



Revista de la

Nº 62 ■ DICIEMBRE 2016

Escuela de Guerra Naval

ARMADA ARGENTINA

REVISTA DE LA
**ESCUELA DE
GUERRA NAVAL**



Nº 62
Año XLVI
Armada Argentina
Diciembre de 2016
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Director de la Escuela de Guerra Naval

Capitán de Navío Félix Eugenio PLAZA

Director de la Revista

Contraalmirante VGM (R) Carlos E. CAL

Secretaria de Redacción

Dra. Mónica G. SOTERAS

Consejo Editor

Capitán de Navío VGM (R) Álvaro FIGUEROA

Dr. Jorge R. BÓVEDA

Capitán de Navío Gustavo DE CORO

Logística y Administración

Guardiamarina Contadora Ana Alicia del Rosario BEDOYA

Propietario

Estado Mayor General de la Armada- Escuela de Guerra Naval

Av. Tte. Gral. Luis María Campos 480

C1426BOP - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel: 4346-8600 int. 3349 / 3363 / 3247

Fax: 4346-8600 int. 3346.

Correo electrónico: esgnrevista@gmail.com

Web: www.esgn.edu.ar/revista/



Cartas al Director y suscripciones dirigirlas a esgnrevista@gmail.com

ISSN 0325-7185

Registro DNDA: En trámite

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723 de Propiedad Intelectual.

Los artículos publicados en la revista de la Escuela de Guerra Naval son aprobados previamente en su pertinencia por el Consejo Editor que integran el Director de la Escuela y diferentes miembros de la Plana Mayor y Profesores de acuerdo con el tema del artículo.

Las ideas expuestas en los mismos, son exclusivas de sus autores y no reflejan necesariamente el criterio de la Armada Argentina ni de la Escuela de Guerra Naval.

Impreso en la Argentina

Rotativos Unicom

Dinamarca 3489, Temperley, Buenos Aires

Tel: 011 4260-0374

Diseño Gráfico: *Gabriela Garimaldi*

www.estudiofoco.net // ggarimaldi@estudiofoco.net // +005411 5807 9434

Foto de Tapa: Aviso A21 ARA Puerto Argentino. Gentileza de Gaceta Marinera

INDICE

Mensaje del señor Director de la Escuela de Guerra Naval en el 82º Aniversario	5
<hr/>	
Autor invitado	
Presencia de un Héroe Naval Español en el Plata: el Almirante Casto Méndez Núñez. <i>CF (RN) Miguel Ángel De Marco</i>	13
<hr/>	
Operaciones	
Los Primeros en el Ártico <i>CN Félix E. Plaza</i>	45
<hr/>	
¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los Portaaviones? Parte 2 / 1º entrega <i>CN VGM (R) Juan Antonio Imperiale</i>	89
<hr/>	
Malvinas	
Satélites Norteamericanos sobre las Islas Malvinas <i>Dr. Mariano Sciaroni</i>	117
<hr/>	
Geopolítica y Estrategia	
Apreciación sobre el Modelo Ruso de Guerra no Convencional <i>CC Eduardo Duzevich</i>	135
<hr/>	
Mercenarios y Militares Privados: Evolución Histórica, Similitudes y Diferencias <i>Mag Eduardo Correa</i>	153
<hr/>	
Misión de Naciones Unidas en Colombia: Algunas Consideraciones en el Camino hacia la Paz Definitiva <i>TF Federico Ernesto Sarro</i>	169
<hr/>	

Tecnología

Armas de Energía Dirigida. El Futuro a la Vuelta de la Esquina
CM (R) Gustavo Grünschläger 177

Aviones no Tripulados y el Futuro de las Armas Aéreas Combinadas
Jules Hurst 191

Formación Educativa

La Formación y Evaluación Bajo el Enfoque de Competencias
Requiere del Cambio de Subjetividad de los Docentes
CN Marcos Matesa 199

Seminario Malvinas 2016

Cierre académico Seminario Malvinas 2016. Nivel Estratégico.
Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal 207

Cierre académico Seminario Malvinas 2016 – 2
En el Nivel Operacional. *Vicealmirante VGM (R) Álvaro Martínez* 212

Cierre académico Seminario Malvinas 2016 – 3
Contraalmirante (R) Julio Alberto Graf 224

Informe de Biblioteca 233

Departamento Investigación 237

Actividades de intercambio con otras instituciones educativas 2016 241

Presentación de Trabajos para su publicación 245

1934 - 82° Aniversario - 2016

Palabras del señor Director de la Escuela de Guerra Naval, *Capitán de Navío Félix Plaza*

Con enorme orgullo como Director de esta casa presento este nuevo número 62 de la Revista de la Escuela de Guerra Naval, como es tradicional la misma incluirá artículos destacados de diferentes colaboradores.

Este número refuerza la idea que nuestra Escuela de Guerra está viva, sobre todo en su pensamiento y en su capacidad de producir y difundir conocimientos de su incumbencia.

No me quiero extender en palabras, pero sí creo oportuno que es importante reforzar las líneas fuerza que guían el espíritu de esta Escuela, por ello abusaré de la paciencia de los lectores e introduciré como Carta del Director, el discurso que pronuncié en oportunidad el Aniversario de la creación de esta casa.

Previo a ello agradezco al Consejo Editorial, al Director de la Revista y a los autores de los artículos por su enorme esfuerzo y dedicación. Bravo Zulú.

El 30 de Julio de 1934 nacía oficialmente la ESCUELA DE GUERRA NAVAL. Estos 82 años se cumplen, en un momento muy especial del país y de la Armada, por ser el año del bicentenario y por un cambio institucional que nos permite avizorar nuevas y optimistas expectativas. Por ello hacemos un alto en la jornada para conmemorar este particular aniversario y reflexionar tanto sobre su importancia como de la realidad de nuestra Escuela.

En 1934 el país y la Armada vivían un momento particular, hoy comparándolo con el actual, lo definiríamos como de pujanza económica. Quienes lideraban la Armada entonces eran los antaño jóvenes oficiales de principio del siglo XX, los que dieron a luz el Centro Naval, los que vieron erigirse el Puerto Militar. La Armada volaba punta arriba, obras monumentales, que juzgaríamos imposibles de edificar hoy en día, como la Escuela Naval, eran realidades de ese momento.

La Escuadra de entonces contaba con buques de línea capitales, como los

Acorazados Moreno y Rivadavia, los recientemente llegados submarinos “TARANTINOS”, una aviación naval pionera. La Armada Nacional avanzaba con pujanza y era una referencia internacional, que contaba con medios para actuar en los tres tradicionales ambientes de la guerra del momento. Había fortalezas y la pujanza económica y social del país brindaba múltiples oportunidades.

Por supuesto había riesgos que potencialmente podían convertirse en amenazas y vulnerabilidades, para soslayarlas hacía falta algo más que medios. Para que esa Armada de vanguardia se sintiera completa era necesario mejorar la formación superior de sus oficiales jefes. De allí nace la Escuela de Guerra, la importancia que la Institución daba a esa nueva Escuela, se aprecia por las dimensiones de la sede edilicia que se erigió a ese efecto. Nuestra añorada casa en el barrio de Núñez.

En el discurso inaugural el entonces Ministro de Marina dijo

“Su gran finalidad será: estimular el pensamiento, promover la discusión técnico profesional y fomentar el deseo de aprender. Tenderá a formar al hombre de sentido real y clara noción de la importancia relativa de los elementos a emplear; capacitándolo para tomar juiciosamente decisiones rápidas y convenientes que en el ejercicio del Comando en la guerra, tienen un valor capital con respecto al porvenir del país”.

En definitiva la Escuela debía transformar a los oficiales competentes en el arte de la conducción de buques en el mar, en jefes hábiles para tomar decisiones en medio de la complejidad y la incertidumbre, formar oficiales de estado mayor intérpretes de la realidad del conflicto, en definitiva jefes que fueran eficientes administradores del Poder Naval de la Nación.

En ese momento el mundo vivía la paz entre dos guerras mundiales, la tecnología revolucionaba el quehacer militar y naval, la mecanización y tecnificación dominaban la guerra. Estábamos en lo que posteriormente los Estados Mayores llamarían Guerras de Tercera Generación, cuyo epítome sería la IIGM. A la vez la Guerra era parte del menú de opciones de los Estados para alcanzar sus objetivos políticos. Internacionalmente y regionalmente la Guerra era una posibilidad latente.

La Escuela desde entonces recorrió un largo camino, pero las bases sentadas desde el comienzo permanecieron inalteradas. Desde el primer día se

fijó la meta de ser un foro de pensamiento, de debate, de enriquecimiento personal y profesional, una academia en todo sentido, que abriera aunque sea incipientemente las puertas de conocimientos fundamentales que luego cada quien sería responsable de profundizar e incluso deseablemente dominar. Conceptos como saber hacer, trabajo en equipo, asesoramiento leal, valor moral, decisiones oportunas y eficaces, juegos de guerra, conferencias magistrales, investigación, producción de conocimientos fueron y son claves de nuestro desarrollo diario.

Lo que empezó con el llamado Curso de Guerra, dio paso con el tiempo a los Cursos de Comando y Estado Mayor, Estado Mayor Especial, Curso Superior y diferentes opciones de posgrados hoy abiertas al público en general.

La reciente adopción de estándares de calidad y reconocimiento universitario a todos nuestros cursos impuso, es verdad, algunas obligaciones, pero a la vez nos incentivó a alcanzar umbrales de excelencia que mejoraron nuestros procesos y anclaron y protegieron los valores tradicionales incluidos en nuestras metas de estudio, blindándonos ante agentes exógenos.

La excelencia de nuestra casa, poco a poco construida, posibilitó la interacción con otros centros de estudio, nacionales e internacionales, civiles y militares, contribuyendo a mostrar la calidad profesional y humana de nuestra Armada. Todo ello y más, se fue construyendo paulatinamente y es nuestra piedra de toque diaria.

Poseemos capacidades que son elementos claves en esa interacción con el ámbito académico externo, menciono en especial el saber acumulado en los sistemas de simulación. Los, para nosotros, habituales juegos de guerra, derivados de las maquetas de buques movidos en el patio de la Escuela, fueron mutando a sistemas informáticos, elaborados por nuestra gente, que son requeridos en ámbitos externos como elemento clave en la adquisición de competencias prácticas en diferentes áreas. Por supuesto no usan interacciones de armas o sensores, pero la construcción de escenarios virtuales, mensajería, representaciones gráficas y comunicaciones diversas, que nuestro personal domina son un elemento muy apreciado en el ambiente universitario del país.

En estos 82 años, muchas cosas han pasado, grandes cambios asombraron y sorprendieron al mundo, pero hay otras cosas que permanecieron inalterables. Hubo fracturas y hay continuidades que merecen ser tenidas en cuenta y analizadas por nosotros, para vislumbrar los rumbos a seguir.

En estos años, hubo tempestades y calmas, posiblemente más de las primeras, sin embargo si hablamos en términos marinos podemos decir que hoy, al menos en lo institucional, el tinte del amanecer augura mares más calmos, sin duda podremos preparar un rancho caliente y sentarnos a la mesa sin violines.¹ Por ello me pareció oportuno aprovechar la ocasión para invitar a los ex directores a unirse a nosotros en esta celebración del año del bicentenario y comentarles de nuestra actualidad.

Actualidad que si bien no luce con el brillo de 1934, sí presenta oportunidades que sumadas a nuestras fortalezas, que las tenemos, nos deben guiar hacia un futuro promisorio.

El contexto de hoy es diferente, tanto global como regionalmente, el camaleón que es la guerra ha mutado, la guerra misma como situación jurídica internacional fue abolida, al menos en lo formal, pero el conflicto en general y el bélico en particular está lejos de desaparecer, se transforma, evoluciona, cambia, se esconde y enmascara, pero sigue siendo una realidad, una posibilidad latente. El conflicto armado sigue siendo nuestro objeto de estudio y sus consecuencias en el mar nuestra especialidad exclusiva.

Luego de la segunda posguerra, la guerra fría, las guerras por liberación nacional y revolucionarias, la caída del Muro de Berlín y las Torres Gemelas, la situación es otra, el escenario que enfrentamos es diferente. Aparecen nuevos actores, las guerras de tercera generación han dado paso a las amenazas asimétricas, actores no estatales que amenazan la paz global, la comunidad internacional se une y coordina su lucha contra determinados flagelos. La globalización y la defensa cooperativa son una realidad insoslayable. Las guerras de cuarta generación son una moneda corriente, más en este inicio del siglo XXI. Pero tal vez la caída de los hechos más recientes nos avisen que ya estaríamos hablando de una quinta generación de guerras, en la cual no existe distinción de blancos y el terrorismo suicida es un evento casi cotidiano. Creo que nada de esto nos debe resultar lejano, todo lo contrario.

La tecnología avanza cada vez más de prisa, a las tres dimensiones tradicionales de un teatro de operaciones se suman la espacial y ciberespacial, ninguna puede ser soslayada ni escapar a nuestra atención.

Sistemas expertos, redes informáticas, vehículos no tripulados, drones, vigilancia

1- Rancho es el término naval para hablar de las comidas. Violines era un entramado de madera que se ajustaba a las mesas para sostener los platos cuando el buque se movía.

y comunicaciones satelitales, son una presencia en el conflicto que altera la concepción tradicional de la maniobra. Ante determinados actores cabe preguntarse si en lo táctico y operacional sigue teniendo sentido la aproximación indirecta, la antiexploración, la sorpresa táctica. Es un tema de debate.

Sin embargo hay aspectos inmutables, el conflicto continúa no sólo enfrentando medios, sino, hoy más que nunca, las fuerzas morales que los mueven. Ello sigue siendo cierto, los conflictos son definidos por actores, que más allá de sus características particulares, poseen intereses en juego y tienen motivación para luchar por ellos. El viejo concepto trinitario del conflicto sigue siendo una clave de interpretación para entender la naturaleza de la interacción bélica actual.

En el mar aparecen viejos flagelos que cobran nuevas dimensiones, tráficos ilegales de mercancías y personas, ataques al comercio marítimo, etc. A la vez la comunidad internacional permite nuevas jurisdicciones que obligan a extender nuestra capacidad de presencia y vigilancia, es decir control. La custodia de la soberanía en el mar, con nuevas dimensiones sigue siendo nuestro deber principal y ello en el quantum de la intensidad del conflicto.

En cierto sentido, las bases sentadas por los clásicos siguen inmutables y nos brindan anclajes firmes para enfrentar el mundo de hoy. Las fuerzas que se oponen en el mar, las posiciones a tomar o defender, las líneas marítimas a proteger o atacar, siguen siendo aspectos centrales a tener en cuenta, la proyección de poder sigue enfrentando a la reacción de la tierra sobre el mar, el control del mar sigue siendo motivo de disputa y elemento central de las operaciones navales.

Antes como ahora, esta Escuela abre a los alumnos puertas al conocimiento, ellos serán los responsables de explorarlas en profundidad. Esta Escuela no da recetas, el universo de las certezas del mundo de la táctica no es nuestro asunto. No discutiremos procedimientos, no preguntaremos con qué método de ataque y apoyo nos oponemos a un submarino o el factor de cobertura a asumir para alcanzar una determinada probabilidad de detección.

Intentaremos hacer con ustedes algo distinto, aunque tal vez no se hayan terminado de dar cuenta. Como siempre ha hecho esta Escuela, sólo los guiaremos a través de sucesivos y articulados procesos dialécticos y heurísticos, para darles herramientas profesionales que amplíen su visión general, que les permitan juzgar la naturaleza de los escenarios que enfrentarán. Les daremos

pautas de cómo abordar e interpretar un problema complejo, un conflicto donde prime la incertidumbre, claves para que lo codifiquen determinando sus actores e intereses, aprecien las relaciones entre ellos, infieran las posibles evoluciones y decidan una conveniente situación futura, que sepan comunicar sus decisiones, para luego estar en condiciones de establecer el estado final deseado a materializar especialmente en un Teatro de Operaciones con un importante componente marítimo, evalúen riesgos, sean competentes en la elaboración y conducción de la maniobra naval adecuada y en el proceso, llenen de la mejor manera posible los vacíos que impone la incertidumbre. Todo ello aplicando las herramientas de liderazgo apropiadas y siendo eficientes administradores de los recursos disponibles.

Por supuesto todo su accionar debe ser enmarcado por los valores éticos de la profesión, los dictados normativos del derecho internacional y los lineamientos políticos y de la estrategia militar, que ustedes deberán transformar en juiciosas y apropiadas reglas de empeñamiento. A la vez en los procesos los acostumbraremos a ser eficaces comunicadores y fomentaremos la discusión franca y profesional.

Refuerzo que no les daremos respuestas, pero sí los incentivaremos a que se hagan las preguntas apropiadas, que los ayudaran a saber al menos, si están en la senda correcta

Contribuiremos con ustedes para que puedan apreciar correctamente las situaciones en las que se verán involucrados, pero en definitiva sólo les daremos el lubricante que los ayude a superar futuras fricciones, pero despejar la niebla será siempre cuestión de ustedes.

Para toda esta tarea la Escuela cuenta como siempre con una herramienta vital, la capacidad de su claustro de profesores, cuyo compromiso es imperecedero. Estos profesores siguen sumando contribuciones académicas de valor superior, que naturalmente se suman al acervo profesional de la Armada. Moderna

Estamos próximos a editar una nueva versión de la Teoría y Práctica de la Estrategia que actualiza y presenta de manera innovadora el abordaje original. Los nombres en la tapa son otros pero el compromiso con la excelencia el mismo. Los tradicionales aportes a la Estrategia Operacional, se ven complementados por las visiones de arte y diseño operacional de nuestra cátedra. El proceso de planeamiento se adapta para ser la interfase entre el

arte volcado en ese diseño de la maniobra y los planes que contendrán las operaciones que en el mar le darán forma física.

Todas nuestras cátedras están vivas, se movilizan para contribuir a formar líderes que en el mar entiendan el escenario en el que se materializa el conflicto moderno, que gobiernen y administren con prudencia los medios que el estado pone a nuestra custodia para su defensa. Es decir esta Escuela sigue siendo, principalmente por el nivel de su plantel docente un foro de pensamiento naval que enaltece a la Institución y es digno de ser tenido en cuenta.

