guardiamarina y la promoción realizó su viaje de graduación, que usualmente era una navegación por todo el mundo, pero, debido a la guerra del 14, debieron contentarse con un recorrido por el Pacífico, de Buenos Aires a San Francisco, haciendo escalas en el camino. Entre estas, se encontraba El Salvador, donde los cadetes fueron agasajados por la sociedad salvadoreña.

La flota argentina se desenvolvía esencialmente en el Atlántico Sur, un mar que podía ser muy duro y terrible. Todos conocen la fama del pasaje del Cabo de Hornos, que durante siglos fue el camino obligado del Atlántico al Pacífico. A fines del siglo XIX y principios del XX, fue la Marina de Guerra argentina la que no sólo mantuvo la soberanía sobre esas remotas regiones, sino que representó el soporte de los asentamientos en la Patagonia y Tierra del Fuego. Efectivamente, la Marina tenía bases permanentes en Ushuaia y Comodoro Rivadavia, donde la vida giraba alrededor de sus actividades. Además, mantenía un servicio de pequeños barcos de carga que iban de Buenos Aires a Ushuaia, llevando pasajeros así como provisiones, correo y equipos a los asentamientos. Recién a principios de 1930, al iniciarse la explotación del petróleo en Comodoro Rivadavia, esta actividad tomó el relevo de la Marina, provocando el desarrollo, al menos en esa localidad.

El Señor Luis Arturo Merlo Flores pasó la mayor parte de su niñez en Puerto Belgrano. Estuvo en la Escuela Naval Militar desde 1945 hasta 1949.

Estudió en la George Washington University (EE. UU. 1949-1951), es ingeniero civil de la UBA (1951-1957) y Oficial de la reserva aeronaval (Instr. Tte. Urtubey, 1954), Columbia University postgrado (EE. UU., 1957).

Se desempeñó como Ammann&Whitney Design Engineer (NYC, 1957-1958), Caterpillar Tractor Co. Service Engineer (1958-1961), Galion Iron Works International Marketing Manager (1962-1965), Allis Chalmers Marketing Manager Western Europe and Africa (1965-1977), Presidente Grove Cranes International Bruselas (1977-1980), VP automóviles Fiat Concord BAires (1980-1981), Consultor de empresas y aprendiz de escritor.

El próximo viaje de la fragata "Presidente Sarmiento"



Los aspirantes embarcados, señores Mario Sarmiento, Manuel M. Mariño, Rodolfo A. González, Luis S. Malerba, Julio Lera, Luis E. Merlo, Haroldo Cappus, Juan A. Paride Agresti, Modesto Lecumberry, Guillermo Turner, Sadi E. Bonnet, Ismael Pérez del Cerro, Miguel Villegas, Pedro Spelzini, Fidel U. Anadón, Carlos Giudice, Luis A. Darruel, Baltasar Ponce de León, Esteban U. Previgliano



Guardiamarinas en San Francisco, 1916.

Luis Felipe al lado de “las chicas”
en San Francisco, Estados Unidos.



A la Marina de Guerra
debe la Argentina
el mantenimiento de
su soberanía sobre
la Patagonia y Tierra
del Fuego.

Fue la Marina argentina la que mantuvo con vida a los asentamientos en la costa Patagónica, a los que sólo se podía llegar por mar, pues no había carreteras. Mi padre navegó durante más de 20 años en esas aguas, evitando destinos en tierra porque de esa manera podía enviar la totalidad de su sueldo a su familia, ya que sus padres habían fallecido relativamente jóvenes.

Se trataba de un servicio duro y arriesgado, pues el Atlántico Sur era y es una zona particularmente difícil para navegar. Aquí se dan fenómenos como los *tide-rips*, que son paredes de agua que se producen cuando dos corrientes marinas se encuentran frente a frente; mareas de muchos metros y tormentas impresionantes. En Río Gallegos, por ejemplo, el mar sube o baja 10 metros.

La Marina argentina tenía algunos barcos de transporte que hacían el servicio de Buenos Aires a Ushuaia, llevando correo, víveres, mercancías y, a veces, hasta pasajeros. Mi padre navegó en estos barquitos muchos años; al principio iba de segundo de a bordo, siendo su amigo el comandante Enrique B. García (1892-1952). Cuando le tocó el petrolero *Ezcurra*, él ya era el comandante. Como no era fácil conseguir marineros y suboficiales para esta travesía, la mayoría de la tripulación eran convictos, a quienes se les ofrecía servir a bordo a cambio de una reducción de su condena y un salario.



Reclutando a la tripulación.