Nuestra nueva sede, si bien no propia, quizás menos espaciosa, nos brinda otras oportunidades, el compartir asiento y vivencias con nuestros camaradas de las otras fuerzas, bajo la sombra totalizadora de la Escuela Conjunta nos permite soñar con una eficiencia conjunta que aún nos debemos y a la cual nos comprometemos a sumar.

El mensaje final que quiero dejar es el siguiente, a los alumnos que aprovechen su tiempo para llenar su mochila, sepan y sean conscientes que el conflicto al cual, tal vez, se deban enfrentar será muy diferente a los anteriores, demandará de ustedes toda su imaginación, creatividad, juicio profesional, prudencia bien entendida como virtud de acción y absoluto compromiso. Descuento que estarán a la altura, como siempre la Armada lo ha estado.

Tengan en cuenta que la inestabilidad global, sumada a los compromisos locales e internacional que asume en la actualidad nuestro país, hace más que probable, al menos a mi juicio, la ocurrencia durante el horizonte temporal de su servicio activo, de una intervención militar en defensa de los intereses de la Nación, hoy dispersos en el globo. No podemos darnos el lujo de no estar listos, al menos desde la formación profesional, elemento más difícil de obtener que los medios, que confiamos poco a poco se irán completando.

A ustedes señores jefes alumnos, les dejo una última lección, que materializo en una frase que tomo prestada pero que juzgo muy apropiada. El único lugar en que el ÉXITO se antepone al TRABAJO es en el diccionario. Esta frase fue acuñada por Donald M. Kendal, marino, aviador naval de la USN condecorado en la IIGM, luego CEO la empresa PepsiCo.

A los profesores sigan con el compromiso de siempre, prestigiando a esta casa, sumando esfuerzo, dedicación y conocimientos para contribuir a formar los

mejores comandantes y oficiales de estado mayor. Sigán siendo la referencia firme que siempre han sido. Cuando me referí a los profesores, lo hice en sentido amplio, destaco especialmente el rol otras de las funciones sustantivas además de la enseñanza aprendizaje, entre ellas investigación, extensión, evaluación, capacitación y también el personal dedicado a la vinculación on line con nuestros futuros alumnos. Todos ellos son un pilar de nuestro funcionamiento.

A la Armada simplemente asegurarle que nuestras instalaciones propias son más pequeñas, pero que confíen en nosotros, seguimos produciendo conocimientos que nuestra armada necesita, para ello sólo nos hace falta el compromiso de nuestra gente, un pequeño espacio de discusión, tal vez un ordenador no obsoleto y un proyector en servicio, casi todo ello se encuentra dentro del techo presupuestario de nuestra tarea plana.

Al personal de la Escuela que son el corazón que la hace vivir, sigan con el esfuerzo y dedicación de siempre, gracias por la tarea, sin el esfuerzo de su músculo ninguna idea concebida puede materializarse.

A nuestros camaradas de las otras escuelas de guerra, sepan que pueden contar con nosotros, estamos comprometidos con la acción conjunta que nos debemos y más allá de coyunturas y articulaciones programáticas, nuestra meta es entregar los mejores profesionales del mar para que sumen en las mejores condiciones a un eficiente accionar conjunto. Somos conscientes que ningún conflicto se gana en el mar por sí sólo. Allí solos, solamente podemos perderlo si no sabemos nuestro oficio.

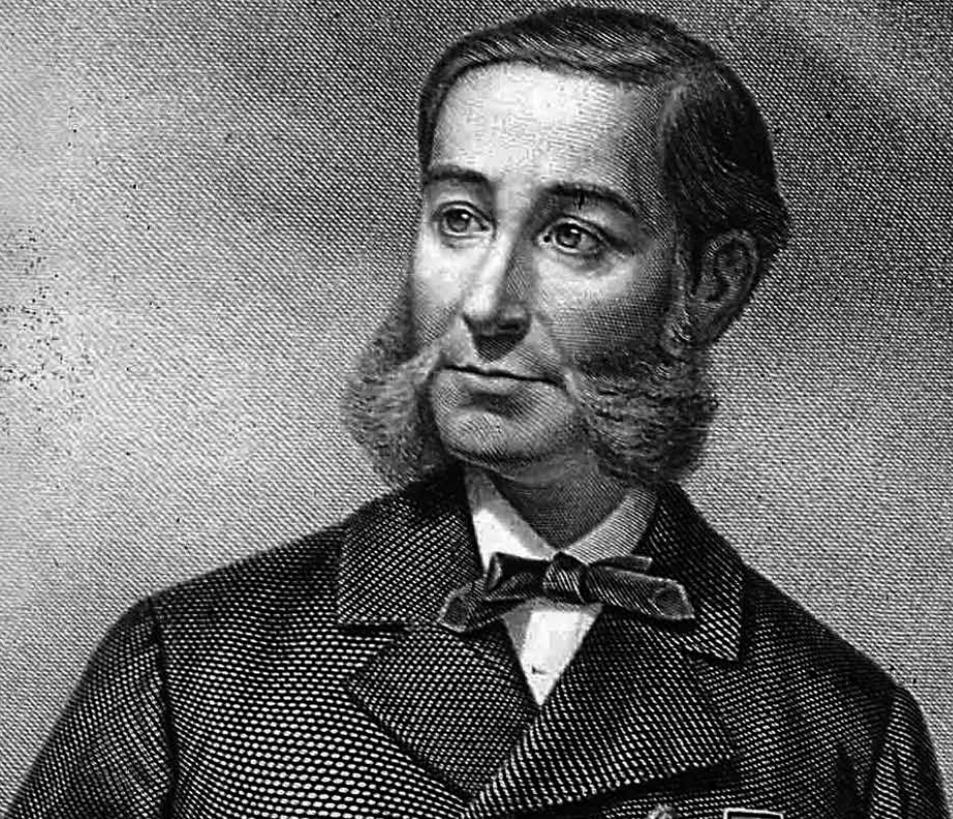
A los antiguos directores, además de agradecerles profundamente su presencia, quisiera expresarles que más allá de los cambios y las vicisitudes, el derrotero que ustedes jalaron sigue siendo referencia para nosotros. Pese a los cambios, la principal continuidad que nos hace fuertes es que somos marinos. Marinos con el mismo sentido de pertenecía, compromiso de honor y vocación de servicio, sostenemos y nos proponemos cumplir el mismo juramento plasmado como divisa en nuestros buques, irnos a pique antes que rendir el pabellón. Defendemos y difundimos el mismo estilo naval.

En ese sentido más allá de la evolución temporal y ahora parafraseando a un muy criollo poeta, estoy convencido de algo y me siento obligado a decirles, sepan que sencillamente que TODO ESTÁ COMO ERA ENTONCES.

Muchas gracias

Presencia de un Héroe Naval Español en el Plata: el Almirante Casto Méndez Núñez

Miguel Ángel De Marco





Miguel Ángel De Marco. Doctor en Historia y Capitán de Fragata (RN) Escalafón Especial. Es académico de número y fue presidente de la Academia Nacional de la Historia; miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz, de la Academia Portuguesa da Historia y de la mayor parte de los institutos y academias nacionales de Iberoamérica.

Ha sido director del Departamento de Historia y director del Doctorado en Historia en la Universidad Católica Argentina. Es profesor emérito del Doctorado en Historia en la Universidad del Salvador.

Entre sus muchos libros y trabajos dedicados a evocar aspectos del pasado argentino se mencionan Bartolomé Mitre, La Guerra del Paraguay, Corsarios argentinos, Soldados y poetas e Historias que hicieron la historia argentina, La guerra de la frontera, Belgrano. Artífice de la Nación, soldado de la Libertad; San Martín. General victorioso, padre de naciones; Güemes. Padre de los gauchos, mártir de la Emancipación, Alem. Caudillo popular, profeta de la República y Sarmiento. Maestro de América, constructor de la Nación, todos editados por Planeta-Emecé. Es autor también, entre otras muchas obras, del libro A toda vela, en la “Libertad”, editado por la Armada Argentina.

Posee varias condecoraciones civiles y militares argentinas y extranjeras, como la Encomienda de los Servicios Distinguidos del Ejército Argentino, la Cruz al Mérito Naval de la República Argentina, la Cruz al Mérito Naval de primera clase del Reino de España, la Encomienda de la Real Orden del Mérito Civil de España, la cruz de Caballero Oficial de la Orden al Mérito de la República Italiana, etcétera.

Colabora en diversas revistas y diarios argentinos y extranjeros, entre ellos La Nación, Clarín, La Gaceta de Tucumán, Los Andes y Uno, de Mendoza.

Presencia de un Héroe Naval Español en el Plata: el Almirante Casto Méndez Núñez

Miguel Ángel De Marco

Resumen

El jefe de Escuadra (vicealmirante) Casto Méndez Núñez es considerado una de las glorias navales de España. Luego de actuar como joven y experimentado oficial en la Estación Naval del Río de la Plata, volvió a estas aguas en calidad de comandante en jefe de la Escuadra del Pacífico. Paradigma de honor y disciplina, recibió la misión de combatir contra Chile y Perú en la injusta guerra que España llevó a ambos países del Pacífico, cometido que aceptó por imperio del deber. Sus adversarios lo consideraron un digno enemigo. Después de bombardear Valparaíso y la fortaleza del Callao se estacionó con sus naves, que habían sufrido el hierro enemigo, las enfermedades y el hambre, en la rada de Montevideo donde estuvo hasta su relevo, seguido de una prematura muerte, en agosto de 1869.

Abstract

Viceadmiral Castro Núñez Méndez is considered one of the naval glories of Spain. After serving as a young and experimented officer in the Naval Station of the River Plate, he came back to this waters as Commander of the Pacific Fleet. Icon of honor and discipline, he received the mission of fighting against Chile and Perú in an unfair war that Spain took to this two countries of the Pacific, task that he accepted as a mandate of duty. His adversaries considered him an honorable enemy. After bombarding Valparaíso and the fortress of El Callao, he station with his ships, battered by the enemy iron, with his crews with illnesses and hungry, in the harbor of Montevideo, where he stayed up to his relief, followed by a premature death, in August of 1869.

El 17 de enero de 1847 fondeaba en la rada de Montevideo, después de cuarenta y cuatro días de navegación, el bergantín *Volador*, que llegaba para ocupar el puesto del *Héroe*, cuyas riesgosas averías le obligaban a regresar a España. Este buque, junto con la vetusta fragata *Perla*, había arribado un año y tres meses antes para constituir la Estación Naval de Su Majestad Católica en el Río de la Plata, en momentos en que la situación de los países bañados por sus aguas era difícil y comprometida. Una cruda guerra civil enfrentaba, en la Argentina y en el Uruguay, a unitarios y colorados por una parte, y federales y blancos por la otra. Ese panorama se había complicado por la presencia agresiva de una escuadra anglo-francesa que apoyaba al gobierno encerrado tras las murallas de Montevideo, ciudad sitiada por las fuerzas del presidente legal del Uruguay, general Manuel Oribe, a quien respaldaba el dictador Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires y encargado de las relaciones exteriores de la Confederación Argentina.

Desde el 20 de octubre de 1845 hasta entonces, el jefe de la Estación Naval española, capitán de navío Antonio Estrada y Guiral; el segundo de la *Perla*, teniente de navío Patricio Montojo, y el comandante del *Héroe*, teniente de navío José de Dueñas, habían cumplido diferentes misiones con el propósito de salvaguardar la vida y bienes de los súbditos residentes en la Argentina, como de quienes se hallaban en el ejército de Oribe. En el primer caso, sus gestiones no habían logrado el éxito, y en el segundo se habían encontrado con la renuencia de los españoles que acompañaban al jefe del ejército sitiador a abandonar las armas y acogerse a la protección del pabellón de su patria, representada por el encargado de negocios don Carlos Creus¹.

El alférez de navío Méndez Núñez.

El *Volador* llegaba para desempeñar su comisión en momentos azarosos, y su comandante, teniente de navío ascendido a capitán de fragata durante su permanencia en Montevideo, Federico de Santiago y Hoppe, debió hacerse a la idea de ocupar un destino arriesgado mientras se prolongara su permanencia en el Plata. Contaba, empero, con dos factores a su favor: la nave estaba en el apogeo de su gallardía -había sido botada en 1845, en Pasajes, y concluida de

1- Cfr. Miguel Ángel De Marco, *La Armada Española en el Plata (1845-1900)*, Rosario, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad Católica Argentina en el Plata, 1981; ---, *La historia contemplada desde el Río. Presencia naval española en el Plata. 1776-1900*, Buenos Aires, Educa, 2007, passim; Isidoro J. Ruiz Moreno, *Relaciones Hispano-argentinas*, Buenos Aires, 1982.

armar en El Ferrol, con doce cañones de 32², y llevaba entre sus oficiales de guerra a alféreces de navío de la distinción de quien, con el tiempo, sería una de las glorias de la Armada española: Casto Méndez Núñez.

El joven marino, que aún no había cumplido los veintidós años pues había nacido en Vigo el 1 de julio de 1824 en el hogar de José Méndez Ponce de León y de Tomasa Núñez, ostentaba los méritos adquiridos en una expedición a las islas de la costa de África y la honrosa nota de un ofrecimiento para continuarlos. En virtud de ello se le habían rebajado a cinco los seis años fijados por el reglamento para ascender a alférez de navío. Pero su primera gran experiencia como oficial fue la del cruce del océano para participar en misiones que suponía de peligro, en medio de la guerra civil rioplatense. A bordo le correspondería hacerse cargo de la instrucción de los guardias marinas embarcados, lo que entrañaba una tarea delicada y de singular responsabilidad.

El *Volador* había zarpado de El Ferrol el 4 de diciembre de 1846, conduciendo pliegos para el comandante de la Estación Naval y para el encargado de negocios de Su Majestad Católica en Montevideo. Méndez Núñez se entregó “al estudio y las observaciones astronómicas, siguiendo milla a milla sobre los planos la estela que en pos de sí va dejando el *Volador*”.

“Forma los cálculos matemáticos que cree convenientes, confronta sus trabajos con el resultado de los trabajos oficiales, analiza, consulta, observa y procura vencer las dificultades que se oponen a la identidad de los resultados, buscando con laudatorio afán, propio del hombre estudioso, la causa del error que motiva la diferencia de los cálculos”³.

No hay por qué dudar de las transcriptas aseveraciones, pues corrieron en tiempos en que el prestigio del entonces jefe de la Escuadra del Pacífico había llegado a su cénit, y es de creer que la primera edición de este opúsculo, cuya segunda impresión citamos, estuvo en sus manos y, por tanto, pudo rectificar conceptos erróneos.

2- Cfr. L. Oyarzábal, *Lista alfabética con datos históricos de 105 buques que han figurado y figuran en la Armada Española* (inédito), en el Museo Naval de Madrid. El *Volador* presentaba las siguientes características: 115 pies de eslora, 33 de manga, 112 de quilla y 544 toneladas de desplazamiento. Su tripulación, incluida la oficialidad, era de 111 hombres, debiendo montar por reglamento los 122. Así, el *Estado que manifiesta el en que se halla en este puerto en el día de la fecha el bergantín de S. M. nombrado « Volador » del porte de 12 cañones de 32, mandado por el Cap. de Fragata de la Armada Nacional D. Federico de Santiago [...], Montevideo, 30 de marzo de 1848*, en Archivo General de Marina Alvaro de Bazán, Viso del Marqués (AB), *Buques. Fragata Perla y otros, 1845- 49*.

3- *Biografía del Excmo. Señor Don Casto Méndez Núñez, jefe de la Escuadra Española en el Pacífico*, Madrid. Establecimiento tipográfico de Eduardo Cuesta, 1867, segunda edición, p. 15.

Entre los pliegos que portaba el *Volador* se hallaban los despachos de brigadier del capitán Estrada; las credenciales de comendador de la Orden de Isabel la Católica para Creus, y la cruz chica de la Orden de Carlos III para el secretario de la legación, coronel José de Zambrano Viana, “todas estas gracias por el casamiento de la joven reina de España”⁴. La recepción de tales distinciones constituyó un motivo de celebración del que participó la colectividad española, muchos de cuyos integrantes combatían en la defensa de Montevideo, no obstante haberles otorgado el encargado de negocios su carta de ciudadanía para evitar que prestaran el servicio de las armas.

Méndez Núñez, al igual que sus compañeros, participó en la expedición que realizó el *Volador* a los puertos de Maldonado y la Colonia, con el fin de averiguar si los súbditos de Su Majestad Católica “disfrutaban o no todas las franquicias y exenciones de que están en posesión los demás extranjeros”. Así era, en efecto, y bien pudo decir el comandante del bergantín que los padecimientos que soportaban no eran mayores que los del resto de los extranjeros, y se debían a las circunstancias de la guerra. Las protestas que habían inducido al representante diplomático y al brigadier Estrada a despachar al *Volador* eran “exageradas o más bien faltas de fundamento”⁵. También realizó el joven marino algunas salidas al río de la Plata para ejercicios de tiro, pero no pudo conocer los grandes ríos Paraná y Uruguay en razón del calado de la nave y de las alternativas de una guerra que se hacía cada vez más cruenta.

Si bien el *Volador* estaba fondeado en la rada de Montevideo junto con la *Perla*, en no pocas ocasiones su comandante y oficiales pernoctaban en la ciudad sitiada, participando en las pocas tertulias que permitía la constante alerta del vecindario. Años más tarde podría Méndez Núñez, al volver al Plata con la jerarquía de capitán de navío y luego de almirante, invocar ante los altos dignatarios de la Argentina y el Uruguay, a quienes había conocido en *La Nueva Troya*, como la tituló Alejandro Dumas, una vinculación surgida al calor de comunes riesgos y penurias.

4- Cfr. Tomás de Iriarte, *Memorias. La Nueva Troya: 1847*, tomo XII, Buenos Aires, Librería y Editorial Goncourt, 1971, pág. 56.

5- A tal conclusión llegó Creus, comunicándola con fecha 9 de abril de 1847 a sus superiores de la Primera Secretaría de Estado. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España (AMAE). *Correspondencia de las Embajadas y Legaciones*. Uruguay, legajo 1787.