Peculiares tripulantes y eventualidades

Era una tripulación algo cuestionable y el segundo de a bordo era el responsable de esta. En una ocasión, el barco había fondeado en uno de los pueblos de la Patagonia y se había dado permiso para que la tripulación bajara a tierra, pero resultó que cuando llegó la hora de zarpar ninguno de los convictos había regresado. Como el segundo de a bordo tenía que solucionar el problema, se armó de valor y bajó a tierra en busca de su tripulación. En el primer bar que entró no había casi clientela; en el segundo tampoco vio a sus “marineros”, pero, finalmente, en el más alejado de los bares los encontró con una borrachera descomunal. Mi padre tenía bien identificado al líder del grupo y fue directamente a él: dio la orden de

ponerse en pie, lo agarró del cuello de su saco y lo empujó hacia la puerta. Tambaleando y sorprendido, el líder obedeció, entonces mi papá aprovechó un buen empujón en el trasero con su garrote. Inmediatamente, los demás entraron a seguirle; papá estaba parado en la puerta y se preparaba con una patada para cada uno, riéndose por dentro cuando observó que los convictos se ponían contra la pared como niños y corrían para salvarse de su patada. Así los fue arreando hasta llegar al barco, donde fueron directo al sollado a dormir su borrachera, pero el barco pudo zarpar.



Con uniforme de verano.

En otra ocasión, el comandante aprovechó la marea alta y lo envió con una falúa a explorar una ría cerca de Puerto Gallegos. Se internaron con facilidad: avanzaron varios kilómetros, exploraron las orillas y tomaron notas. De pronto, mi padre se percató de que la corriente se había invertido, indicando el cambio de marea, de manera que dio orden de virar y emprender el regreso. Pero resultó que se habían internado demasiado y las mareas en esas latitudes suben y bajan con mucha rapidez, por lo que instó a sus marineros a remar con el máximo vigor. Cuando se acercaron a la desembocadura vieron que la ría se había convertido en una catarata que volcaba su agua en el océano. No viendo otra alternativa, les explicó a sus remeros que tenían que remar como nunca para lograr salir disparados, en lugar de caer

de proa y hundirse en el mar. Remaron por su vida con toda su fuerza, logrando darle suficiente impulso a la embarcación, que salió disparada por encima de la cascada, para caer de plano unos metros más adelante. Fue un golpe bien fuerte, que, gracias a Dios, la falúa resistió sin romperse y así pudieron volver a su barco.



Petrolero Ezcurra. Luis era el 2do Comandante.

Las tripulaciones y oficiales de la Marina de Guerra eran y son gente templada y temeraria, forjada en los peligros del Atlántico Sur.

El Bahía Buen Suceso y su naufragio en Tierra del Fuego

En la costa Patagónica hubo miles de naufragios a partir de la época de Magallanes, pero nadie buscó tesoros en ellos, no sólo por la gran profundidad del océano, sino porque en esos años no había barcos con cargas valiosas en esa ruta. Inevitablemente, mi padre tuvo un par de naufragios: uno con el *Bahía Buen Suceso* y con el *Bonorino*.

En uno de ellos, el *Bahía Buen Suceso* se encontraba a la altura de Tierra del Fuego, luchando contra una gran tormenta, en la cual sufrió daños considerables. El comandante decidió embarrancarlo en la playa para poner a salvo a la tripulación.

Sin embargo, a unos 200 metros de la orilla, el barco encalló en un banco de arena, donde fue azotado por grandes olas que amenazaban destruirlo, que, de haberlo logrado, la tripulación hubiera estado perdida. A mi padre se le ocurrió la idea de llevar un cabo a tierra para que, una vez firme, utilizando el cabrestante de a bordo, se tirara de ella desde el barco para zafar del banco de arena y así llegar a la playa. No obstante, era necesario que alguien llevara el cabo hasta la playa en medio de la tormenta con sus grandes olas. Papá era el mejor nadador, por lo que él era el indicado para hacerlo: se desprendió de su chaqueta y camisa, haciendo que lo untaran con grasa para poder aguantar el frío del agua y agarró un rollo de cabo



El *Bahía Buen Suceso*. Foto tomada por mi padre.

fino, que estaba atado al grueso que serviría para arrastrar el barco. Como el tiempo apremiaba, se tiró al mar y se puso a nadar con todas sus fuerzas; el mar revuelto no ayudaba y, a pesar de la grasa, la hipotermia le amenazaba. Le costó un gran esfuerzo, pero poco a poco logró avanzar.

Al llegar cerca de la costa, las olas venían una tras otra rompiendo y tenía que sumergirse para evitar que el agua le golpeará y lo enviara al fondo. Alcanzó una ola, haciendo una plancha que lo arrastró hacia la playa. Cuando pudo hacer pie, se desplazó con más facilidad y pudo alcanzar tierra firme. Ató el cabo que llevaba enrollado a una roca y se puso a tirar de este hasta que llegó el cabo grueso. Buscó otra roca más adecuada para atarlo, que pudiera aguantar la gran tensión que debía sufrir.



Papá en mares del Sur.

Hizo señas al barco y ocho marineros se pusieron con sus maderos a rotar el cabrestante, recogiendo el cabo y arrastrando el barco hacia la costa. Naturalmente, aligeraron el barco cuando tiraron al agua todo lo superfluo. No fue nada fácil, pues los marineros debían intercambiarse en el cabrestante porque se cansaban con rapidez. Mientras tanto, con las herramientas que le habían mandado en la punta del cabo fino, papá se puso a cortar leña y cavar fosas.

Una vez cavadas las fosas, puso la leña en ellas y le prendió fuego. Dos horas después, y con gran dificultad, lograron encallar el barco en la playa, y todos desembarcaron y se acostaron en las cenizas calientes de los fosos para pasar la noche calentitos, y así esperar que llegara el barco de rescate que habían solicitado por el inalámbrico. ■



Oficiales en el Atlántico Sur.