Regreso a España

Por real orden del 13 de octubre de 1847⁶ se dispuso el relevo de la fragata *Perla* por la fragata *Cortés*, mucho más moderna que aquella, al mando del capitán de navío José María Quesada, permaneciendo el *Volador* a las órdenes de éste, como parte de la Estación Naval española. La *Cortés* llegaba Montevideo en enero de 1848, en momentos en que la situación dentro y fuera de la ciudad se tornaba en extremo difícil. Una cabal expresión de los dramáticos momentos que se vivían la suministra el encargado de negocios de Isabel II en el Uruguay:

No es decible el terror que reina en esta desgraciada ciudad. No lo he visto igual en las escenas del exterminio de poblaciones enteras que he presenciado en Oriente, y en los acontecimientos deplorables que todos hemos visto en la Península. Cada uno ve en su sombra un asesino, y tal es el pánico que hasta se olvidan los momentos solemnes por que atravesamos por haber empezado las negociaciones de los ministros interventores⁷.

En tales circunstancias, el capitán Quesada halló prudente tomar provisiones, al igual que sus colegas de otros países estacionados en el Plata:

Los comandantes navales no son los que menos se han preocupado, y el de Su Majestad en estas aguas, con una previsión y celo que mucho le honran, despacha a toda prisa al bergantín de guerra de Su Majestad « Volador» a Río de Janeiro para que traiga de allí, lo más pronto posible, pólvora y el completo de pertrechos de guerra que le faltan para estar pronto en todo acontecimiento⁸.

Y ahí fue el alférez de navío Méndez Núñez, tomando un cada vez más directo contacto con las penurias de la vida en campaña y aprestándose a entrar en acción, junto a su jefe y a sus camaradas, en una disputa que no era propia, en defensa de los intereses de los pocos súbditos de Su Majestad Católica que no se habían mezclado con pareja ferocidad en la guerra civil rioplatense. Pero, al tocar fondo de regreso de la capital carioca, a mediados de abril, se conoció la real orden del 27 de febrero por la que se disponía el regreso de la *Cortés* y el *Volador* a Cádiz.

Tamaño decisión, que no se compadecía con la gravedad de los acontecimientos, produjo sorpresa tanto en el encargado de negocios

6- AB. *Buques. Perla*.

7- AMAE. legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 25 de marzo de 1848.

8- *Ibidem*.

como en el comandante de la Estación Naval, pues, a todas luces, la lucha amenazaba con tornarse más sangrienta aún. Para evitar la alarma de los españoles, Creus hizo circular la versión de que la medida tenía carácter provisional y se vinculaba con la confusa situación internacional originada por los sucesos revolucionarios de Francia.

Sin fuerza para retener las naves, ya listas para la partida, el encargado de negocios consideró un deber el destacar a sus superiores del Ministerio de Estado, “que tanto sus comandantes como oficiales y tripulaciones han observado una conducta decorosa y digna, y se han ganado por su trato comedido y finos modales las simpatías de los naturales y extranjeros”. Y refiriéndose al comandante del *Volador*, y en su persona a los oficiales y tripulantes del buque, manifestó:

El señor D. Federico Santiago, comandante del bergantín de guerra «Volador», que por ser de más larga fecha su residencia ha tenido más lugar de hacerse conocer a fondo, ha merecido especialmente una especie de predilección de la población española, la cual me ha dirigido una solicitud para que detuviese al «Volador», si fuese posible, a lo que con sentimiento no he podido acceder a causa de las órdenes terminantes que sobre su salida se me habían transmitido por conducto del Ministerio de Marina⁹.

El 28 de mayo, Casto Méndez Núñez contemplaba por última vez endieciséis años la simpática fisonomía de Montevideo, con sus torres y edificios de factura colonial, rodeada de buques de guerra de distintas banderas que, al salir la *Cortés* y el *Volador*, les tributaron el postrer saludo de cortesía lanzando atronadoras salvas.

El retiro de la Estación obedecía, en realidad, al propósito de concentrarla mayor cantidad posible de buques útiles para ponerlos al servicio del Papa Pío IX, arrojado de su sede por Giuseppe Mazzini y sus partidarios, que sostenían la efímera República Romana. Méndez Núñez, tras desembarcar en Cádiz el 4 de septiembre de 1848 y permanecer hasta el 19, zarpó a bordo del *Volador* rumbo a Gaeta. Se destacó en la campaña de Italia y recibió la medalla mandada acuñar por el Sumo Pontífice.

9- AB, *Buques. Perla...* Traslado del despacho del ministro de Estado al de Marina. Montevideo, 24 de mayo de 1848.

Una personalidad brillante

Progresivamente iría afirmando su concepto oficial distinguido y valiente, al mando de naves que, en su mayoría, pasarían a formar parte más tarde de la Estación Naval del Río de la Plata, repuesta en junio de 1851. Así realizaría Méndez Núñez, con el grado de teniente de navío, y en calidad de comandante de la goleta *Cruz*, varios viajes a Tánger, Cipiona, Río Odil y La Habana; luego se embarcaría en la fragata *Isabel II*, para asumir, el 3 de enero de 1854, la titularidad del vapor *Narváez*, y cumplir diferentes comisiones que culminaron con su designación en el puesto de oficial tercero del Ministerio de Marina, lo que por entonces implicaba una intervención destacada en la conducción de la Armada. Esa labor administrativa no le impediría manifestar una vez más sus condiciones intelectuales al traducir la obra sobre artillería naval de sir Howard Douglas, que estimaba de interés para los oficiales españoles.

Como comandante del *Narváez* navegaría por el archipiélago filipino y tras ocupar interinamente la jefatura del *Jorge Juan*, volvería a aquél para protagonizar en 1862, ya capitán de navío, una heroica acción en la guerra de Mindanhao, contra los musulmanes. Regresaría a La Habana a fines de 1862, como comandante del *Isabel II*; en enero de 1864 se haría cargo del *Princesa de Asturias*, para partir hacia España con el fin de ocupar la dirección del personal del Ministerio de Marina.

La mención sucinta de tan notable hoja de servicios resulta necesaria para explicar su nombramiento como comandante de la fragata blindada *Numancia*, al mando de la cual volvería, poco más tarde, al Plata, rumbo al Pacífico, para participar en la injusta guerra a que había lanzado a España la política de prestigio del partido que ocupaba entonces el poder: la Unión Liberal.

A mediados de 1864 la difícil situación entre España y el Perú, generada tiempo antes, había originado la orden de desplazamiento hacia el Pacífico donde ya se hallaban desde 1863 la goleta *Virgen de Covadonga* y las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, de las de igual clase *Berenguela*, *Blanca* y *Villa de Madrid*, y de la goleta *Vencedora*, esta última en Montevideo. La toma de las islas Chinchas, dispuesta por el almirante Luis Hernández Pinzón, había constituido un desgarrador grito para la conciencia americana, que se alzó en defensa de la hermana agredida, y si bien el gobierno español desaprobó dicho acto de fuerza, por otro lado exigió

al Perú declaraciones y medidas que afectaban seriamente su decoro. Esto no fue advertido entonces, en aras de un equivocado concepto del honor hispano lastimado, bien que hubo en la Península quienes llamaron la atención acerca de las aciagas consecuencias que tendría para España tan impolítica actitud¹⁰.

Después de tocar la referida ciudad rioplatense, las naves españolas se incorporaron a la escuadra, que había sufrido la pérdida de la *Nuestra Señora del Triunfo*, víctima de un incendio a bordo, y que desde el 6 de diciembre estaba a las órdenes del almirante José Manuel Pareja.

A estas alturas quedaban pocas posibilidades de avenencia, pues mientras en el seno del gobierno español se abría paso la idea de abandonar toda negociación para decidir el empleo de la fuerza en pro de un escarmiento que reflejase su poder y demostrase a las naciones del globo que España no era menos que las demás potencias europeas, en el Perú existía el propósito, compartido por Chile, de evitar a cualquier precio la deshonra.

En el Plata, al mando de la «Numancia».

Isabel II decidió reforzar al máximo su escuadra, y para ello dio orden de alistar a la *Numancia*, construida poco antes, por cuenta de España, en los astilleros Forges et Chantiers de la Méditerranée, de Tolón, y comandada, desde el 24 de septiembre de 1864, por Méndez Núñez, quien, dadas las especiales características de su buque, fue autorizado a elegir a los jefes y oficiales de su dotación.

La fragata reflejaba una nueva etapa de la ingeniería naval, y constituía una novedad con su casco enteramente de hierro, su blindaje, su porte de 7.000 toneladas y su gruesa artillería. No es extraño, pues, que su partida desde Cádiz, el 4 de febrero de 1865, despertase curiosidad e inquietud, ya que debía surcar el océano y probar sus cualidades marineras en la compleja geografía austral, para luego demostrar la eficacia de su armamento en combate.

10- Exceptuando las publicaciones de la época, en general proclives a pedir el castigo de un “enemigo tan rastrero como cobarde” [sic.], la historiografía española se ha pronunciado con ecuanimidad al analizar la Guerra del Pacífico, señalando la desproporción entre la pretendida ofensa y el castigo lanzado por quienes desde la plácida penumbra de sus despachos ministeriales para satisfacer imperativos políticos circunstanciales y minúsculos no vacilaron en lanzar a tan lejanos mares a quienes, por patriotismo y espíritu de disciplina, no tuvieron otra alternativa que obedecer. Así, por ejemplo, Jerónimo Bécker. *La independencia de América. Su reconocimiento por España*, Madrid, Rates, 1929, y más cercana a aquellos sucesos, la clásica obra de Pedro de Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, Madrid. Imprenta de Fortanet, 1882.

Méndez Núñez emprendió el itinerario de sus tiempos de alférez, y después de tocar Río de Janeiro, que ofrecía el pintoresquismo de sus bellezas naturales y el boato propio de la sede de una corte imperial, enfiló hacia Montevideo. En la amanecida del 13 de marzo divisó el paisaje, imborrable en su memoria, de la isla de Flores y el Cerro, en sus años juveniles fuerte de las tropas sitiadoras de Oribe y ahora vigía de la ciudad que mantenía su antiguo aspecto, aunque presentaba los signos de adelanto que le habían dado varios años de activo comercio.

Según el teniente de navío ingeniero Eduardo Iriondo:

Toda la noche habíamos navegado en sonda, con la tierra confusa por estribor. Desde Flores se gobernó en demanda de fondeadero, y a mediodía las pesadas anclas de la «Numancia» caían precipitadas desde su altura sobre las aguas del caudaloso río de la Plata, levantando una montaña de espuma que bañó la proa.

Sigue Iriondo:

Flotaban en las aguas del Plata, en los momentos de la llegada de la «Numancia», multitud de naves de comercio y de guerra, figurando entre las de esta clase las fragatas de las estaciones inglesa y francesa, una división de la escuadra brasileña y los buques españoles bergantín «Galiana», goleta «Wad-Ras» y el vapor transporte «Marqués de la Victoria», mandado por el teniente de navío don Francisco Castellanos y destinado a ser nuestro compañero hasta el Estrecho de Magallanes para llevarnos el repuesto de carbón que necesitábamos para llegar a El Callao sin tocar en ningún otro punto del Pacífico.

El calado considerable de la fragata nos obligó a fondear a distancia de seis millas de la ciudad, inconveniente que habíamos de sentir en la mayor parte de los puertos que visitáramos. La lancha de vapor se destinó a remolcar las barcazas del carbón, a cuyo desembarco se dio principio sin pérdida de tiempo, y los paseos a Montevideo se verificaban en las demás embarcaciones a vela.

La ciudad estaba sepultada en una atmósfera de profundo dolor y tristeza, porque en el seno de cada familia faltaba un hijo, sacrificado en la reciente lucha que dividió en dos campos a la República; y para mayor desgracia, como si todavía fueran pocos los raudales de preciosa sangre

derramada, el país acababa de empeñarse en una guerra extranjera, que amenazaba ser tan larga como desastrosa¹¹.

Cabe recordar que desde principios de 1863 la República Oriental del Uruguay vivía un clima de cruda guerra civil, que alcanzó su punto culminante a fines de 1864 y enero de 1865, con el sitio y toma de la ciudad de Paysandú, defendida hasta las últimas consecuencias por el general Leandro Gómez, leal al gobierno blanco y atacada por el general Venancio Flores, caudillo colorado, quien contaba con el apoyo de los hombres y la escuadra del Imperio del Brasil. A lo largo de tan difícil proceso, la Estación Naval española había cumplido un papel muy importante, mediante las comisiones de las goletas *Vencedora*, *África* y *Wad-Ras*, la humanitaria acción de cuyos comandantes y tripulaciones fue reconocida por los bandos en pugna¹².

Para aumentar la gravedad de la situación rioplatense, el Paraguay había iniciado operaciones militares en apoyo del gobierno blanco uruguayo y contra el Imperio, aliado a los insurrectos, y el 13 de abril de 1865 había proyectado la guerra a la Argentina con el ataque de los buques de la Marina de Guerra *25 de Mayo* y *Gualeduay* anclados en la ciudad de Corrientes. Además había invadido la provincia del mismo nombre por haberse negado el gobierno nacional a permitir el paso de un ejército que debía penetrar en la provincia brasileña de Río Grande del Sur¹³.

En tan difíciles circunstancias, Méndez Núñez tuvo ocasión de restaurar el crédito de la oficialidad superior de la Armada española, algo decaído en las aguas del Plata en razón del no muy edificante recuerdo dejado por el almirante Luis Hernández Pinzón, quien había estado en Montevideo y Buenos Aires desde noviembre de 1862 a enero de 1863, como jefe de la Escuadra del Pacífico. Altanero y arbitrario éste, sencillo y educado aquél, tanto el gobierno como los súbditos de Isabel II hallaron sobrados motivos para ratificar el concepto que otrora habían dejado el brigadier Estrada, el capitán Quesada y otros jefes de Marina.

Méndez Núñez visitó a las autoridades, tomó contacto con el encargado de negocios, que era nuevamente Creus, oyó las cuitas de los comerciantes

11- Eduardo Iriondo, *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata «Numancia»*, Madrid. Biblioteca de Camarote de la Revista General de Marina, N° 2, Madrid, s/d., pág. 27.

12- Cfr. nuestro libro *La Armada Española en el Plata...*, cit., págs. 191 a 212.

13- Miguel Ángel De Marco, *La Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, Planeta, 1995, passim.

españoles, siempre dados a exagerar sus pesares y a reclamar el apoyo armado de las tripulaciones españolas, sin animarse a renunciar, como contrapartida, a su inveterada costumbre de inmiscuirse en los problemas políticos del país, cosa natural, por otra parte, si se tiene en cuenta que sus hijos y nietos eran uruguayos. La posición de Méndez Núñez era bien distinta de la que ostentara como alférez de navío del *Volador*; sin embargo, quienes lo recordaban veían ratificadas sus calidades militares y personales.

En demanda del Pacífico.

Un fuerte viento pampero que se desató en los últimos días de marzo, provocó daños a algunas de las naves ancladas en la rada de Montevideo. El *Marqués de la Victoria*, al que se le fue encima una fragata mercante inglesa, sufrió destrozos en la obra muerta de estribor, el tangón y los pescantes de los botes. Para evitar la demora de la *Numancia*, cuya presencia en el Pacífico se estimaba urgente, el transporte fue enviado a la maestranza de buques y del puerto para que se reparasen cuanto antes sus averías.

En el viaje, la fragata había quebrado una de las válvulas de bronce de sus condensadores. Correspondió al súbdito español Ignacio Garigorri efectuar con rara precisión el arreglo, a pesar que no contaba sino con hornos y moldes precarios. Finalmente, el 2 de abril se inició la imponente marcha de la nave en demanda del mar. Seguida por el *Marqués de la Victoria* y la *Wad-Ras*, que conducía un práctico, la *Numancia* saludó la insignia de cada almirante extranjero con trece cañonazos y recibió igual respuesta en honor del comandante español.

La navegación se hizo penosa, pues la fragata poseía máquinas de gran potencia que le obligaban a moderar su marcha para que no se le separase el transporte que, lanzado a todo vapor, apenas alcanzaba las siete millas. En el estrecho se perdió de vista, pero el 15 de abril, en Puerto Hambre, fondeó junto a la *Numancia*. Tres días después, éstatócó Valparaíso, y el 5 de mayo se unió en El Callao a la escuadra del almirante Pareja.

La situación en el Pacífico había ido agravándose ostensiblemente, sin que hubiese contribuido a moderarla -antes bien, agravándola- la firma del tratado Vivanco-Pareja, considerado humillante por la opinión pública peruana e insuficiente por España. Las desinteligencias entre el

representante diplomático de Su Majestad Católica, Tavira, y el almirante Pareja aumentaron, pues mientras aquél buscaba una solución pacífica, involucrando a Chile, que había dado las explicaciones requeridas acerca de su adhesión a la causa peruana, éste ansiaba una reparación en la que fuese puesto en juego el poderío de la escuadra. Diría: “No podía yo imaginar que, reunidas en estas aguas las fuerzas navales más imponentes que desde su descubrimiento las han surcado, se pudiesen dejar de pedir a los gobiernos de los países cuyas costas bañan esas aguas, las reparaciones por su manejo para con la monarquía española”.

La vuelta al poder en España de la Unión Liberal anuló toda posibilidad de arreglo. Tavira fue reemplazado en las gestiones diplomáticas por Pareja, quien recibió el cometido de obtener declaraciones explícitas sobre cada uno de los agravios que se habían manifestado al gobierno chileno, y el saludo del pabellón real con una salva de veintiún cañonazos, con la advertencia de que si no se procedía de ese modo, el almirante debía declarar rotas las relaciones y dirigir un ultimátum. Si éste era desatendido, debía bloquear todos los puertos chilenos, impidiendo el comercio marítimo en Valparaíso, la extracción de combustibles por Lota y la exportación de cobre por Caldera. Si transcurrido otro mes no se recibían satisfacciones, debían llevarse adelante las hostilidades. Chile declaró que prefería los males de una guerra antes que la humillación. Y el bloqueo se convirtió en conflicto abierto, sin que prosperase el ofrecimiento de mediación de la República Argentina, cuyo presidente, el general Bartolomé Mitre, aun cuando se sentía ligado a Chile y al Perú por estrechos sentimientos americanistas, también estimaba que su país no podía descuidar sus buenas relaciones con las naciones de Europa.