LA BATALLA NAVAL DE HAMPTON ROADS: UN PUNTO BISAGRA EN LA TÁCTICA DE LA GUERRA EN EL MAR

Teniente de Fragata Ignacio A. Montaña

Primera batalla de los
barcos de guerra de hierro.
Cromolitografía de la
batalla de Hampton Roads.
Louis Prang & Co., Boston.
(TODOABABOR.ES)



El Teniente de Fragata (CPES) Ignacio Ariel Montaña es historiador y forma parte del Cuerpo Profesional de Oficiales de la Armada argentina.

Estudió Licenciatura en Historia, título que lo habilitó para realizar el Curso de Integración Naval, y realizó el Tramo de Formación Pedagógica por lo que también posee el título docente.

Desde el punto de vista académico profesional, ejerció como Profesor de nivel universitario y secundario.

Es estudiante avanzado de la Maestría en Historia de la Guerra (ESGE-UNDEF) y del Curso de Posgrado de Historia Naval y Marítima Argentina (ESGN-UNDEF).

Actualmente está destinado en el Departamento de Estudios Históricos Navales (Dirección de Relaciones Institucionales de la Armada), conocido como "Casa amarilla", en donde se desempeña como Jefe de Investigaciones Históricas y Jefe de Biblioteca y Archivo.

Hasta mediados del siglo XIX, el hombre solo había podido navegar con el viento como medio de propulsión. Por tanto, en las batallas navales, los buques respondían ante esta fuerza de la naturaleza con las restricciones que ella generaba.

Con los avances tecnológicos, comenzaron a aparecer novedosas tecnologías aplicadas a las nuevas construcciones navales. Su objetivo era modernizar los buques, dotándolos de diferentes elementos técnicos tales como la hélice. De esta manera, el sistema de propulsión se independizaría parcialmente del yugo de la naturaleza, ofreciendo una velocidad a veces superior, pero siempre independiente del viento.

La coraza y el proyectil empezaron a luchar en el mar. Los buques que seguían siendo de madera empezaron a armarse con cañones. El conflicto bélico clave en donde la Era Industrial (en términos historiográficos, la Segunda Revolución Industrial) manifestó sus primeras armas fue la Guerra de Crimea (1853-1856), precisamente en la Batalla de Sinope, librado en el Mar Negro. En ella empezaron a verse los buques de vapor y el desarrollo de los buques blindados. Este es un antecedente directo de la Guerra de Secesión.

Inicialmente las fuerzas de Napoleón III fracasaron y, ante esta situación, hacia mediados de 1855, el Emperador ordenó la construcción de cinco baterías acorazadas con cañones de 50 y de 12 libras, que desplazaban aproximadamente 1651 toneladas y una velocidad 4 nudos. Estas unidades participaron del sitio de Sebastopol (entre 1854 y 1855), participando de la destrucción de fuerzas rusas. En otras palabras, las innovaciones militares propias de la Segunda Revolución Industrial en el marco de la guerra en el mar pueden observarse en estos hechos de la mencionada guerra en Europa.

De tal modo, continuando en el marco de la Guerra de Crimea, las baterías flotantes acorazadas francesas, construidas por orden de Napoleón III derivaron en la aparición de buques blindados, la generalización de la máquina de vapor y la propulsión a hélice, que sería una herramienta técnica que funcionaba en paralelo con el velamen.

Estas innovaciones ratificaron su eficacia una década más tarde en la batalla de Hampton Roads durante la Guerra de Secesión Estadounidense, donde se enfrentaron por primera vez dos buques acorazados propulsados a vapor: el *Merrimac* y el *Monitor*. Por tanto, puede decirse que dicha batalla naval fue hija directa de la Segunda Revolución Industrial, al ser el primer enfrentamiento entre buques en hierro e impulsados a vapor. Sin embargo, la transición tecnológica en los Estados Unidos no fue inmediata. Aunque se había dado la orden de construir grandes buques acorazados, muchos de esos proyectos quedaron inconclusos debido a la falta de peligro que supusiera una guerra. Además, puede pensarse que el pen-

samiento estratégico tradicional todavía seguía ligado a los buques de vela. De esta forma, en estos diez años, puede decirse que la Armada estadounidense se encontraba en una etapa de transición gradual: por un lado, todavía mantenía su flota con buques de madera y el velamen como su principal sistema y, por otro lado, estaba construyendo buques modernos de acuerdo a las nuevas tecnologías vistas en el mundo de la Guerra naval. De este modo, comenzó una nueva era en la historia táctica de la guerra en el mar.

Resulta necesario establecer un breve marco de referencia que permita comprender el proceso histórico de los acontecimientos navales que derivaron en la Batalla de Hampton Roads dentro de la Guerra de Secesión. Tras la guerra de 1812 contra Gran Bretaña, los Estados Unidos tuvieron un progreso económico considerable, aunque desigual en el territorio. En el sur, orientaron sus intereses a la agricultura y al cultivo del algodón, para lo cual necesitaban mano de obra esclava. Los estados del norte, en cambio, se enfocaron en el sector industrial y manufacturero. Tenían un ideal liberal; por lo que se oponían a la esclavitud. Las diferencias entre ambas regiones, luego devenidas en bandos, eran notables.