No opinaba así el comandante de la Estación Naval española del Río de la Plata, capitán de fragata Manuel Belando y Paz, quien, considerándolo un enemigo acérrimo de su patria, al referirse meses antes al tratado Vivanco-Pareja y a la noticia de que una revolución contra el presidente peruano Pezet había anulado todos sus actos, especialmente la paz ajustada con España, consignaría una referencia inverosímil:

Cuando con la mayor reserva se dio esta noticia estaba aquí la «Numancia», y como tengo conocimiento exacto de que el general Mitre, presidente de la República Argentina, suele ocultar las noticias que recibe de las repúblicas del oeste de América y hasta detener la

correspondencia particular, lo cual pudiera haber hecho ahora para que modificando sus instrucciones el comandante de la «Numancia», al saber que había sido ajustada la paz, regresara a España y no continuara al Pacífico, privando de esta fuerza a aquella escuadra¹⁴.

Señalemos de paso que haber supuesto a Méndez Núñez capaz de cancelar sus instrucciones basándose sólo en noticias dudosas, entrañaba poseer una equivocada opinión de quien venía precedido de tantos títulos de competencia profesional.

Al frente de la Escuadra.

La perspectiva de comienzo de las hostilidades halló en plena disposición ofensiva a la escuadra, e incluso vio movilizada a la Estación Naval española del Río de la Plata, que se disponía a hostilizar el eventual movimiento de corsarios o la llegada de buques enemigos a sus aguas. Sin embargo, no encontró a la mayoría de los marinos de Su Majestad Católica convencidos de la razón de una guerra que significaba dispendio de recursos y de vidas. En tal sentido, no resulta extraño que muchos de los que contribuyeron en 1868 al derrocamiento de Isabel II hubiesen formado parte de esas naves lanzadas a los peligros del aislamiento y el rechazo más rotundo por parte de naciones que comenzaban a reanudar vínculos estrechos con la Madre Patria y que veían enervados tan buenos propósitos por actitudes anacrónicas e imprudentes.

El 26 de noviembre de 1865 se produjo la captura de la goleta *Virgen de Covadonga* por la corbeta chilena *Esmeralda*, que enarbolaba pabellón inglés y sólo lo arrió después de iniciado el cañoneo contra el buque español. La impresión que éste y otros hechos produjeron en el almirante Pareja, enturbiaron su mente y oscurecieron su espíritu, llevándolo al suicidio. Méndez Núñez, que había ascendido a brigadier el 20 de junio de 1865, asumió el mando de la Escuadra el 12 de diciembre.

El 7 de febrero de 1866, las fragatas *Blanca* y *Villa de Madrid* libraron un estéril combate con la escuadra chileno-peruana en los esteras de Abtao y se aprestaron a bombardear, junto con el resto de la escuadra española, a la indefensa ciudad de Valparaíso. El ataque tuvo lugar después de fracasar

14- AB, Asuntos particulares. Estación Naval del Río de la Plata. Despacho al Ministerio de Marina. Montevideo. 9 de abril de 1865.

el intento del jefe de las fuerzas navales norteamericanas, estacionadas en ese puerto, de avenir a las partes. En la notificación enviada el 27 de marzo al gobernador de Valparaíso, Méndez Núñez le había pedido que señalara con banderas blancas los hospitales y establecimientos benéficos, para que no se apuntase sobre ellos la artillería. La población se había retirado, observando desde las cercanías, ese aciago 31 de marzo, como las bombas destrozaban los edificios públicos y las casas particulares.

El almirante español excluyó de la operación a la *Numancia* para que no estrenara sus cañones en un ataque que no recibiría respuesta.

Bien expresa Novo y Colson que el bombardeo de Valparaíso fue un acto cuyo recuerdo debe entristecer siempre a la marina española, y agrega:

Tengo la creencia (originada por los juicios que acerca del bombardeo he hallado en los diarios de campaña pertenecientes a los oficiales de aquellos buques) de que hubiera preferido nuestra escuadra batirse contra fuerzas tres veces superiores a cumplir el dolorosísimo deber de castigar a la República en la única forma que no podía hacerla; como no dudo que un pueblo tan noble y heroico como el de Chile debe lamentar los equivalentes casos en que incurrió en circunstancias de su última guerra con el Perú.

Se refiere al bombardeo de la plaza indefensa de Pisagua¹⁵.

El 2 de mayo de 1866 se estremecieron al unísono el océano y las selvas sudamericanas: mientras las naves españolas y las baterías del Perú luchaban con arrojo en El Callao, argentinos y orientales libraban un sangriento combate contra el ejército paraguayo en Estero Bellaco, infligiéndole considerables bajas.

A las 11.50 de ese día, la *Numancia* lanzó un proyectil que fue a estallar en medio de las banderas izadas en la fortaleza:

A este primer disparo contestaron dos nutridas descargas, y espesas lluvias de hierro cayeron sobre los buques y sobre El Callao. Roto el fuego por todas las baterías de tierra y por todas las flotantes, se trocó de súbito el tranquilo paisaje en imponente y magnífico. Interminables truenos, rojas llamaradas, vibrantes y metálicos silbidos, choque sonoro de hierro contra granito y sobre maderas, y ruidosas explosiones de incendiados proyectiles, todo envuelto en un denso humo que, al

15- Así lo expresamos en nuestro ya citado libro, pág. 227.

*ascender, parecía modelar el genio de la guerra aspirando sonriente el olor de la pólvora y las emanaciones de la sangre*¹⁶.

El teniente de navío José Pardo de Figueroa, oficial de la *Numancia*, recuerda de este

*A las cinco horas de fuego ya casi no contestaban las baterías enemigas. Noticióse esto al herido almirante, el cual dijo al oficial comisionado para ello: «¿Están los muchachos contentos?» «Si, señor -contestó el oficial-, todos estamos contentos.» Y Méndez Núñez añadió: «Ahora sólo falta que en España queden satisfechos de que hemos cumplido con nuestro deber. Diga usted a Antequera (que estaba al mando de la nave insignia) que cese el fuego, que suba la gente a las jarcias y que se den los tres vivas de ordenanza antes de retirarnos»*¹⁷.

El mismo Pardo resumiría en carta a su familia el denodado comportamiento de la Escuadra con estas expresivas palabras:

*Nadie más que los marinos españoles se han batido en buques de madera contra cañones de a quinientos, y tanto ha admirado a los marinos ingleses, franceses y americanos que presenciaron el combate. Y si España, dudando un momento de sí misma, dudó injustamente de nosotros, sepa hoy que sus marinos, a tres milliegas de la patria, sin recursos en esta costa enemiga, sin más municiones que las embarcadas, economizando galleta y una libra de carbón, han sabido sobreponerse a tantas penalidades y mostrar una vez más que somos españoles sobre todo*¹⁸.

Después del combate, Méndez Núñez ordenó el regreso, disponiendo que una parte de la Escuadra del Pacífico volviese por ese océano, y otra lo hiciera por el Atlántico. La *Numancia*, la *Berenguela* y la *Vencedora* enfilaron hacia Otahití, donde llegaron con sus tripulaciones diezgadas por el escorbuto. La división, a las órdenes de Méndez Núñez, compuesta por la *Villa de Madrid*, la *Blanca*, la *Resolución* y la *Almansa*, que había llegado justo para participar en el combate del 2 de mayo, se dispuso cruzar el cabo de Hornos para dirigirse a Río de Janeiro. Le aguardaba, en el Plata, la acreposición de la prensa y la hostilidad de quienes, indignados por los bombardeos de Valparaíso y El Callao, sentían pesar sobre sus corazones la violencia de un penoso agravio a la causa americana. Como

16- Novo y Colson, Historia de La Guerra de España en el Pacífico, cit., pág. 453.

17- Ibidem, pág. 478.

18- Cfr. Rafael Olivar Bertrand, "La vuelta al mundo en la fragata Numancia. Cartas crudas, gordas y caladizas de José Emilio Pardo de Figueroa", en *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 1954, volumen XI, pág. 67.

contrapartidarecibiría el respaldo de la colectividad española que para contrarrestar las manifestaciones de rechazo, publicaría su adhesión en *La España*, editada en Buenos Aires por Benito Hortelano, y daría a la prensa una *Corona Poética dedicada a La Marina Española en el Pacífico*, cuya portada reprodujo en parte la litografía que publicó ese mismo año 1866 en Madrid *El Museo Universal*.

El comando de la Estación Naval del Río de la Plata.

Los buques lanzados en demanda del Atlántico sufrieron intensamente. La *Villa de Madrid* navegó a la vela durante casi todo el tiempo, y tuvo quemanejar su aparejo con sólo 24 hombres, pues bajo su cubierta yacían otros 382, hinchados por el escorbuto: 26 debieron ser arrojados al mar. La *Blanca* registró 300 enfermos y 26 bajas, mientras la *Almansa*, por ser la última en entrar en campaña, soportó mejor el frío y la desnutrición. En cuanto a la *Resolución*, perdió en un temporal el timón y el codaste exterior, quedando a merced de los vientos y las olas y careciendo de contacto con las demás fragatas, que llegaron a Río de Janeiro el 29 de junio.

La capital del Imperio le pareció a Méndez Núñez el sitio más apropiado para reparar fuerzas y cortar el paso a los adversarios si, como se temía, intentaban atacar las posesiones españolas del Caribe. Pese a las advertencias de Madrid, esto último le resultaba poco menos que imposible, pues si bien tenía noticias de que navegaban en los mares del sur la fragata *Independencia* y el monitor *Huáscar*, ambos blindados, recientemente adquiridos por el Perú en Europa, era difícil que dichos buques intentasen una operación como la que temía el gabinete español. En cambio, no lo era tanto que dieran cuenta de la *Resolución*, sobre cuyo destino nada se sabía aún.

Desde Río de Janeiro el almirante debió adoptar enérgicas medidas para disciplinar a la Estación Naval del Río de la Plata, cuya indefensión en caso de un ataque era total en razón de sus escasas fuerzas -el vapor *Colón* y las goletas *Wad-Ras* y *Consuelo*- y del alarmante desorden en que se hallaba bajo las órdenes del capitán de navío Francisco de Paula Navarro, cuyo desempeño dejaba bastante que desear¹⁹, a punto tal que venían registrándose desertiones entre la marinería y los oficiales de mar. Alarmado, escribía Méndez Núñez al ministro de Marina que por la lectura de las copias de las cartas que le remitieran Creus y Navarro sobre la referida situación,

19- En nuestro libro *La Armada Española en el Plata...*, ofrecemos detalles al respecto, pág. 221 y siguientes.

“se enterará V. E. del espíritu que reina en los buques que componen aquélla y que tan grande contraste forma con el que domina en los que componen esta escuadra. Aunque no tengo facultades absolutas sobre aquellas fuerzas, por un deber de patriotismo me he creído en el deber de dar al señor mayor general de esta Escuadra las instrucciones que tengo la honra de acompañar [...] Al mayor general he prevenido, además, verbalmente que si lo juzga necesario disponga el cese en el mando y pase a la Península del jefe de aquella Estación, y como en ella sólo quedarán dos goletas hasta el regreso del «Colón», que iba a partir a las Malvinas para auxiliar a la «Resolución», que allí se encontraba reparando el timón, tarea que correspondió al teniente de la Armada Cecilia Lora, quien obtuvo un resultado sorprendente dados los escasos medios con que contaba, después de 440 horas de labor, se encargaría interinamente el comandante más antiguo. No creo, sin embargo, que llegue este último caso.

Conceptuaba, más adelante, ridícula,

la suposición de que nuestros enemigos se atrevan a presentarse en el Atlántico en fuerza que los haga temibles, tanto porque no tienen elementos para ello, porque con los blindados no creo que se atrevan nunca a repasar el estrecho, como porque carecen de medios para sostener la guerra fuera de sus costas. En cuanto a corsarios, no tengo la menor noticia de que exista ninguno en estos mares, y es muy de sentir que los españoles radicados en estos países, y en quienes predomina más el interés que el patriotismo, sean los primeros en difundir una falsa alarma y en dar entero crédito a las patrañas que les cuentan nuestros astutos enemigos²⁰.

Apenas recibido el despacho del comandante de la Escuadra, la reina autorizó la aplicación de los correctivos necesarios para moralizar dichas fuerzas, levantar su espíritu y ponerlas en condiciones de que si llegase el caso puedan corresponder dignamente a lo que de ellas tiene derecho a esperar la nación y el cuerpo a que pertenecen.

Antes de llegar a manos del ministro de Marina las reflexiones de Méndez Núñez consignadas más arriba, se había dispuesto el regreso del capitán Navarro a la Península, y su reemplazo por el capitán de navío José Oreiro

20- *Documentos relativos a la Campaña” del Pacífico (1863-1867)*, Madrid, Museo Naval, 1966, tomo II, pág. 167. Rio de Janeiro, 22 de julio de 1866.

y Villavicencio, quien partió de inmediato y asumió el cargo el 1 de octubre de 1866, por poco tiempo, como se verá en seguida.

En efecto, la reina había concedido amplias atribuciones a Méndez Núñez, a quien se le manifestaba que mientras estuviesen las fuerza en el Atlántico, “no sólo es innecesaria, sino hasta inconveniente la Estación Naval del Plata por el escaso porte de los buques que la componen”, motivo por el cual debía incorporársela a la Escuadra, aunque manteniendo la consignación de la que gozaba para que la utilizara el almirante en la forma en que lo estimase más conveniente.

Con ello se veían aumentadas las responsabilidades del comandante en jefe, quien, “además de todos sus cometidos, quedaba encargado de la protección de nuestro comercio y nacionales en las repúblicas del citado río. para cuyo efecto tomará todas las disposiciones que estime oportunas. disponiendo los correspondientes cruceros y destacando periódicamente a las aguas del mismo uno o más buques de porte, según exijan las circunstancias”.

También se le ordenaba entenderse con los ministros residentes en Buenos Aires y Montevideo en todo lo que se refiriera al mejor servicio encomendado²¹. La disposición se cruzó con una nota del comandante general de la Escuadra en la que se avisaba recibo de la decisión de su gobierno de que volviesen a la Península las fragatas *Villa de Madrid*, *Blanca* y *Resolución* por el mal estado en que se hallaban y que permaneciera en Río de Janeiro la *Almansa*, aguardase a la *Navas de Tolosa* y a la *Concepción*, que marchaban a reunirsele, y que no efectuara otras operaciones que las necesarias para proteger los buques mercantes españoles, asegurando su recalada en el Plata. Expresaba Méndez Núñez que era indispensable contar con un buque blindado. cuanto menos, para noviembre, y, con relación a las características de los de la Estación Naval, aseveraba:

Son inútiles para el objeto que se desea, y si ha de seguir dicha Estación, debe ser formada por uno o dos con cañones de grueso calibre, los cuales desempeñarían perfectamente cualquier comisión que se les diese. El encargado de comandarla debía ser un jefe enérgico y disciplinario, que corre de raíz los abusos introducidos en el sistema de

21- Ibidem. Del ministro de Marina a Méndez Núñez. Madrid. 23 de agosto de 1866. Archivo General de la Administración Civil de Alcalá de Henares (AGCAH), Archivode la Embajada de España en la Argentina, Estación Naval (1865-1898). cajón n° 2, legajo 18. De Méndez Núñez al ministro residente en la Argentina. Río de Janeiro, 23 de septiembre de 1866.

organización y sepa mantener a raya las pretensiones de los residentes españoles de mezclarse en asuntos de la interioridad del servicio.

La preocupación por la reanudación de las hostilidades continuaba.

El 7 de agosto, Méndez Núñez había recomendado al comandante de la Estación Naval que vigilase al vapor norteamericano *Cherokée*, que había salido desde Río de Janeiro con seis cañones y municiones. Si bien se afirmaba que su destino final era California, el almirante temía que las armas fuesen para los gobiernos de Chile o Perú y que en algún puerto argentino, alejado de la vigilancia de las autoridades, se lo armase en guerra. Por su parte, el gobierno de Su Majestad, en la creencia de que podían continuar las operaciones, comunicó a Méndez Núñez que se habían adquirido en los Estados Unidos dos monitores de hierro de dos torres y cuatro cañones de grueso calibre para reforzar la Escuadra de las Antillas, y que se realizaban gestiones para comprar una fragata blindada en Dinamarca. Además, en España estaba lista la *Tetuán* para ser enviada donde se creyese necesario. El almirante debía emitir opinión “por si se resuelve llevar la guerra al Pacífico, acerca de las fuerzas, recursos y plan de operaciones que convendría seguir”²².

Pocos días después de enviado ese oficio, se recomendó a Méndez Núñez que vigilara la embocadura del Plata,

por medio de cruceros cuya duración y oportunidad quedan a su elección, y si V. E. llega a saber de modo fidedigno que las fuerzas navales aliadas han pasado o pasan al Atlántico, queda autorizado para perseguirlas hasta cualesquiera mar a que se dirijan, ya sea el de las Antillas, ya a la Península, confiando Su Majestad en que V. E., con el celo y la actividad que tan acreditados tiene, y penetrado de la importante misión de la Escuadra en esos mares, sabrá frustrar o impedir cualquiera operación que intentaren los enemigos [. . .]. Aun cuando no haya probabilidades de que pasen al Atlántico las fuerzas navales chileno-peruanas, verifique algunas salidas a la mar y se presente sobre el Río de la Plata, no solamente con el objeto de adiestrar a las tripulaciones en ejercicios militares y marineros que den completa seguridad del perfecto estado de los buques, sino para hacer patente que la Escuadra de su mando se encuentra en disposición de

22- *Documentos*, tomo II, pág. 183. De Méndez Núñez al comandante de la Estación Naval y al ministro residente en Buenos Aires. Río de Janeiro. 7 de agosto de 1866; add. AGACAH, legajo citado. De Navarro al ministro residente. Montevideo, 20 de agosto de 1866.

*emprender nuevas operaciones y de hacer frente a cualquiera tentativa que proyecte el enemigo*²³.

Al recibir instrucciones concebidas con tanta desaprensión como ligereza, Méndez Núñez, sin reprimir su contrariedad, respondió el 9 de octubre de 1866 que apenas despachase a la *Resolución* y regresase la *Navas de Tolosa*, que había salido a la mar, enfilaría con toda la Escuadra rumbo al Plata.

*Debo, sin embargo, hacer presente a V. E. que a mi entender, el verdadero punto estratégico para la Escuadra es el Janeiro, pues estando ella aquí no es posible que el enemigo pase sin su noticia, pues ya sea en Montevideo, Santa Catalina o Janeiro habrá de proveerse de carbón, mientras que estando sobre el Plata podría muy bien adelantarse directamente a Río de Janeiro yantes de tener yo noticia haberse internado en el Atlántico. Esto es para el caso que tuviesen tal atrevimiento, que yo no puedo creer, pues seguramente sería en su daño. Mi opinión es que no cometerán tal error y todo lo más que podrían hacer sería enviar algún corsario de mucho andar que nos mortifique, a no ser que animados con sus blindados y cañones de gran calibre, se creyesen mucho más fuertes que nosotros, en cuyo caso tal vez lo intentarían, y esta es una de las razones por las que ya tengo manifestado a V. E. la conveniencia de un blindado nuestro en estas aguas, por más que yo crea que con buenos cañones, superior andar y buen gobierno quizá sea preferible un buque ordinario*²⁴.

El 12 de diciembre, la Escuadra fondeó en Montevideo, y dos días más tarde el almirante Méndez Núñez visitó al presidente de la República Oriental del Uruguay, recibiendo a la vez los saludos de cortesía de sus colegas.

En la capital del Plata le alcanzó una contraorden del Ministerio de Marinasobre el traslado de la Escuadra, según la cual podía permanecer en Río de Janeiro. No obstante, el 7 de diciembre se había vuelto a enmendar lo dispuesto para no disgustar al gobierno del Brasil, a raíz del intercambio de notas entre el ministro de Relaciones Exteriores del Brasil y el ministro residente de España ante la corte imperial, en que aquel pedía un pronunciamiento que asegurase que los buques anclados en la capital carioca no iban a ser utilizados para hostilizar a las naciones del

23- Ibidem. Madrid, 4 de septiembre de 1866.

24- Ibidem. Río de Janeiro, 9 de octubre de 1866.

Pacífico, actitud que el gobierno de don Pedro II vería “como un abuso de su hospitalidad y una violación de la política que adoptó”. Dado el tono imprudente y agresivo con que respondió su representante, Isabel II manifestó a Méndez Núñez, a través del Ministerio de Marina, la conveniencia de pasar al Río de la Plata “sosteniendo a la «Consuelo» en Río de Janeiro, que podrá ser relevada en su oportunidad por el «Colón» o por alguna de las fragatas, alejando con esta movilidad todo obstáculo que pueda contribuir a entibiar las cordiales relaciones que existen entre España y el Brasil, robustecidas recientemente por la excelente acogida y demás auxilios y facilidades que ha encontrado allí la Escuadra”²⁵.

Pero la *Consuelo* había partido ya hacia España llevando de regreso al capitán Francisco de Paula Navarro. Por otra parte, felizmente para Méndez Núñez, la orden de traslado a Río de Janeiro señalada más arriba no había sido cumplida de inmediato, lo cual le evitó un nuevo retorno con los gastos y consecuencias disciplinarias que cada movimiento ocasionaba. La demora en ordenar el desplazamiento de sus buques se debía a las noticias que había recibido del Pacífico, en el sentido de que la escuadra chileno-peruana se disponía a pasar el Atlántico en son de guerra. Así lo manifestó a sus superiores, expresando que de otra manera pudiera aparecer y ellos seguramente dirían que la Escuadra huía, siendo así que si se presentan en el Atlántico yo estoy dispuesto siempre a atacarlos cualesquiera que sea su número, clase y fuerza, pues así cumple a la honra de España y a su Marina²⁶.

Sin embargo su propósito de mantenerse en el Plata fue contrariado por una real orden reservada del 24 de diciembre de 1866, que recibió el 1 de febrero de 1867. En ella se le advertía que apenas tuviera noticia cierta de la zarpada de la escuadra adversaria hacia el Plata, se hiciese a la vela rumbo a Cuba con el fin de apuntalar las defensas españolas en las Antillas, cuyas ricas y estratégicas posesiones podían verse gravemente afectadas por un ataque de magnitud. Pese a asentir acerca de la congruencia de la referida orden, el almirante se creía en el deber de subrayar lo sensible que le era:

abandonar estas aguas de este modo y al comercio español del Plata, pero ante la responsabilidad gravísima que sobre mí recaería si, dejando de cumplimentar la soberana disposición, resultase algún perjuicio a la isla de Cuba, no me es permitido titubear y, sin embargo, en mi opinión, se desconcertarían todos los planes del enemigo, con más ventaja y más

25- Ibidem., pág. 281. Madrid, 7 de diciembre de 1866.

26- Ibidem., pág. 295. Al Ministerio de Marina. Montevideo, 20 de diciembre de 1866.

gloria para nosotros si, reforzando esta Escuadra convenientemente, se hubiera situado en el Estrecho de Magallanes con transportes que la surtiesen de víveres, pues así de ningún modo sería posible que el enemigo intentase el paso del Atlántico; pero ya es tarde y, en mi concepto debió haberse hecho para apoyar la mediación, que tal vez entonces hubiese dado algún resultado, sin que sea mi ánimo al manifestarlo otra cosa que expresar una opinión, pues conozco demasiado los pocos recursos con que el gobierno cuenta y la confianza que naturalmente debía tener en la mediación de poderosas naciones²⁷.

Poco tiempo después de fondear en La Habana, Méndez Núñez recibiría orden de volver al Plata, y, paradigma del deber, enarbolando su insignia en la *Almansa*, puso proa hacia Río de Janeiro, con destino final Montevideo. Llegó a la capital imperial a principios de agosto de 1867 y según lo comunicó al ministro residente de España en Buenos Aires, se aprestó a trasladarse al Río de la Plata apenas concluyesen algunos trabajos en los buques²⁸, lo cual tuvo lugar los primeros días de noviembre.

A medida que transcurrían los días, una pregunta atenazaba a oficiales y tripulaciones y laceraba el espíritu del propio comandante en jefe. ¿Qué sentido tenía mantener una escuadra a miles de kilómetros de los puertos de la Península, mientras comenzaban las gestiones diplomáticas para llegar a un arreglo definitivo con las naciones del Pacífico y cuando, tras muchos sacrificios y desventuras, los hombres estaban cansados y los barcos casi deshechos? La defensa de los intereses comerciales españoles en el Plata podía realizarse ventajosamente por medio de una estación bien montada, con menos dispendio y sacrificio, habida cuenta de que los países de la región aún no estaban en condiciones de asegurar del todo su protección en medio de las luchas intestinas que los agitaban, si bien cada vez se veía con menos simpatía la presencia tuitiva de naves de guerra extranjeras. La pregunta hallaba dolorosa respuesta en las noticias que se recibían de España. El régimen de Isabel II daba sus últimos estertores en medio de las escandalosas actitudes de la reina y de la lucha de los partidos, que se había tornado violenta, en pos de una prensa desenfadada y mordaz.

Informado por sus antiguos compañeros, entre ellos el brigadier Tapete, de la inminencia de una revolución, Méndez Núñez pensó en pedir el relevo, cosa que hizo poco después. En carta íntima, fechada en Montevideo en

27- *Ibidem.*, tomo II, pág. 304. Montevideo, 1 de febrero de 1867.

28- AGACAH, legajo citado. Río de Janeiro, 4 de agosto de 1867.

abril de 1868, cuyo destinatario se desconoce, luego de agradecer los ofrecimientos que se le habían hecho, aparentemente vinculados con los preparativos para derrocar al gobierno, manifestaba:

*No están los tiempos para proponer reformas por más que aquellas sean indispensables, limitándome yo a hacer presentes aquellas que sin faltar a mis deberes no podría dejar pasar desapercibidas. Por lo demás, el ceño de los ministros, las contestaciones agrias y las comunicaciones inconvenientes no me hacen mella. A mí se me podrá mortificar, se me podrá maltratar, se me podrá faltar a la consideración a la que acaso podría alegar algún derecho, pero mis convicciones no ceden ante ningún interés propio, y firme en la conciencia del cumplimiento de mis deberes y con fe en el porvenir, no hay ni puede haber ninguna consideración personal que me haga desviar de la senda de los principios de honradez que mis padres me enseñaron y de los que me imponen mi empleo y mi uniforme. Sé perfectamente cuáles son las consecuencias de esta conducta en los actuales tiempos, pero esto es para mí de poca o ninguna importancia. No me importa ser pobre, y si algún día llego a tener hijos y no pueden ser doctores, procuraré que sean zapateros, pero zapateros hombres de bien*²⁹.

Participación en los sucesos del Uruguay

La permanencia de Méndez Núñez en Montevideo no se circunscribiría a aguardar el desarrollo de los acontecimientos en la Península. El 6 y 7 de febrero de 1868 tuvieron lugar graves acontecimientos en Montevideo, donde el coronel Fortunato Flores se sublevó contra su padre, gobernador provisional de la República. Creus diría que los malos instintos de aquel jefe, de solo veinticuatro años de edad, le venían de la infancia, y que había alcanzado su alto puesto exclusivamente por el influjo paterno.

Agregaba el viejo servidor de Su Majestad Católica que la rebelión obedecía al temor de que el general Venancio Flores apoyase las pretensiones presidenciales de algún candidato dispuesto a poner coto a las demasías de su hijo. Lo cierto es que éste obligó al Jefe del Estado a fugarse junto a sus ministros. El de Relaciones Exteriores corrió a las legaciones extranjeras, pidiendo el desembarco de las tripulaciones de sus buques para custodiar la aduana y los bancos.

29- Cfr. Carlos Ibáñez de Ibero, *Méndez Núñez*, Madrid, Gran Capitán, 1946, pág. 170.

El señor comandante general de la Escuadra del Pacífico fue el primero que tuvo noticia de lo que ocurría, por parte verbal que le dio el oficial de esta cancillería don Andrés de Cruces, que se trasladó a bordo a pesar de una fuerte marejada, y de acuerdo con los jefes de las demás estaciones navales procedió con la mayor actividad al envío de fuerzas de su mando que llegaron a las nueve de la noche y cuya permanencia calmó la agitación que se había apoderado de nuestra población por los peligros que corrían sus vidas e intereses.

Venancio Flores logró dominar la ciudad durante la noche del 6 al 7, ocupando la plaza de la Iglesia Matriz, el fuerte San José y otros puntos. Al día siguiente, el ministro residente de Su Majestad Católica reunió al cuerpo diplomático, en su condición de decano, a instancia de las autoridades uruguayas, y dio lectura a una comunicación firmada por Venancio Flores, en la que pedía que las fuerzas extranjeras desembarcadas, en caso de un combate, tomaran una parte activa y material con las tropas del gobierno y a sus órdenes. La solicitud fue apoyada por los encargados de negocios de Italia y Prusia y con algunas reservas y modificaciones por el de Francia, *pero tanto el general don Casto Méndez Núñez como yo sostuvimos que el auxilio debía limitarse a la defensa de la aduana, en caso de ser atacada, opinión que fue apoyada por el cuerpo diplomático y sobre todo por don Benigno Gil y Vigil, ministro del Perú, y por el señor Blest Gana, encargado de negocios de Chile, los cuales estuvieron además muy atentos con el comandante general de la Escuadra del Pacífico, en las conversaciones incidentales que ocurren siempre entre individuos que concurren a una sesión.*

Esta posición era, obviamente, la más acertada, a la vez que obedecía a una línea de conducta mantenida constantemente por los representantes y jefes navales extranjeros, pues en caso de haberse aceptado la solicitud del gobierno, se habría participado en forma directa en cuestiones internas del Uruguay, lo cual, en el caso de España, resultaba inadmisibles.

Mientras tanto, el mayor general de la Escuadra, que había desembarcado en la mañana del 7, por orden de Méndez Núñez, para obrar de acuerdo con Creus “en la multitud de incidentes que podían surgir”, intentó en ausencia de éste un arreglo con Fortunato Flores, arrancándole una propuesta de sumisión “bastante completa, pero que tenía por condición la garantía

del jefe superior de nuestras fuerzas y que pareciendo por este motivo humillante para el gobierno no fue admitida”.

La situación se agravó y para peor surgió un conflicto de etiqueta militar entre el almirante francés y el italiano, debiendo Méndez Núñez desembarcar para superar con su mediación dicha desinteligencia.

Cuando ya se esperaba un enfrentamiento abierto entre el general Flores y su hijo, éste reconoció la autoridad del gobierno a condición de que se expidiesen pasaportes para él y sus oficiales, y que participaran en la tramitación de los mismos Méndez Núñez y Creus. Tal temperamento pareció bien al cuerpo diplomático, y el almirante español ofreció asilo en la escuadra para evitar todo obstáculo al arreglo. Al atardecer del 7, nueve oficiales pasaron a la *Navas de Tolosa*, desde la cual fueron trasladados al día siguiente al vapor mercante *Charrúa* para dirigirse a Buenos Aires con el coronel Flores y otros dos oficiales que habían permanecido en tierra.

El 8, las fuerzas extranjeras que guarnecían la aduana fueron reembarcadas. Según Creus, los marineros y soldados italianos, ingleses y norteamericanos cometieron algunos desórdenes, *“al paso que los españoles observaron una conducta ejemplar que mereció los elogios de los empleados de la misma y el aprecio del gobierno”*³⁰.

Méndez Núñez rindió, por su parte, un completo informe al Ministerio de Marina, sin que mereciese otra acotación que el consabido “enterado”. Pese a ello, la actuación del almirante y sus hombres, del mismo modo que la conducta del ministro residente, llamó la atención del Congreso de los Diputados. En efecto, el antiguo comandante del *Volador*, Federico de Santiago y Hoppe, por entonces venerable integrante del poder legislativo, se dirigió al presidente del Consejo de Ministros para pedir a los de Estado y de Marina que,

si no tienen inconveniente, le sería muy satisfactorio y cree que al país, dijese o explicasen los pormenores sobre los sucesos en la capital de la República del Uruguay el 6 de febrero, y en que tanta parte tomó España para el restablecimiento del orden y protección de los nacionales, representada por su digno ministro residente señor don

30- AMAE. *Uruguay. Política*, legajo 2.707. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 19 de febrero de 1868. Agregada a dicho despacho hállase la nota cursada por el Ministerio de Relaciones Exteriores al ministro residente español, que en lo atinente a Méndez Núñez y sus hombres expresa: El señor gobernador provisorio me encarga expresar a U. y al jefe de la Estación Española sus más sinceros agradecimientos por la prontitud y eficacia con que se prestaron a aquel pedido, y por la conducta digna de los bizarros marinos españoles, quienes acaban de prestar un importantísimo servicio al país.

*Carlos Creus y el jefe de Escuadra excelentísimo señor don Casto Méndez Núñez, y si el gobierno tiene la intención de llamar la atención de Su Majestad y del país sobre estos oportunos servicios*³¹.

El Duque de Valencia, en respuesta, informó que el gobierno procedería a contestar la pregunta formulada en la primera sesión del Congreso de los Diputados, cosa que hizo, dando a Santiago la satisfacción de ver exaltados los méritos de su antiguo subordinado y amigo, al igual que los del diplomático junto a quien sirviera en el Plata hacía veinte años.

La situación de la República Oriental del Uruguay no había mejorado tras la sumisión del coronel Flores. Los viejos enconos entre blancos y colorados escribirían otra página de sangre el 19 de febrero de 1868, en que murieron casi simultáneamente los jefes de ambos partidos: Bernardo Prudencio Berro y Venancio Flores, respectivamente. Berro penetró con un grupo de sus adictos a la casa de gobierno, mientras otros de sus partidarios atacaban el coche en que se trasladaba el general Flores, ultimándolo a puñaladas. Poco después, los hijos de éste daban muerte a aquél, poniendo fin a la revuelta. Durante cuarenta y ocho horas reinó el terror, pereciendo dos súbditos españoles, en cuya casa de comercio se sospechaba que se habían emboscado los asesinos de Flores³²:

*Tan pronto como el comandante general de la Escuadra del Pacífico tuvo noticia de los tristes sucesos que ocurrían en tierra, envió un destacamento de tropas y marinería para que en unión de los de igual clase de las demás estaciones navales velas en por la seguridad de la población española. Además, don Casto Méndez Núñez bajó en persona el día 20 y ha estado continuamente a mi lado auxiliándome con sus buenos consejos en la multitud de incidentes peligrosos que exigen una resolución inmediata, habiendo dispuesto ayer que se reembarcasen las tropas, a solicitud de este gobierno. y proponiéndose seguir él en la Legación hasta el 1 de marzo para poder acudir a eventualidades que algunos temen en aquel día por la elección de presidente y disidencias que atribuyen a varios candidatos*³³.

La asunción a la primera magistratura del general Lorenzo Batlle, “*educado en los mejores colegios de España, persona ilustrada y de condición suave*”³⁴,

31- Loc., cit. Madrid, 18 de abril de 1868.

32- Ibidem. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 28 de febrero de 1868.

33- Ibidem.

34- AMAE. Correspondencia de las Embajadas y Legaciones. Uruguay. legajo 1.792. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 29 de marzo de 1868.

no traería la ansiada paz, pues el encono entre los partidos había alcanzado su punto máximo. Frente a ello, la preocupación de Creus y de Méndez Núñez aumentaba día a día, por las dificultades que entrañaba proteger “*a los 20.000 españoles que poseen grandes capitales y propiedades cuyo valor no baja de 25 millones de duros, con un comercio marítimo que mantiene en estos mares constantemente unos 50 o 60 buques, deberíamos temer grandes males por efecto de estas convulsiones políticas en perspectiva*”³⁵.

Hacia fines de mayo, la inquietud de comerciantes y obreros que guardaban el producto de sus economías en algunos bancos en aparente estado de insolvencia, se tradujo en la amenaza de provocar actos de violencia siantes del 1 del mes próximo no les cambiaban sus billetes por oro, lo que era absolutamente imposible para esas casas crediticias. “*Es natural [reflexionaba el ministro residente español] que los especuladores inmorales y los conspiradores exploten la exasperación de las clases jornaleras para convertirlas en instrumento de trastornos en el orden político*”.

Para evitar sucesos desagradables, Méndez Núñez y Creus se reunieron con el fin de adoptar las medidas convenientes en favor de los súbditos de Su Majestad Católica. El mismo día -29 de mayo-, el ministro interino de Relaciones Exteriores visitó al diplomático español para solicitarle que “*en unión de los demás agentes de las potencias extranjeras hiciese desembarcar de la Escuadra de Su Majestad un destacamento para que, con las demás tropas extranjeras y las de la guarnición colocarlas en los bancos, que se teme sean atropellados por las masas de jornaleros*”³⁶.