Las tensiones mencionadas, acumuladas durante años, devinieron en la guerra civil conocida como Guerra de Secesión.

Luego del ataque del sur al norte, los unionistas respondieron con la declaración del bloqueo el 19 de abril de 1861, dado que consideraban que la Confederación dependía fuertemente del exterior. El bloqueo tuvo lugar en forma paralela con la conquista de la red fluvial del Mississippi.

Pueden mencionarse tres fases del bloqueo:

1. Primera fase (1861): Esta comienza con la declaración y el despliegue inicial. Como se menciona en el párrafo anterior, el Presidente Lincoln proclamó el bloqueo de los puertos confederados, pero la Armada de la Unión aún no contaba con medios suficientes para ejecutarlo. Por tanto, puede interpretarse que el aspecto naval era simbólico y con fines estratégicos disuasivos, y un número reducido de buques. En resumen, es una etapa de improvisación y limitante en las acciones tácticas.
2. Segunda Fase (1862-1863): en esta fase, aumentó el poderío naval de la Unión Estadounidense. La Marina Nortea incrementó su flota gracias al aspecto tecnológico de la industrialización, y el despliegue de buques a vapor y acorazados organizados en escuadras que patrullaban en zonas costeras. Esto permitió un bloqueo más prolijo y eficaz, interceptando los intentos de los confederados de comerciar con europea mediante los *blockade runners* (los buques ligeros y rápidos).
3. Tercera Fase (1864 hasta el final de la Guerra): consolidación y rigurosidad en la aplicación del bloqueo. Para el momento, la marina de la Unión ya había desarrollado considerablemente su armamento naval, lo suficiente para sellar por completo los accesos marítimos del Sur. Además, se fortificaron enclaves estratégicos navales, como las entradas de los puertos de Wilmington, Mobile y Charleston, lo que ahogó logísticamente al Sur y sufrir consecuencias económicas internas.

El 7 de septiembre, las fuerzas de la Unión tomaron Ship Island y, el 7 de noviembre, Port Royal (Carolina del Sur). De esta manera, el bloqueo se hizo fuerte y eficaz, y lentamente comenzaron a presionar a la Confederación. Los buques confederados trataron de impedir el bloqueo, pero nunca hubo un ataque que supusiera una victoria o una derrota definitiva.

La Batalla de Bull Run (julio de 1861), el primer enfrentamiento terrestre importante de la Guerra de Secesión, significó una victoria sureña que desechó las posibilidades de que

Puede decirse que Hampton Roads fue hija directa de la Segunda Revolución Industrial, al ser el primer enfrentamiento entre buques en hierro e impulsados a vapor. Sin embargo, la transición tecnológica en los Estados Unidos no fue inmediata.

1 Puede decirse que esta acción fue errónea por parte de la Unión, porque, desde el punto de vista internacional, lo que hicieron los Estados Unidos fue abordar un buque extranjero por la fuerza y llevarse a los tripulantes como prisioneros. Un motivo similar fue el que dio inicio a la guerra en 1812, cuando los británicos hicieron lo propio. Esa acción podía ser considerada piratería o acto de guerra, y el gobierno británico pudo haberlo usado como chivo expiatorio para un intento abierto de ayudar a la Confederación.

esta Guerra fuese un conflicto breve. Tras el triunfo, la Confederación apostó estratégicamente por una intervención diplomática europea. Los sureños se mantuvieron a la expectativa en el bloqueo esperando que Gran Bretaña reaccionara al considerar que afectaba el comercio del algodón. Puede decirse que este fue el pensamiento que guió el accionar confederado. Por ello, fueron en busca de ayuda europea. El gobierno confederado envió a dos comisionados, James Mason y John Slidell, a Gran Bretaña y Francia. La comisión embarcó en el *Trent* (buque británico) y zarpó hacia sus destinos. Sin embargo, el 8 de noviembre de 1861, el buque fue detenido por la *Unión San Jacinto* al comando de Charles Wilkes, quien llevó a ambos comisionados a Boston como prisioneros¹. Luego de que el presidente Abraham Lincoln ordenara la liberación de los comisionados, ambos zarparon nuevamente hacia Europa. No obstante, los resultados no fueron los esperados, porque no consiguieron lo que anhelaban.

Si bien casi toda la flota del norte fue destinada al bloqueo, puede considerarse que era relativamente fácil forzar el bloqueo con habilidad y sangre fría. Según el testimonio del Comandante Boucherie, un ejemplo de ello lo constituye un episodio ocurrido en el río Cape-Fear: diecisiete vapores salieron de Wilmington, y entraron ocho sin que hubiese persecución por parte de la flota bloqueadora.

El Secretario de Marina confederado, Steven Mallory, consideró que la mejor opción para la Confederación era invertir en una pequeña flota de buques de guerra acorazados con el fin de desafiar el bloqueo. De esa manera, se asomaba la invención de los buques acorazados.