Mientras la agitación crecía en Montevideo estallaba en la campaña una rebelión encabezada por el general Francisco Caraballo.

El 30 de mayo se realizó una reunión en la legación española con la presencia de todos los diplomáticos acreditados ante el gobierno oriental; de los cónsules de Gran Bretaña y los Estados Unidos: el almirante Méndez Núñez; el almirante italiano y los jefes de las estaciones francesa, inglesa, brasileña y norteamericana. Se convino el desembarco de fuerzas extranjeras, “*pero debiendo hallarse reunidas en el punto que sus jefes designasen, a las órdenes de uno de ellos, y que sólo ayudarían a mantener el orden en*

35- Ibidem.

36- Ibidem. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 29 de mayo de 1868.

caso de que las del gobierno no lo pudieran conseguir. De esta resolución se separaron los norteamericanos, que sólo ofrecieron sus fuerzas para la custodia de la casa del consulado de su nación y de la aduana”.

El ministro residente español pasó en seguida a la casa de gobierno, comunicando al presidente lo resuelto y preguntándole si no había tiempo para tomar alguna medida que conciliase los intereses contrapuestos. Respondió Batlle que había ordenado que se efectuara la conversión de los billetes, y que en cuanto al desembarco de los infantes extranjeros, estaba conforme en que se realizase. De inmediato pasaron a guarnecer los puntos establecidos mil cien hombres, de los cuales trescientos pertenecían a la escuadra española. Las tropas de desembarco permanecieron hasta el 9, en que por indicación del gobierno, que aseguró que ya podía atender a la seguridad pública con sus propios elementos, volvieron a embarcarse³⁷. La decidida acción de las tripulaciones extranjeras había contribuido a devolver el orden y a disuadir al general Caraballo de seguir en armas contra las autoridades constituidas.

Dispuesto a partir hacia Río de Janeiro, donde esperaba ser relevado para trasladarse a la Península, Méndez Núñez lo hizo saber al ministro residente y a la colectividad española. Esta decidió despedirlo con un gran banquete, que tuvo lugar el 15 de junio. El almirante debió sobreponerse de “un ataque bilioso” para asistir y pronunciar sentidas palabras de despedida. Hubo una catarata de discursos y dos orquestas ejecutaron el Himno de Riego, otrora prohibido por el absolutismo hispano. También se leyeron versos de discutible factura escritos por “un artesano gallego”³⁸.

Muerte de Méndez Núñez. Repercusión en el Plata

Cuando el almirante Méndez Núñez pidió cuartel para Pontevedra se le respondió negativamente, pues “sólo por motivos de salud de que vuestra excelencia no hace mérito podría otorgársele la gracia que se solicita”. Serenamente respondió a ese evidente propósito de mantenerlo alejado de la escena española, dado su inmenso prestigio, que acataba la disposición, pero que veía con sentimiento que se le negase una petición a que le daban derecho las ordenanzas vigentes,

sin necesidad de recurrir al manoseado pretexto de la salud a que yo no

37- Ibídem. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 14 de junio de 1868.

38- *El Telégrafo Marítimo*. Montevideo, 17 de junio de 1868, año I, N° 141.

*apelaré, ciertamente, aunque acaso podría hacerla con fundamento, por un sentimiento de dignidad y de respeto al uniforme que visto, que no me permite alegar como motivo lo que no es verdad en lo absoluto. Por lo demás yo espero, con espíritu tranquilo y la calma y resignación de quien tiene la conciencia de cumplir honradamente sus deberes, que al fin llegará un día en que Dios quiera concederme lo que hoy me niega el gobierno de que V. E. forma parte, después de una no interrumpida campaña militar de diez años con mando de fuerzas sobre todos los mares del globo, excepto los de la Península*³⁹.

La caída de Isabel II determinó que uno de los jefes de *La Gloriosa*, como dio en ser llamada la rebelión, Topete, escribiera a su antiguo jefe el 6 de octubre de 1868, dándole cuenta de los sucesos y expresándole que enviaba al teniente Pardo de Figueroa como carta viva para que le diese detalles de lo ocurrido. Le decía que la primera orden que firmaría a su llegada a Madrid sería la del regreso del comandante de la Escuadra del Pacífico “para ponerlo al frente del Almirantazgo que debe regir la Marina; por tanto, le ruego que, sin esperar la noticia oficial, entregue usted el mando de esas importantes fuerzas a nuestro amigo Lobo”. Así lo hizo el 5 de noviembre, regresando en la *Navas de Tolosa*, que el 15 de diciembre ancló en Cádiz. Moriría ocho meses después, tras haber rechazado su ascenso a teniente general, el 21 de agosto de 1869, víctima de una enfermedad que no pudieron precisar los médicos y que no pocos atribuyeron a envenenamiento.

Si la noticia del deceso de Méndez Núñez provocó dolor entre la colectividad española en la Argentina y originó diversas menciones a su personalidad por la prensa periódica, en la República Oriental del Uruguay las honras fúnebres alcanzaron características singulares. Apenas conocida su muerte, el vicecónsul español en San José mandó celebrar una función religiosa con asistencia de sus connacionales; por su parte, en Las Piedras, el doctor Sobrón organizó una misa y “parecidas manifestaciones de dolor se produjeron en otros pueblos de esta República”. El obispo diocesano de Montevideo ofreció una misa por el alma del comandante de la Escuadra del Pacífico, pero todo pareció poco a sus muchos simpatizantes que formaron una comisión presidida por Creus “para más suntuosas exequias que se verificarán cuando se presenten en esta rada las naves de guerra españolas que han salido de Río de Janeiro para este puerto”⁴⁰.

39- Ibáñez de Ibero, op. cit., pág. 170.

40- AMAE. Correspondencia de las Embajadas y Legaciones, Uruguay, legajo citado. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo. 14 de octubre de 1868.

El 23 de diciembre tuvo lugar el funeral, con la presencia del presidente de la República Oriental del Uruguay y sus ministros, “prescindiendo en esta ocasión de no asistir a actos públicos de nacionalidades extranjeras”; del almirante Lobo y la oficialidad española, como también otras altas autoridades y público que colmaba el templo.

El oficio religioso fue celebrado en el altar mayor, donde se colocó un majestuoso y magnífico catafalco *“levantado y condecorado por el hábil e inteligente artista español el pintor señor Parra, cuyo desinterés, patriotismo, actividad y gusto ha demostrado de una manera bien alta. Sobre una gradería de unas veinte gradas se hallaba colocado el altar, formando el pie del catafalco en que se veía el nombre del ilustre español a quien se dedicaba, el tiempo escribiendo en la historia, un templete conteniendo una columna coronada y truncada, y por último, tocando con sus alas la bóveda del templo, se veía la fama con su trompeta, cuyos ecos llegan a los más apartados pueblos, descendiendo de los pies de aquella el cortinado negro llamado de plata que cubría el catafalco. A ambos lados del mismo se hallaban artísticamente colocados dos cañones de artillería montados, balas, remos, anclas, tambores, fusiles, banderas y otros varios objetos de guerra y marina que simbolizaban la vida del malogrado Méndez Núñez. Seis lámparas funerarias en forma de grandes pebeteros despidiendo verdes llamas contribuían con su luz eléctrica a la majestad que ensu conjunto presentaba el catafalco”*⁴¹.

De ese modo honró la República Oriental del Uruguay la memoria de Méndez Núñez, cuya figura marcial era admirada aun en Chile y en el Perú. En efecto, una cosa habían sido, para los gobiernos y los pueblos de ambas naciones, los mandatarios miopes y en gran parte ineptos de aquella aciaga década española del 60, y otra los bizarros marinos que habían derrochado heroísmo enfrentándose a tan valientes adversarios.

41- Ibídem. De Creus a la Primera Secretaría de Estado. Montevideo, 25 de diciembre de 1868; add. *La Tribuna*. Montevideo, 25 de diciembre de 1868, año V, N° 1.397.

Los Primeros en el Ártico

Capitán de Navío Félix E. Plaza





El Capitán de Navío **Félix Eugenio Plaza** ingresó a la Escuela Naval Militar el 15 de enero de 1979, con la Promoción 112, egresando como Guardiamarina del Cuerpo Comando Escalafón Naval el 31 de diciembre de 1983. Prestó servicios en Unidades de la Flota de Mar en especial del tipo Corbetas, habiendo ejercido el Comando de la Corbeta ARA Robinson. Tuvo una prolongada actividad en el área académica en especial en la Escuela Naval Militar donde prestó servicios como Ayudante de Año, Jefe de Cuerpo de Cadetes, Jefe de Área Cursos y Subdirector. Se especializó en Armas Submarinas y obtuvo la capacitación en Guerra de Minas en la Armada Nacional Francesa. Asimismo se capacitó como Oficial de Guardia CIC, Oficial Control Antisubmarino y Oficial Control Aéreo Antisubmarino con la Armada de los Estados Unidos. Los años 2013 y 2014 se desempeñó como Agregado de Defensa a la Embajada Argentina en Francia. En el año 2015 fue designado como Comandante del Grupo de Traslado de los Avisos Clase Neftegas, siendo el responsable del alistamiento y traslado de los Cuatro avisos adquiridos en la Federación Rusa. Entre los años 2010 y 2011 cursó la Maestría en Derechos Humanos en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de la Plata. También, se capacitó en el centro de Formación en Management para la Defensa, dependiente del Ministerio de Defensa de Francia, Prospectiva e Innovación Estratégica y Gestión de Conflictos.

Los Primeros en el Ártico

CN Félix E. Plaza

Resumen

Entre Julio y Diciembre de 2015 un centenar de marinos argentinos llevó a cabo la Operación de Recepción, Alistamiento y Traslado al país de los cuatro Avisos Clase Neftegaz adquiridos a la Empresa del Estado de la Federación Rusa Articmorneftegazradvenka, desde los puertos de Archangelsk y Murmansk. Este es el relato abreviado de las experiencias del Comandante de dicha operación.

Abstract

Between July and December 2015, a hundred Argentinean sailors carried out the operation of Reception, Readiness and Transfer to the country of four Avisos Neftegaz Class bought to the Russian Federation Company Articmorneftegazradvenka, from the ports of Archangelsk and Murmansk. This is a brief narration of the Commanding Officer experiences.

Introducción

A mediados del año 2015, estando destinado en la Dirección General de Personal y Bienestar de la Armada, me comunican que había sido designado como Comandante del Grupo Traslado de los Avisos Clase Neftegaz. El destino me colocó en una situación sorpresiva, desafiante, exigente, apasionante, plagada de incertidumbres, con pocas certezas. Nunca había imaginado lo que significa realmente la soledad del Comando; jamás me sentí más intranquilo, pero tampoco más vivo. Fueron cuatro meses y medio durante los cuales viví con los nervios a flor de piel, con los dientes apretados, siempre abierto y esperando lo mejor pero, a la vez, preparado para lo peor.

La primera indicación que el destino me pondría en este lance se dio en el mes de noviembre del 2013. La Armada estaba en la búsqueda de buques auxiliares para reforzar las tareas propias de presencia en el Atlántico Sur y en apoyo a las actividades antárticas. Surgió una oferta en Rusia, dos buques en el puerto de Arkhangelsk (a partir de ahora ARK) y dos en Murmansk (a partir de ahora MUR).

En ese momento yo prestaba servicios en un lugar que consideraba la cúspide de mi carrera, el punto inigualable: era Agregado de Defensa a la Embajada Argentina en Francia y llevaba casi un año viviendo en París. Siendo el oficial de la Armada más próximo a Rusia me ordenaron ir a hacer la primera inspección a esos buques en particular a los dos de ARK.

Mi impresión al visitarlos fue dual, por un lado me impresionó la fortaleza de esos buques, las posibilidades que ofrecían, su versatilidad, su aptitud para multiplicidad de tareas auxiliares en nuestros mares. Sin embargo aprecié otras cosas; los buques, si bien parecían funcionar, distaban de estar limpios, prolijos o bien mantenidos estructuralmente. A la vez, los registros de horas de funcionamiento y mantenimiento de equipos y sistemas eran, al menos, confusos. Al irme me dije, “pobre de aquel que tenga la responsabilidad de alistar estos buques, de ponerlos en condiciones y llevarlos al país”. El destino me devolvió la parada, ese “pobre” fui yo.

Suelo comentar a modo de broma que en esa visita a ARK sellé mi destino con un hecho fortuito. Hay una calle peatonal en esa ciudad que es un paseo que está poblado por varias estatuas de personajes míticos, desde un jinete domando a un pez a un viejo casi enano vestido con un sobretodo raído.



El TUMCHA (AVBA) a muelle, el NEFTEGAZ 61 (AVPA) en Arkhangelsk. Inicio de los trabajos.

Esa última estatua de bronce, muestra un lustre particular en su mando derecha y nariz. Dice la tradición lugareña que quien visita la ciudad, estrecha la mano del anciano y frota su nariz, alguna vez volverá. Ese fue mi caso. Como marino soy supersticioso, pero en este caso tengo motivos.

Mientras yo terminaba mi misión en Francia y retornaba al país, la Armada siguió trabajando en la compra de estos buques. Envío una comisión más importante para evaluar todos los buques y avanzó en el contrato de su adquisición. En ese momento ya había designado a un futuro comandante, un oficial muy cercano a mí, amigo desde la niñez, compañero de rugby, de colegio, de una vida, el CN Germán Arbizu.

El destino marcó que tuviera un problema de salud. Al buscar un relevo, con la operación decidida y en marcha, se decidió que ese relevo fuera yo. Cuando me fue comunicada la designación sentí muchas cosas, por un lado el dolor de ocupar el lugar de un amigo sabiendo lo que para él significaba, pero a la vez la enorme alegría de ejercer en estas extrañas circunstancias un Comando en el mar que, a esa altura, creía definitivamente perdido. Los atrasos en el viaje a Francia, sumados a idas y vueltas en los tiempos de ascenso, habían impedido que ejerciera el Comando en el mar como Capitán de Navío. Ésta era mi revancha.

La designación y los preparativos para el viaje.

Cuando fui designado empecé a leer todos los documentos preparatorios sobre los buques, pero en especial sobre el contrato, la operación planificada, sus hitos claves, sus rigideces y posibles fricciones.

El día de mi designación ya se estaba tramitando la resolución para la salida del primer grupo hacia Rusia. Lo primero que atiné a hacer es demorar esa salida una semana, ello resultó acertado: la verdad es que la deberíamos haber demorado un poco más.

Lo otro que aprecié es que el grado de complejidad en materia de Relaciones Internacionales era alto y que, al momento, poco se había concretado fehacientemente. Esa parte de la operación me parecía que no estaba bien sustentada. Los hechos me darían posteriormente la razón. Esa fue una de las fricciones más graves de la operación. Ello y la absoluta carencia de apoyo de la Armada Rusa o de cualquier otro organismo oficial de ese país.

Me parece oportuno antes de seguir, referirme a los nombres con que los buques fueron bautizados. Como Avisos la tradición naval marca que deberían llevar nombres de tribus indígenas, Toba, Ona, Yamana, etc; o bien personalidades que de alguna manera se destacaron en su servicio a la Armada.

Inicialmente se había pensando en la segunda opción. Se había decidido poner nombres de caídos en el Conflicto del Atlántico Sur, buscando representantes de distintas jerarquías. Creo que acertadamente se apreció que el elegir un nombre podría generar debates sobre por qué ese y no otro, lo cual no repercutiría favorablemente en la Armada.

Por esta razón, se decidió dar nombres de accidentes geográficos, propio de buques auxiliares, y asociarlos a la toponimia de nuestras Islas Malvinas. Así fue como entre los comandantes designados y quien suscribe, se eligieron los cuatro nombres, asociados a sus indicativos permanentes, el Aviso A.R.A. Puerto Argentino (A21), el Aviso A.R.A Bahía Agradable (A23), el Aviso A.R.A. Estrecho San Carlos (A 22) y el Aviso A.R.A Islas Malvinas (A 24).

El detalle de la operación planeada

En primera instancia el Plan bosquejado para la Recepción, Alistamiento y Traslado de las cuatro Unidades Clase Neftegaz en forma resumida, establecía las siguientes acciones, que estaban refrendadas en los documentos aclaratorios que acompañaban la Resolución Ministerial de Salida del Personal.

Un primer grupo constituido por 26 personas llegaría a ARK y se concentraría en recibir y evaluar profundamente el estado de los buques allí estacionados. Es decir el Tumcha (Bahía Agradable, AVBA) y el Neftegaz 61 (Puerto Argentino, AVPA). Eso se decidió así pues, de manera inicial, se apreciaba que eran los dos buques en peor estado, principalmente el Tumcha.

Ese primer grupo, que podríamos denominar Grupo Recepción, estaba integrado por los que eran contractualmente encargados y habilitados para recibir los buques y disparar los pagos parciales de las etapas. Ellos eran el CL Eduardo Fondevila Sancet, el CN Eduardo Bellino y el CN Luis Poli, como especialista en propulsión. Este último luego sería miembro de mi pequeño Estado Mayor Embarcado, como responsable logístico.

A ellos se sumaba quien escribe como Comandante del Grupo Traslado, los cuatro comandantes de los buques, los cuatro jefes de máquinas, un oficial jefe contador como encargado de finanzas y compras, luego doce suboficiales de diferentes especialidades de las diferentes dotaciones que serían los encargados de las evaluaciones iniciales.

Hubo alguien más que se convertiría en una figura clave y vital en nuestra operación el AGCV, ex teniente de Navío Alejandro Belikow, como intérprete. Destaco que llamarlo intérprete es minimizar el rol que cumplió en la operación: más allá de que el ruso, es su lengua materna, por lo cual lo habla como un nativo, conoce además las costumbres e idiosincrasia de su pueblo ancestral, si bien él es bien criollo. A ello suma una experiencia profesional en el ámbito de las relaciones internacionales, una profunda y acabada cultura general y un criterio sin fisuras. Fue de alguna manera mi consejero y confidente en muchos momentos difíciles. Su tarea estuvo más allá de toda ponderación.

Aproximadamente el 20 de agosto de 2015, es decir, un mes después, llegaría el segundo grupo integrado por 82 personas que completaría las dotaciones de los cuatro buques sumado al CF Víctor Ortiz, potencial relevo del Sr. CL Fondevila y quien se sumaría a mi Estado Mayor Embarcado. Este grupo arribaría a la ciudad de Murmansk.

Previo a la llegada del segundo grupo que se encargaría de profundizar la evaluación de los buques apostados en MUR, el Sr. CL Fondevila y el Sr. CN Bellino viajarían a ese lugar a fin de efectuar una rápida inspección a los buques allí apostados, para firmar la recepción de los cuatro buques. Se descontaba, erróneamente que los de ARK estarían casi listos luego de un mes de trabajos.

La idea era en ese punto, navegar con los buques desde ARK hacia MUR para, en ese puerto, concentrar el grupo y finalizar allí el alistamiento del grupo. Ello nos insumiría el otro mes previsto de estadía en Rusia. Como se verá nada de ello se cumplió.

Por contrato los buques se recibían en estado operativo como un todo, es decir los cuatro juntos; no era posible recibirlos como Unidad, tampoco de a pares. También es importante tener en cuenta que los buques de ARK con los certificados vencidos estaban imposibilitados de navegar bajo bandera rusa. Sólo lo podían hacer con pabellón argentino. Esa restricción y la necesidad de recibir los buques previo a la llegada del segundo grupo eran condicionantes severos de la operación de recepción. Es decir, para juntar los buques en MUR, había que portar el pabellón argentino, es decir debían ser dados de baja de los registros rusos e incorporarlos al inventario de la Armada Argentina. Para ello había que pagarlos totalmente, pero restaba el alistamiento final. Era una ecuación que sólo cerraba existiendo una enorme confianza en todos los actores involucrados.

La idea de maniobra era recibirlos e izar el pabellón argentino en forma casi coincidente con el arribo del personal de segundo grupo. Por ello la navegación entre ARK y MUR se haría en condiciones marginales con una dotación sólo compuesta por el primer grupo, sumada a asesores rusos. Ello no constituía ni remotamente una dotación equilibrada.

En definitiva para completar la misión se debían materializar los siguientes puntos decisivos en forma secuencial:

1. Arribo primer grupo a ARK.
2. Verificación exhaustiva, reparación, puesta a punto y alistamiento parcial para navegación corta de los dos buques en ese puerto.
3. Viaje a MUR CL Fondevila, verificación rápida de dos buques allí apostados. Recepción de los cuatro buques, cambio de bandera.
4. Navegación entre ARK y MUR del AVBA y AVPA.
5. Arribo del Segundo Grupo de personal a MUR.
6. Verificación detallada de buques. Alistamiento de los cuatro buques.
7. Zarpada del Grupo Completo desde MUR.
8. Escala en Casablanca (Marruecos) y Salvador Bahía (Brasil).
9. Arribo a Buenos Aires.

Por supuesto el viejo adagio que indica que ningún plan resiste la primera salva, se cumplió como una verdad del tamaño de un templo. Sólo una parte se cumplió de la forma prevista y, dadas las alteraciones, alguna de las acciones tomadas derivaron en severas fricciones para el desarrollo de la operación.

Antes de pasar al relato de lo finalmente acontecido y ejecutado debo explicar otro punto central de la operación, que implica detallar los actores involucrados en la misma.

Los Actores

Estos buques fueron comprados por la Armada Argentina a la Empresa Artimorneftegazradvenka (a partir de ahora ARTIC), perteneciente al Estado de la Federación Rusa. Si bien estos son los actores contractuales, no fueron los únicos involucrados. El motivo es sencillo, la empresa vendedora pretendía vender los buques en el estado y en lugar en que se encontraban, hecho que la Armada Argentina no podía aceptar. Por ello se introduce el tercer actor, la Empresa Polar Global, que fue la que presentó los buques a nuestra Armada.

Los integrantes de la citada empresa tenían una relación anterior tanto con la institución como con la actividad naviera y marítima rusa, habiendo sido proveedora en el país de la flota pesquera rusa en la época de los acuerdos

marco de pesca. Ellos fueron quienes presentaron la oferta rusa a la Armada. Cuando hablo de ellos me refiero en especial a tres personas que posteriormente para esta aventura constituyeron la mencionada empresa Polar Global.

La intervención de Polar Global satisfacía la brecha entre la intención de la empresa vendedora de vender los buques como estaban y la idea de la Armada de comprarlos en estado operativo. Este estado operativo era un detalle del estado de funcionamiento de los equipos y sistemas, incluido en el contrato como un Anexo, además de incluir el alistamiento previo a la zarpada. Para la ARA ese estado operativo debía asegurar no sólo el traslado seguro, sino que, a nivel de funcionamiento, los buques al arribar al país tuvieran un remanente de capacidades para operar e incorporarse a sus comandos como un elemento útil.

Si bien la Empresa Artic firmó el contrato con la Armada comprometiéndose a entregar los buques en estado operativo, ese compromiso fue una ficción, pues ellos tenían un contrato paralelo con Polar Global para que esta empresa fuera la encargada de poner a los buques en la condición contractual requerida por la Armada.

Es decir que la empresa Polar Global, a través de un contrato paralelo con Artic, se hacía responsable de la cláusula contractual refrendada por la primera empresa mencionada, cobrando una parte del precio de los buques. Para ser absolutamente claro, la empresa vendedora Artic no hizo gestión alguna por mejorar los buques antes de su entrega.

Otro actor son las tripulaciones rusas de los buques, algunos de cuyos integrantes navegarían con nosotros hasta Argentina. Ellos harán esa navegación contratados por Polar Global, ya licenciados de Artic. Al venderse los buques los tripulantes perdían sus trabajos.

A la vez la empresa Polar Global contrató para poner en estado operativo los buques de ARK, una brigada de trabajadores expertos en reparaciones provenientes de Crimea, pero no empleados de Artic, ellos conviven en los buques con los tripulantes. Son los llamados RPK.

En más de una oportunidad surgen contrapuntos y discusiones entre ellos,

incluso en temas de relevancia como horas remanentes y estado real de mecanismos y sistemas. Muchas veces esas divergencias son producidas por nuestras demandas.

Polar Global también por contrato era responsable de alistamiento previo a la zarpada, ello incluía principalmente provisión de combustible, lubricantes, agua potable y víveres. Es decir salvo contingencia mayor Artic, no existía para nosotros.

La empresa intermediaria que se constituyó Ad Hoc para esta operación, no tenía grandes dimensiones, pero sí los contactos imprescindibles en Rusia y el adecuado nivel técnico y operativo para ser un interlocutor eficiente y comprensivo.

Evidenció a lo largo de la misión un sólido compromiso que aún se mantiene, por supuesto hubo discusiones a veces severas, pero siempre primó la meta común que nos habíamos impuesto. Ellos se exigieron al máximo y la realidad es que finalmente cedieron a nuestros reclamos, en forma más abierta que lo que hubiéramos esperado en un principio. Puedo resumir que la relación fue de mutua comprensión y de compromiso absoluto por llevar los buques a buen puerto.

Nuestros esfuerzos, el de todos allí se chocaban con una realidad. Estábamos en proximidades del Ártico, en una Rusia desconocida, donde todo era difícil y toda nuestra capacidad de reacción se tensó al extremo. No disponíamos de astillero internacional como respaldo, sino de la suma de los esfuerzos nuestros y de una pequeña empresa comprometida y dinámica.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es que Artic, deseaba mantener la operación con un muy bajo nivel de exposición, por lo que deseaba que nuestra permanencia fuera lo más breve posible. El motivo era sencillo: en el ambiente marítimo ruso no se veía con buenos ojos la venta de buques. Hay que pensar que una firma que en el periodo soviético operaba 65 buques, se estaba quedando con menos de cinco. Los buques vendidos significan gente que no trabaja. Por otra parte la venta era a un precio muy bajo. La justificación basada en el estado de conservación de los mismos, se veía desmentida por nuestra presencia y lograda pretensión, de sólo efectuar unas rápidas reparaciones y llevar los buques al otro extremo del mundo.

Parte de la explicación de Artic y de quienes de alguna manera estaban ligados a ellos, era a causa nuestra bajísima capacidad profesional. Incluso las tripulaciones rusas que estaban en los buques, al principio nos trataban como amateurs. De a poco nos fuimos conociendo y respetando mutuamente.

Había además de estos actores principales de otros temas involucrados, que producían fricciones y planteaban condicionamientos eran los siguientes:

Los servicios logísticos locales: la calidad de los materiales y los trabajos realizados en algunos aspectos dejaban mucho que desear. Se apreciaba falta de profesionalismo y desinterés por parte de los trabajadores y los responsables de satisfacer las demandas logísticas. En Rusia, además, rige el “primero se paga, después hago”. Ello se contrapone con nuestras regulaciones administrativas de contrataciones y produjo inconvenientes, sólo una gran flexibilidad, persuasión y paciencia, sumados a una cuota de suerte, nos permitió salir adelante.

Los agentes logísticos de la zona veían en nosotros una fuente de recursos a explotar. Si bien no alcanzamos nunca a saber cómo se relacionaban comercialmente entre todos, sí nos dimos cuenta de que el dinero que nosotros pagamos debía alimentarlos a todos. Nuestras aspiraciones de austeridad y nuestros procedimientos administrativos, conspiran contra la eficiencia. Esto fue especialmente cierto en el sector portuario, donde el grupo es cerrado y se constituyen monopolios férreos que no pudimos romper, pero que chocaban con nuestros procedimientos.

Por otra parte existe **la barrera idiomática** e incluso el no estar en condiciones de interpretar la forma de ser de los rusos. Resulta de extrema complejidad hacerse entender o interpretar lo que ellos piensan, no sabiendo verdaderamente sus intenciones y deseos. Sólo lo evitábamos con quien a esta altura era una pieza vital, el ya nombrado y elogiado “Rusa” Belikow. Pero él no podía estar en todas partes en todo momento.

Habiendo definido la totalidad de los actores se puede apreciar que la Marina Rusa no figura entre ellos. No es un olvido, sencillamente no jugó ningún rol, tampoco ofreció ni brindó ninguna ayuda. Como los buques eran de una empresa ajena al ámbito de la defensa, la Marina Rusa sólo compartió con nosotros algunos encuentros protocolares.

La primera complicación

Lo planeado fue cumpliéndose pero con cierta demora hasta el punto decisivo 3, de los detallados. Es decir, arribamos a ARK, empezamos a trabajar, conocer y contribuir a reparar los buques apostados en ese puerto. Luego los responsables de la recepción técnica viajaron a MUR para efectuar una rápida inspección de los buques en ese puerto. Se aceptaron los cuatro buques, haciendo un acto de fe en la empresa que los debía continuar preparando, y empezamos los trámites de cese y alta de bandera.

En ARK, particularmente el AVPA evidenció sucesivos inconvenientes serios, de los cuales se tenían noticias previas de algunos, y de otros no. Eran ambas líneas de eje y dos generadores.

Se confirmó que en ambas líneas de eje del AVPA había problemas; por un lado en el sistema de control de la Hélice de Paso Controlable (HPC) de estribor había evidencias de dilución de aceite y entrada de agua que había contaminado el circuito, en el eje de babor la bocina tenía filtraciones, éstos últimos datos se conocían pero se había minimizado la magnitud de la degradación.

Luego de serias discusiones sobre los límites de dilución y de pérdidas de aceite, se acordó la necesidad de una entrada a dique. Hubo profundas discrepancias, idas y vueltas, pues para Polar Global, que era la responsable de pagar esa reparación, constituía un evento más que importante, medible en tal vez más de un par de centenares de miles de dólares. Finalmente el criterio técnico primó sobre otros y se encaró la entrada a dique, que no fue sencilla. Ese hito merece destacarse y evidencia el sólido compromiso de la empresa para asegurar el éxito de la misión.

Teniendo en cuenta el plan original que implicaba el traslado del AVBA y del AVPA a MUR para el alistamiento del grupo en conjunto en ese puerto y la disponibilidad de diques en ese lugar, se decidió que hacer la navegación a MUR, en las condiciones del momento, era razonable por su corta duración y efectuar la entrada a dique en el mencionad puerto. La idea de concentrar los buques en un solo lugar, el más cercano de los dos, el único que no se congelaba en caso de un hipotético adelanto del invierno era lo adecuado, desde el punto de vista logístico y operativo.

Había otro problema en el AVPA, un generador, evidenciaba fallas graves que hacían necesario un desmonte y recorrido total. Para ello se contrató a dos especialistas que hicieron un trabajo artesanal de impecable calidad y en un tiempo realmente ajustado. El resultado de esta reparación fue realmente óptimo.

Una de las evidencias jocosas del panorama que nos encontramos y la lucha que implicaba cada decisión, era la actitud del Jefe de Máquinas ruso del AVPA. Nuestro personal técnico encabezado por el CN Poli, apreció vibraciones anormales en el generador. Se lo expresó al Jefe de Máquinas, asesor de la empresa que ponía en condiciones el buque. Éste oficial ruso tomaba nota y al otro día nos daba parte de haber solucionado el problema. Íbamos a chequear y el comportamiento era igual. A la tercera vez, nos llama, el generador estaba en marcha, nos dice solemnemente que no había más vibraciones y como prueba coloca una linterna apoyada en uno de sus extremos. La misma empezó a saltar hasta caer del bloque, lo cual evidenciaba el nivel de vibraciones. El maquinista ruso, nos decía, “ven como funciona de suave”. Finalmente con su apoyo convencimos a la empresa de la necesidad de reparar el equipo. El marino ruso fue tajante en su discurso diciendo que era vital reparar ese generador, todo lo contrario a su versión anterior. Algo parecido sucedió con el nivel de pérdidas de aceite de los ejes. A partir de allí entre nosotros empezamos a llamarlo “*Mil Versiones*”.

Habiéndose firmado la recepción y disparado los pagos, se iniciaba el trámite burocrático de cambio de bandera e incorporación de los buques a la Armada. Ese cambio de bandera sufrió más demoras que las esperadas. Faltaba ajustar algunos documentos y detalles, que produjeron una demora. Eso a nivel empresarial ruso.

Luego surgió la realidad del estado de nuestros trámites diplomáticos: nuestra autorización oficial para portar la bandera en territorio ruso llegó pasados treinta días. Este hecho, que nos parecía grave en ese momento, poco tiempo después perdió sentido. Lo mejor hubiera sido no cambiar la bandera hasta último momento.

Esos treinta días fueron de incertidumbre, pues los rusos dieron de baja de sus registros a los buques mientras la ARA los incorporó, dándole

todos los atributos necesarios: nombre, Indicativo Internacional, etc. Pero el gobierno ruso no nos había autorizado a izar nuestra bandera, es decir éramos sencillamente parias. Por razones prácticas de discreción, gremiales, restricciones de los lugares de asiento y de opinión pública en el ambiente marítimo, en MUR seguíamos con una pequeña bandera rusa, en ARK mostrábamos una pequeña bandera celeste y blanca.

Pero a ello se sumó otro inconveniente: los buques sin autorización para izar la bandera como buques de guerra, tampoco podían navegar. Es decir no contábamos ni con autorización para mostrar el pabellón y menos aún para navegar por aguas interiores ni territoriales rusas. Los dos trámites se atrasaron y condicionaron enormemente nuestra misión. Es quizás superfluo, pero conveniente explicar, que el proceso de transformar en buques de la Armada de un tercer país a buques civiles de Rusia en su territorio, requiere al menos un aval del Gobierno local que tardamos en obtener.

Ese fue el impedimento que condicionó la operación en forma absoluta, siendo el hito negativo más importante, que pudo haber sido catastrófico y sólo fue grave. Pero la situación que he detallado fue el obstáculo más grave del proceso. A la vez, ese hecho fue el emergente de una realidad luego multiplicada a lo largo de la operación, me refiero el desfase que existió entre las necesidades de la operación y las respuestas brindadas en el ámbito de las relaciones exteriores.

Como se irá viendo a lo largo del relato, las trabas burocráticas impuestas por la Federación Rusa, sumadas a las incidencias variables de la misión, hacían muy complicadas las tramitaciones que normalmente son sencillas. Para la autorización de tránsito por aguas territoriales, las normas locales exigían una precisión en la fecha de zarpada y una antelación en su determinación que en las condiciones nuestras, sólo podían surgir de un proceso de adivinación. Hubo de esa forma cuatro fechas previstas, con sendos trámites para cuatro fechas distintas, que iban llegando el mismo día en que vencían, es decir el de esa estricta fecha.

En breve resumen, el concepto rector que debería regir toda operación militar en el exterior, es decir que los trámites de relaciones internacionales se ajusten a las necesidades de la operación, aquí no se produjo, sucedió exactamente al contrario.

La imposibilidad de reunir el GT en MUR me obligó a repensar todo: la planificación inicial previa, apreciando una serie de inconvenientes que surgían desde todo punto de vista, principalmente logístico, conducción, ejercicio de la supervisión de la acción planeada, duplicación de esfuerzos entre dos lugares situados a 1500 km. etc.

El segundo grupo de personal indefectiblemente llegaría a MUR en lugar de ARK, su destino final. Intenté a través de la Armada y la Agencia Logística, que se cambiara el tramo final de los pasajes del personal, para ajustarlo al asiento de sus respectivos buques. Ello hubiera sido una salvación en ese momento. Lamentablemente el preaviso, alrededor de una semana, fue escaso y no se cambiaron los pasajes. Por ello la mitad del segundo grupo llegó a un destino, alejado los ya mencionados 1500 km, del ya inamovible asiento de sus buques.

Resolví en forma paulatina este inconveniente, a través de tres traslados sucesivos de personal, el primero en avión y los otros dos por tren. Ello se fue produciendo de manera coherente con la necesidad de trabajos y adelanto de los mismos en cada ciudad.

La cuestión del dique

La decisión de entrar a dique fue también relevante y condicionó en especial los plazos previstos de la operación. La decisión en principio se tomó habiendo transcurrido casi un mes de nuestro arribo, las muestras de fluido hidráulico del HPC, no daban margen para la duda. Podría haber existido en emergencia una alternativa, pero inicialmente la decisión era casi obvia, en especial cuando se pensaba en el breve traslado a MUR y la cantidad de opciones de dique en ese lugar.