Sin embargo, la Marina Confederada estaba en desventaja, ya que no tuvo éxito en la compra de buques a Francia y Gran Bretaña. Por otro lado, la secesión de Virginia de la Unión significó, nuevamente, la posibilidad de adquirir nuevos buques de guerra.

Desde una visión clauswitziana, el propósito fundamental de la guerra es imponer la voluntad sobre la del enemigo. La Confederación actuaba pasivamente. El gobierno de la Unión presidido por Abraham Lincoln estaba decidido a mantener la Unión, por la fuerza en caso de ser necesario. Por ello, le correspondía la función de eliminar cualquier elemento que supusiera un obstáculo para la soberanía. Para lograrlo, debía tomar la iniciativa.

Operacionalmente, con Beaure a la cabeza, el Ejército Confederado ocupó una posición que seguía la línea del arroyo Bull Run. Luego, otra tropa de esta misma Confederación, al mando de Johnston, se ubicó en las proximidades de Harpers Ferry para proteger el corredor de acceso al valle del Shenandoah.

Como se menciona en párrafos anteriores, las tropas de McDowell –las de la Unión– fueron derrotadas en la primera batalla de Bull Run. Por ello, el general fue reemplazado por otro, George B. McClellan, quien asumió el mando ejecutivo del Ejército del Potomac. Trasladó esas tropas a la península, y desembarcaron en el Fuerte Monroe, lo cual era favorable, porque no solo protegían los ríos, sino que los volvía navegables, con lo que se lograba una base de abastecimiento.

Un factor determinante de la derrota de la Confederación fue la asfixia económica causada por el bloqueo. Las batallas navales en esta guerra adquirieron su importancia.

Dentro de este contexto, el 20 de abril de 1861, la Armada Confederada tomó con éxito el astillero *Gosport Navy Yard* en Norfolk, Virginia. Ello significó un duro golpe a la Unión, cuyas tropas se batieron en retirada. Las fuerzas confederadas tomaron alrededor de 1200 cañones navales. El comandante del astillero ordenó el hundimiento de los buques allí estacionados y llegó a incendiar buques propios, como el *USS Merrimack*. Sin embargo, los confederados intentaron rescatar lo que pudieron de esos buques para adquirir lo que les fuera

Un factor determinante de la derrota de la Confederación fue la asfixia económica causada por el bloqueo de la Armada del norte. Las batallas navales en esta guerra adquirieron su importancia.

de utilidad. El rescate de los restos y la modernización del *Merrimack* lo transformaron en el *Virginia*. El 8 de marzo de 1862, el *CSS Virginia* hizo su bautismo de fuego contra la Unión y destruyó los buques de madera. Simbólicamente, este hecho puede interpretarse como la representación de la entrada de los buques propios de la Revolución Industrial.

El Secretario de Guerra declaró: «El *Merrimack* [*Virginia*] cambiará todo el carácter de la guerra; destruirá, sucesivamente, a todos los buques de guerra y pondrá todas las ciudades del litoral bajo contribución».

El Estado de la Unión vio estas invenciones como una amenaza. Por ello, comenzaron la construcción de un nuevo buque que pudiera hacerle frente al *Virginia*. Así, John Ericsson presentó un proyecto, en agosto de 1861, de un pequeño buque blindado, con escasa altura sobre el agua, con una torreta circular giratoria sobre la que se montaban dos cañones de once pulgadas. El proyecto fue aceptado y comenzó a construirse. Este buque fue bautizado por su diseñador como *Monitor*, y en tan solo diez días estuvo listo. Con escasos recursos, la Unión se puso al nivel de la Confederación.

El monitor desde lejos era casi invisible, solo se visualizaban su borda y chimenea, lo que hacía relativamente fácil su identificación. Sin embargo, era el buque deseado para combatir en la guerra porque su bajo calado le permitía moverse con mayor rapidez y agilidad en aguas poco profundas o plagadas de bajos como las de los ríos.

En cuanto estuvo listo, comenzó a combatir en el mar y resultó ser un buque poderoso: destruyó tres buques importantes de la Unión que estaban en el río James, considerado el punto más vulnerable de la costa de la Confederación. Su desventaja no significaba la anulación de su gran ventaja principal: era un buque potente en un contexto donde los construidos con madera comenzaban a ser obsoletos.

Dentro del teatro de operaciones, la Armada de la Unión comenzaba a sofocar a la Confederación, aunque durante los primeros meses de 1862, el bloqueo estuvo a punto de derribarse. A lo largo de la historia, el material para construir buques fue la madera. Y con los avances tecnológicos del período, los acorazados empezaron a ser fundamentales. Con la invención de los buques acorazados, los Estados Unidos (en su totalidad) cambiaron su paradigma naval. Y eso influyó en el resto del mundo.

Desde una perspectiva técnica, la coraza de ambos era muy superior a sus armamentos. Los confederados transformaron el *USS Merrimack* cortando la línea de flotación y reemplazando la obra muerta por una especie de casamata con mamparos blindados inclinados unos 35 grados, recubriendo al buque rieles de ferrocarril con un espesor de 11 centímetros. Agregaron también un espolón de hierro. Esto lo convirtió en un fuerte acorazado de aproximadamente 2500 toneladas de desplazamiento, 5 nudos de velocidad, coraza de 100 mm de espesor, cuatro cañones lisos de 180 milímetros y dos cañones rayados de 150 milímetros. Por su parte, el *Monitor* desplazaba 1300 toneladas, su eslora era de 53 metros, 15 metros de manga, 3 metros de calado y una coraza de 150 milímetros que se extendía hasta un metro por debajo de la línea de flotación. No tenía espolón y contaba con una cubierta blindada de 12 milímetros de espesor, en la que había una torre blindada cilíndrica y giratoria con dos cañones de 200 milímetros y una torre pequeña de gobierno.

Con la aparición del *Virginia* o el “*Merrimack* modernizado”, el bloqueo se rompió, y todo indicaba que el campo estaba listo para que la Confederación pudiera negociar con Europa para recibir ayuda. Sin embargo, el 9 de marzo el *Monitor* entró en acción y se produjo un combate entre los dos buques acorazados que marcó un punto de inflexión no solo en la historia estadounidense sino en la historia general: todas las Armadas del mundo empezaron a construir buques acorazados.

El Secretario de Guerra declaró: «El *Merrimack* [*Virginia*] cambiará todo el carácter de la guerra; destruirá, sucesivamente, a todos los buques de guerra y pondrá todas las ciudades del litoral bajo contribución».

La desventaja que poseía la Confederación era que tenía una sociedad agraria que había pasado toda su vida en guerra y no tenía los conocimientos técnicos para diseñar una flota. Para contrarrestar esta incógnita en sus fuerzas, los diseñadores de buques sureños construyeron un buque blindado, que era revolucionario en diseño y letal en efectividad combativa. Su comandante lo probó contra los fuertes buques de la flota federal y, en pocas horas, los buques de guerra de madera del mundo quedaron anticuados, el navío blindado todavía presentaba algunas deficiencias, como un calado inadecuado y una maquinaria obsoleta.

El *Monitor* zarpó de Nueva York la tarde del 6 de marzo de 1862 con indicios de buen tiempo. A la altura de los cabos del río Delaware, las olas empezaron a barrer la cubierta del *Monitor*. El *Monitor* estaba sufriendo averías. La estanquidad de su casco estaba fallando y, en dirección al Fuerte Monroe, en Hampton Roads, se estaba librando un combate. El *Monitor* se dispuso a entrar en acción.

El escenario en que la captura o la destrucción total de la flota federal en Hampton Roads y la evasión del *Virginia* y los cruceros rebeldes parecían inevitable.

Así, el *Monitor* y el *Virginia* batallaron en Hampton Roads. Durante el combate librado, pudo observarse que el *Monitor* era más maniobrable que el *CCS Virginia*.

En Hampton Roads había dieciséis buques de guerra de todas clases, con un total de 298 cañones que ese día habían demostrado su inutilidad para hacer frente a un buque blindado. Se permitió que la tripulación del *Monitor*, cansada y agotada por el trabajo constante de los tres últimos días, y en vista de la tarea que se esperaba que cumpliera al día siguiente, durmiera y descansara.

El *Monitor* era una nave de guerra cuyo alcance, en ese momento, no se conocía bien. Algunos creían que era un tanque de agua; otros, que era una máquina de gran fuerza. Nadie creía que tuviese cañones ni que fuera muy potente. Los testimonios del ataque del *Monitor* hicieron pensar que, con ese nuevo buque, cambiarían el curso de la guerra.

Una ventaja importante que tenía el *Monitor* era el poco calado que poseía. Esto le permitía estar menos limitado en aguas poco profundas, en comparación con los buques enemigos. Al igual que el *Virginia*, su desventaja no anulaba su rapidez y su maniobrabilidad.

Esta batalla tuvo un alto impacto en la Marina de los Estados Unidos, especialmente por la participación del *USS Monitor*, pues influyó en un cambio en el diseño naval, que los llevó a pasar de los buques de vapor con armamento de costado a los buques de torretas propulsados por vapor. Es decir, como se menciona en párrafos anteriores, la Segunda Revolución Industrial tuvo una gran influencia en el desarrollo del armamento naval posterior a esta batalla.

Desde un punto de vista socio-militar, también se observó un cambio, ya que comenzaron a aceptarse ingenieros navales en las dotaciones de los buques. Esto no quiere decir que antes no hubieran trabajado ingenieros en armamento militar naval, sino que, a partir de la guerra, empezó a sentirse su importancia. En un contexto histórico donde las armas comenzaron a industrializarse, su oficio fue de necesidad primaria para realizar la guerra.

La destrucción de dos acorazados de madera por parte del ariete acorazado confederado, *CSS Virginia*, determinó el inicio de una nueva era naval. En cambio, el *USS Monitor*, que luchó contra el *Virginia*, marcó un antes y un después en las batallas navales y, a su vez, demostró que la única forma de detener a un acorazado era con otro acorazado.

De esta forma, se interpreta que la Segunda Revolución Industrial, al innovar en cuestiones materiales navales, preparó el escenario para el desarrollo de la batalla de Hampton Roads.

En Hampton Roads había dieciséis buques de guerra de todas clases, con un total de 298 cañones que ese día habían demostrado su inutilidad para hacer frente a un buque blindado.

2 El sumergible tenía una larga pértiga con una carga explosiva atada en la proa, a esto se le conocía comúnmente como torpedo de pértiga o de botolón. En este tipo de sumergibles, para hacer el ataque, el submarino se tenía que acercar al buque objetivo, colocarle el explosivo, alejarse y entonces detonarlo para hundir al buque enemigo.

Materiales como las máquinas de vapor, las armas de fuego renovadas, la hélice de tornillo, el casco de hierro y las placas de blindaje fueron algunos de los tantos elementos que lograron la innovación en esta batalla perteneciente a las primeras guerras modernas.

Otro ejemplo del aporte de la Revolución industrial a la guerra fue la utilización de los submarinos. Para entender la acción de los submarinos, debe destacarse que, desde el comienzo de la guerra, los Estados Confederados sufrieron un ahogante bloqueo comercial por parte de la Unión, que estaba previsto en el Plan Anaconda del señor General Winfield Scott.

Dentro de este marco de la guerra submarina, el submarino *H. L. Hunley*, en un temerario ataque con el “torpedo de pértiga”, que era su arma principal destruyó uno de los buques de la Unión, conocido como *USS Housatonic*. Los ingenieros fueron muy importantes para el desarrollo de la cuestión.

El mayor número de acciones navales consistió en las operaciones propias del bloqueo de los puertos del norte contra los del sur, intercaladas con ataques periódicos a ciertos fuertes y un número considerable de misiones en el río Mississippi.

La Batalla de Hampton Roads representa el símbolo de la guerra en el mar durante la Guerra de Secesión y, en lo doctrinario, un nuevo punto de partida en todo el mundo. Lo observado en dicha batalla naval, prestando atención a los nuevos tipos de buques, motivó al resto de los países, principalmente de Europa, a armarse navalmente. En Argentina, según la obra “Los Marinos de la Generación del 80” del CN VGM (R) Guillermo Oyarzabal, Domingo Faustino Sarmiento adquirió este tipo de buques (específicamente el *Monitor* que combatió en esta Batalla) para modernizar a la Marina de Guerra argentina.

El bloqueo impuesto por la Unión puede tener distintas interpretaciones. Se considera que con esa acción militar se ahogó política y económicamente a la Confederación, que, si bien tenía recursos, no los utilizó hasta la creación de los buques acorazados. Además, están quienes afirman que el bloqueo no fue desmedido ni tan drástico y que hubiese bastado con una demostración de fuerza.

Historiográficamente, puede decirse que la batalla de Hampton Roads es un hecho bisagra dentro de la historia de la guerra y militar, porque cambia la mentalidad de combate dado que los Comandantes tuvieron que repensar la táctica en el combate naval: ya no solo era importante la artillería o el armamento que componía a un Buque de Guerra, ahora también importaba cuanto podía resistir el blindaje, la movilidad a vapor y el perfil “invisible” del buque. Por ello, empezó a priorizarse la industria, la metalurgia y los diseños funcionales, que anticiparon los modelos de buques de guerra industrial del siglo XX.

Si bien los buques no eran perfectos, el *Monitor* y el *Virginia*, los fenómenos navales, explotaban sus fuertes: el *Monitor*, al tener poco calado, poseía una maniobrabilidad más sencilla, además de ser más rápido y ágil; el *Virginia*, por su parte, estaba mejor armado.

Estos dos modelos fueron un nuevo punto de partida en la guerra naval. ■

Si bien los buques no eran perfectos, el *Monitor* y el *Virginia*, los fenómenos navales, explotaban sus fuertes: el *Monitor*, al tener poco calado, poseía una maniobrabilidad más sencilla, además de ser más rápido y ágil; el *Virginia*, por su parte, estaba mejor armado.

BIBLIOGRAFÍA

Asimov, Isaac, *Los Estados Unidos desde 1816 hasta la Guerra Civil*, Madrid, Historia Alianza Editorial, 2000, 362 págs.

Deogracias, Alan, J., *La Batalla de Hampton Roads: una revolución en asuntos militares*, Kansas, Facultad de la Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército de los EE. UU, 1990, 95 págs.

Godoyol, José Mas (Dir.), *La Marina Historia. De Trafalgar a nuestros días*, Vol. 1, Delta S.A. Barcelona, 1983, 230 págs.

Konstam, Angus, *The Civil War Seaport: Blockade and Blockade Runners*, Oxford: Osprey Publishing, 2003.

Martínez, Fernando, *La guerra de Secesión*, Madrid, Silex ediciones S.L., 2013, 405 págs.

Martínez, José e Hidalgo Terán, *Enciclopedia general del Mar*, Ediciones Garriga, Madrid, 954 págs.

Oyarzabal, Guillermo Andrés, *Los marinos de la Generación del Ochenta: evolución y consolidación del poder naval en la Argentina (1872-1902)* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2003, pp.350).

Oyarzún, ErisSolis, «La guerra en el mar y la estrategia marítima en la historia» en *Revista de Marina*, 2014, 10 págs.

Sauliol, René, *Otra guerra de Naciones (Naciones en armas). La Guerra de Secesión*, Tomo I, Círculo Militar, Buenos Aires, 1936, 401 págs.

Schneer, Robert, *Historia general de las civilizaciones*, Volumen VI, Ediciones Destino, Barcelona, 1960, 720 págs.

Webb, Willard (Dir.), *Momentos cruciales de la guerra de sucesión*, Buenos Aires, Plaza & Janes S.A, 1967, 493 págs.

Actualice sus datos y elija las formas de recibir el Boletín

Los Boletines se encuentran en formato digital (libre y gratuito) o impreso. Esta ultima opción depende su condición de socio o particular, y en especial el lugar de remisión.

Para optar por alguna de las opciones y poner al día los datos les solicitamos completar el formulario que se encuentra en **centronaval.org.ar/boletin**



Boletín del Centro Naval en la Web

Acceda en pocos pasos y en forma gratuita
a los contenidos del Boletín.



Visítenos en
centronaval.org.ar
También estamos incorporando
nuestro material a
cefadigital.edu.ar

Escriba en el Boletín

Las colaboraciones para el Boletín del Centro Naval podrán ser presentadas por los socios del Centro Naval, por miembros de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, y por personas idóneas en las disciplinas que surgen implícitas de las finalidades del Boletín.

Todos aquellos que quisieran escribir para la revista y por una razón u otra aún no lo han hecho, están invitados a conversar con el Director del Boletín sobre el tema.

Para más información sobre cómo presentar los trabajos en nuestra Redacción, consultar **centronaval.org.ar/boletin**



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

Últimos lanzamientos



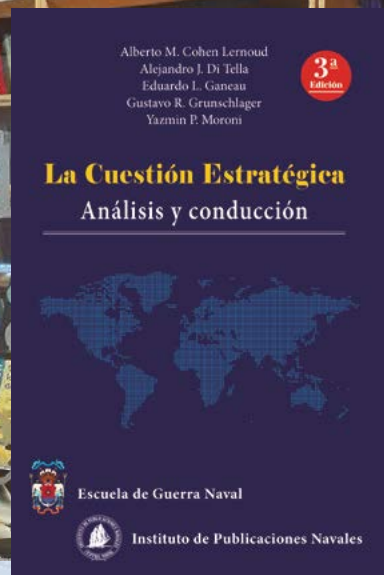
Un buque, dos banderas, mil batallas Eugenio Facchin

Esta obra es el reflejo fiel y apasionante de la historia de un buque de guerra, el destructor ARA *Bouchard*, que contribuyó a marcar un hito en la historia naval mundial. Fue escrita por un oficial de Marina y doctor en Ciencia Política que lo tripuló con profesionalismo y valor, el cual participó del conflicto por Malvinas e investigó en profundidad a lo largo de seis años todo lo concerniente a su trayectoria.



Entre bombas, mareos y fama Luis Furlan

Entre los múltiples aspectos de la historia de Río Santiago, le quedaron al autor especialmente grabados "los acontecimientos del 55": la figura del Cadete Cejas; la participación en combate de los patrulleros *Murature* y *King*; el combate aeronaval del Río de la Plata, donde aviones de la Fuerza Aérea leal al gobierno atacaron a los destructores rebeldes *Cervantes* y *La Rioja*, causando bajas en sus tripulaciones; y algo por ahí de que los cadetes liceanos de entonces habían estado en Uruguay como auténticos héroes.



La Cuestión Estratégica Autores varios

Desde 1983 la Escuela de Guerra Naval de la Armada Argentina encaró el desarrollo de un nuevo enfoque para resolver problemas no estructurables en ámbitos complejos y de gran incertidumbre. Éste no solo contemplaba una teoría, sino también su aplicación práctica para dar lugar a la decisión en distintos ámbitos, tuvieran que ver con lo militar o no. La formalidad dada al lenguaje en esta propuesta metodológica para "hacer" estrategia permite su aplicación en todos los niveles de decisión.

También ventas de cartas náuticas, láminas para enmarcar y souvenirs

SOCIOS DEL
CENTRO NAVAL
20%
DE DESCUENTO

Ventas:

Galería Larreta Local 36
Florida 971, CABA
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
info@ipneditores.com.ar

 [ipneditores.official](https://www.instagram.com/ipneditores.official)

 [IPN.Editores](https://www.facebook.com/IPN.Editores)

 [+54 9 1144477674](https://wa.me/5491144477674)

www.ipneditores.com.ar

Sociedad Militar
"Seguro de Vida"

Obtenga su tarjeta **SMSV Global 300.**

Con una cuenta remunerada que le
RINDE INTERESES DIARIAMENTE.



y la posibilidad de transferir sus fondos fácilmente.
UN PRODUCTO ÁGIL, PRÁCTICO E INNOVADOR.



Escanée el código y descúbrala

☎ 0810-222-7678 www.smsv.com.ar

💬 Whatsapp (+54911) 23007678



Todos los servicios de SMSV se brindan EXCLUSIVAMENTE a sus asociados. Sociedad Militar "Seguro de Vida" - Institución Mutualista - Domicilio Legal Casa Central Av. Córdoba 1674 - CABA CUIT: 30-52751673-7 Conf. Ley 20.321 Ley 11.723 - Ley 22.362. Resol. 78g/g8. Mercosur 45/06