Al abortarse ese traslado, el panorama cambiaba. En ARK había sólo un dique apto, muy solicitado y con un plan de ocupación que dejaba pocos espacios. A la vez tenía relación con la Marina Rusa, por lo cual las normas de seguridad eran muy estrictas y el precio mayor. Esto último no era nuestro problema, pero sí de Polar Global. Incluso en ese dique no se aceptaban en primera instancia buques extranjeros, de haberse previsto esta alternativa hubiera sido deseable atrasar el cambio de bandera. Pero ya era tarde.

Se fijó una primera fecha de entrada a dique, alrededor del 17 de septiembre. Ello ya implicaba una demora en cuanto a la fecha de zarpada prevista, pero aún manejable. Allí surgieron una serie de elementos que parecía una comedia de enredos. Para concretar nuestra entrada hacían falta múltiples autorizaciones de distintos organismos y dependencias. Finalmente cuando el último papel llegó la tarde del 17 de septiembre, nos enteramos que el dique se había ocupado esa mañana. Parecía una tomada de pelo y creo que lo fue.

Nos prometieron entrar el 23 de septiembre, una semana de demora, todavía aceptable, pero surgió un nuevo elemento de fricción y tampoco logramos el ingreso. Cabe destacar que cada nueva fecha de dique implicaba una nueva fecha estimada de zarpada del grupo y una nueva gestión diplomática, cada vez más trabada, de nuestra Embajada en Moscú.

Allí comenzó a surgir en algunos protagonistas de la aventura una posible alternativa, es decir zarpar separados, adelantar la zarpada de los buques en MUR es decir el AVES y el AVIM y que los otros dos zarparan después.

Me opuse a ello por varias razones, pero en especial porque juzgaba que la concentración de cuatro buques nos hacía más fuertes que dos subdivisiones separadas. Zarpando con 10 ó 15 días de diferencia, ello nos debilitaría en aspectos claves.

Teníamos un solo médico, un solo contador, las escalas se complicarían al duplicar requerimientos y estadías, teníamos un stock de repuestos que habíamos adquirido pero si lo dividíamos habría elementos vitales que sólo estarán en un subgrupo. Para mí, la separación era inviable y así lo expresé, incluso para mí era preferible irnos sin entrar a dique antes que zarpar separados.

Había otros dos inconvenientes con la demora. En primera instancia el primer grupo, al cual pertenecían los integrantes del grupo recepción (CL Fondevila y CN Bellino), junto al suscripto, los comandantes, jefes de máquinas y algunos suboficiales, vencían sus tres meses de estadía en Rusia sin visa especial, el día 19 de octubre. Los límites de los integrantes de la empresa se vencían antes. Además si nos demorábamos más allá del 16 de octubre, la entrada a Casablanca estaría seriamente comprometida,

para llegar como era mandato el 5 de diciembre. Había que zarpar, como último día, el 23 de octubre.

Todos mis temores se hicieron realidad, zarpamos el 22 de octubre sin nadie de la empresa, ni del grupo recepción y con el primer grupo de tripulantes sin poder salir de los buques los tres últimos días.

Finalmente luego de idas y vueltas, demoras y entredichos el buque entró a dique el día 2 de octubre, saliendo el día 20 de octubre. Fue marginal y complejo, pero se logró. Vendría el alistamiento del AVPA en 36 horas, otra proeza que hay que valorar. Pero ello lo relataré más adelante.

La estadía en dique seco fue compleja y hasta casi irritante. El sólo proceso de seguridad para ingresar a predio parecía una parodia de película de suspenso, cada día se debía entrar en un vehículo polarizado, un número muy limitado de tripulantes, mostrando cada pasaporte que era revisado en forma exhaustiva, maximizando controles, no se podía salir y entrar, salvo por grupos concentrados y bajo vigilancia.

La transformación en buques de nuestra Armada

Más allá de los trabajos en los equipos y sistemas había otro aspecto clave en el alistamiento de los buques: transformar esos desordenados barcos rusos en Unidades de nuestra Armada. Ello implicaba no sólo limpieza y orden, lo cual no fue menor, sino pintar los buques de gris.

Dicho así, no parece algo complicado: había que pintar los buques que debían llegar al país con el color gris horizonte tradicional de nuestros cascos. El proceso no fue sencillo, desde la adquisición y provisión de la pintura, hasta la tarea propia del pintado fue una proeza de nuestra gente.

Todavía tengo la imagen del personal, independientemente de su jerarquía intentando vestir de gris, buques que son grandes, son avisos, pero no de los que estamos acostumbrados. Tienen 83 m de eslora, 16 de manga y desplazan 2800 T. Había que pintarlos en el norte de Rusia y con muy poca infraestructura disponible, sin andamios, ni grúas, ni nada de ello. Ver a nuestra gente pintando el palo militar, a 20 metros sobre la cubierta, sentados

en una plancha, asidos con una mano y pintando con otra, es una imagen que no se borra, creo que mis oraciones sumaban sostén al cinturón de seguridad.

El pintar los números fue otra pequeña proeza. No teníamos los moldes, nuestra gente los sacó un poco de la galera, se unieron cartas náuticas viejas y midiendo con una pequeña regla, se medía lo que los NOCEM daban como pauta, para dibujar cada cifra. Luego con ese modelo se hacía el dibujo en el casco y se pintaba, los números que hasta hoy lucen esos barcos, no salieron de los modelos del Arsenal que están sólidamente contruidos, fueron paridos en la camareta de esos buques en el norte de Rusia, midiendo con regla y sobre viejas cartas náuticas.

También había que convertir locales en cámara de oficiales, reformar camaretas, adaptar alojamientos, todo ello se hizo a pulmón, hubo comandantes que alfombraron sus camarotes o colocaron ellos mismos piso flotante en los suyos, oficiales que armaban las facilidades de sus cámaras, nadie se lamentó, no hubo ofendidos, se trepaban a los palos y pintaban a la par de los cabos. Las mujeres lijaban y limpiaban a la par de los hombres. Se consolidó un grupo de tripulaciones fuera de serie.



Creando los moldes de los números.



Pintando los números.

Moral de la tripulación

En todo momento aprecié una elevada moral en todo el grupo. Existió un fuerte compromiso con la tarea a cumplir y estoy convencido que el personal estuvo a la altura de la importante misión que se le encomendó.

Es relevante tener en cuenta que el personal solo disponía de una jornada

de franco de fin de semana y que en el periodo de estadía en la Federación Rusa, sólo se les dio tres días libres para efectuar una breve gira turística.

En definitiva la tripulación dio mucho más de lo exigible y tengo la profunda sensación, que les dimos menos de lo merecido. Si se suma a la etapa en Rusia, lo efectuado en navegación que luego detallaré, considero que esas tripulaciones hubieran merecido una escala europea o al menos una escala antes de atravesar el Atlántico.

En lo personal sabía la importancia que las máximas autoridades navales adjudicaban a la llegada alrededor del 5 de diciembre, hice mía esa imposición y la hice cumplir de forma inflexible. Interiormente juzgo que ese personal quizás en su única oportunidad de conocer otros horizontes merecía una escala más. Fui inflexible en ello para cumplir la misión, en tiempo y forma.

Algo similar ocurría con la necesidad de una prueba de máquinas previa a la zarpada, que dada las restricciones diplomáticas yo juzgaba imposible. Pese a ello mis subordinados me la requerían incluso con iniciativas como salir de los puertos rusos y tocar un puerto noruego para desembarcar especialistas, u obtener repuestos a través de la empresa contratista con enlaces en ese país. Todo ello lo veté por cumplir a rajatablas los plazos ordenados, pero también consciente de la falta de apoyo del vector diplomático.



Una tripulación y un momento de distensión en el mar.

Deseo incluir un párrafo de reconocimiento para los Comandantes de los buques, mis Comandantes, los Capitanes de Corbeta Jorge Bergallo, Héctor Vera, Cristián Corona y Roberto Lovera. Ellos, pese a ser su primer comando, estuvieron a la altura de las circunstancias, cada uno con su estilo fue un líder positivo y eficiente que contribuyó de manera fundamental al éxito. Los cuatro son compañeros de promoción, su relación fue excelente, no hubo ni disputas ni competencias espurias, sólo espíritu de cuerpo, camaradería y apoyo incondicional.

Un encuentro fortuito pero importante

Voy a detallar en este punto un encuentro al que le atribuí y aún le atribuyo una especial significación. Me encontraba en MUR, a principios de septiembre, había llegado un jueves para estar más encima de los trabajos en ese puerto al cual habíamos dispensado menor atención, y estaban surgiendo algunas luces amarillas.

El domingo por la mañana, interrogué en la conserjería del hotel donde me alojaba, si conocían alguna Iglesia Católica. Me confirmaron la existencia de una, no demasiado lejos, tal vez 15 minutos de taxi. Solicité uno, demoró en llegar, me dirigí al lugar y me encontré con una hermosa iglesia, lucía muy nueva, construida con ladrillo rojo a la vista.

Ingresé y me ubiqué cautamente en el fondo, la misa promediaba su desarrollo, me di cuenta que muchos me miraban, era evidente mi aspecto de extranjero. El sacerdote oficiaba en ruso, yo no entendía las palabras pero sí lo que iba desarrollándose.

Cuando llega al final el oficio, observo lo que hacen los fieles, veo que muchos se dirigen a depositar una ofrenda en una canasta al costado del altar. Durante el oficio no se había pasado a coleccionar como es habitual en Argentina. Me acerco, deposito algunos rublos y el sacerdote que hablaba en proximidades, se da vuelta me mira y en el más correcto cordobés se dirige a mí: ¿Vos sos Fernando?

Fue una enorme sorpresa, el Padre Juan Sarmiento, misionero claretiano, vivía en Murmask desde hacía 10 años. Había supervisado la construcción

de la iglesia, sabía de nuestra presencia por un contacto vía mail con un oficial de nuestro grupo (el TN Fernando Arjona, jefe de máquinas del AVES) que había visto un documental sobre esa iglesia.

A partir de allí compartimos con él muchos momentos y fue el encargado de bendecir nuestras naves en MUR en la ceremonia de afirmación de pabellón, además de entronizar las imágenes de nuestra Patrona Stella Maris, que habíamos llevado. Sin duda Dios es marino y este sacerdote que había querido serlo en su juventud, me contó que en 1975 iba a rendir examen en la Escuela Naval, pero desistió para incorporarse a la vida religiosa. Hoy sigo en contacto esporádico con él, ese encuentro me confirmó de alguna manera que tendríamos éxito, no podía ser de otra manera, aún un agnóstico y yo no lo soy, no puede dudar que ese encuentro fue un mensaje de otro lado, sin duda fue más que una casualidad. Era la única iglesia católica en 1500 km, en el círculo polar Ártico y el párroco, un argentino con alma de marino. Imposible.

La zarpada: casi una epopeya

Mientras se aproximaba el momento de la zarpada los buques se encontraban cada vez más listos, pero los trámites finales parecían cada vez más complejos y trabados. A la vez las exigencias eran diferentes entre los dos puertos de asiento, siendo en MUR más fácil y en ARK muy complejo.

En MUR el avance de los trabajos cobró nuevo impulso a mediados de septiembre. Cabe destacar que las tareas a encarar en los dos buques allí estacionados, no eran complicados, pero incluían gran cantidad de pequeñas cosas, que hubieran requerido la intervención de un grupo de mantenimiento al estilo de los RPK de ARK, de esa forma se hubiera terminado antes. Sin embargo la decisión de la empresa fue contratar distintos especialistas que trabajaran en forma descentralizada, es decir dos tres operarios para tuberías, uno para equipos electrónicos, otros para frío, etc.

El aspecto de tuberías y de frío fueron los puntos clave del alistamiento en MUR. Por un lado fue necesario cambiar sucesivos y múltiples tramos de tuberías de agua. Por ello recién dos o tres días previos a la zarpada contamos con agua fría y caliente en la totalidad de cada uno de los buques.

El tema frigoríficas fue determinante, pues apreciábamos que la calidad del trabajo del personal a cargo era deficiente. Recién el día de la zarpada dieron el listo, del cual dudamos profundamente. Tuvimos razón, los únicos equipos que nos dieron dolores de cabeza serios en la travesía fueron las frigoríficas de los buques estacionados en MUR. Tanto el AVES como el AVIM, tuvieron inconvenientes que obligaron a reparaciones tanto en navegación como al llegar a Brasil. Cabe destacar que fue el único aspecto en que llamé la atención en el informe de Estado de Alistamiento pre zarpada.

En ARK el AVBA, estaba listo y alistado el día 18 de octubre, el problema era el AVPA, el dique se atrasaba. Nuestra fecha de zarpada, para las dos parejas de buques había sido fijada para el 20 de octubre. El día 18 de octubre me comuniqué con el Agregado de Defensa en la Embajada de Moscú para informarle esta novedad.

Mantuve una detallada conversación con nuestro Embajador. Él inicialmente quería que zarpáramos en la fecha prevista, el 20, con tres buques. Luego de mi explicación sobre la importancia del apoyo mutuo, al menos por parejas, teniendo su aval para la modificación del trámite de solicitud de tránsito, resolví que los dos buques apostados en MUR zarparían respetando la fecha prevista del 20 de octubre, los dos de ARK lo harían el 22.

Pero aún debíamos salir del dique y alistar el AVPA en un plazo muy breve. Los detalles fueron más que interesantes, había que cargar 850 m³ de combustible, 550 m³ de agua, además de víveres, lubricantes y otros insumos.

Pero también fue muy interesante salir de dique, los últimos días fueron también una comedia de enredos. Informaciones encontradas, dudas en la finalización de las tareas, excusas contradictorias, el CN Poli a cargo de la situación, oscilaba entre la sonrisa aplomada y la ira imposible de refrenar. Finalmente el día 20 por la tarde el AVPA, se amarró al costado del AVBA. Teníamos exactamente 40 horas hasta la hora prevista de zarpada.

Para la carga de combustible necesitamos tres viajes de una barcaza, el resto iba transcurriendo aceptablemente, el inconveniente empezó a ser el agua. Debíamos tomar desde la toma del muelle, pero la presión era mínima, a ese ritmo necesitaríamos una semana, pero sólo teníamos un día y medio.

En ese momento solo estábamos nosotros y el agente marítimo, quienes habían diligenciado el alistamiento de la empresa ya no estaban en Rusia, su permanencia estaba vencida. Solicité que nos suplementaran agua mediante camiones, vinieron tres, una vez llegado el tercero, la presión del muelle aumentó hasta niveles impresionantes, terminaron llenado el buque en tres horas y media más desde la llegada del tercer camión. Tardamos 15 horas en cargar 300 metros y luego cuatro horas para cargar otros 250 m3.

Esa no fue la única preocupación, el día anterior a la salida de dique del AVPA, el agente marítimo me dice de parte de la empresa Artic, que para facilitar los trámites de nuestra zarpada era conveniente que yo firmara un documento que me enviaban. El documento estaba escrito en ruso, nuestro intérprete lo traduce, lo que yo debía firmar era que en nombre del Ministro de Defensa me comprometía a que el buque nunca sería provisto de armamentos, tampoco utilizado con fines bélicos y sólo se usaría para tareas logísticas y humanitarias en la Antártida.

Me comuniqué con la empresa para decirles que de ninguna manera yo podía firmar eso y que no entendía el sentido. El gerente comercial de la empresa Artic, me explicó una serie de vaguedades sobre papeles y formalidades de exportación, me dijo que entendía mi posición y que me enviaría otro documento alternativo. Me explicó que no era inconveniente para nosotros, sino un favor que facilitaba la posición de la empresa.

Sabiendo que mucho en el ambiente marítimo ruso no estaban conformes con la venta creí entender, pero horas después entendí la gravedad del problema en que me encontraba. El gerente con el que hablé me explicó que como parte del trámite a efectuar, un funcionario de aduana visitaría los buques, para ver si portaban armamento.

Lo recibí, lo invité a recorrer los buques acompañado por los comandantes, no teníamos armamento orgánico instalado en los buques, ni tampoco armamento portátil. Luego de la recorrida, lo invité a tomar un café. Durante el mismo, hablamos en un inglés bastante trabajoso. Claramente me dijo que no podía zarpar, hasta tanto los buques estuvieran liberados, hablando como de una carga. Mi respuesta fue que yo zarparía el 22 de octubre, simplemente estaba esperando la autorización escrita que me enviaría la embajada. El funcionario vestido exactamente como las películas rusas

caracterizan a los funcionarios de seguridad, con su gorro de piel y todo, me argumenta que mis buques eran un contenedor interdicho porque la empresa vendedora no había finalizado las formalidades de exportación, que no podía zarpar.

Mi respuesta fue que yo comandaba cuatro buques auxiliares de la Armada Argentina, así reconocidos (nos había costado) por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación Rusa y que yo zarparía el 22 de octubre, una vez que recibiera de ese ministerio la autorización que tramitaba mi embajada. El funcionario ruso se levantó sin despedirse, ni terminar su café y se fue diciendo algo poco amable que no comprendí.

La siguiente conversación que mantuve con el gerente de la empresa Artic fue poco amable también. Le expresé que respecto de la nota que me habían pedido sólo expresaría en mi idioma, que el buque en ese momento no portaba armas, lo cual era cierto. Luego le dije, tal vez en tono de amenaza, que no entendía cómo podía haber aceptado el pago de los buques, cesado su registro sin estar seguro del desarrollo de los trámites de exportación. Agregué que le daba unas horas de tiempo antes de avisar a mi Embajada y las autoridades de la Armada, porque ello sin duda escalaría la situación a niveles de escándalo. Por supuesto que lo último que quería hacer era compartir esta situación, nadie se enteró hasta mi arribo.

Paralelamente hablaba también con los integrantes de Polar Global quienes a la distancia intentaban mediar y acelerar los trámites. Llegó así la mañana de la zarpada y cerca de las 1100 hs, la autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación Rusa. Pero a nivel local yo dependía de un agente marítimo cuyo futuro laboral dependía en parte de su relación con las autoridades locales.

Por él yo sabía que el papel faltante saltaba de escritorio en escritorio, yo pujaba por zarpar a 1500hs. A esa hora nuestros tanques de agua estarían completos. Encima, el viento aumentaba, llegó a 35 nudos, el puerto se cerró, el papel liberador no llegaba al agente marítimo y mi autorización caducaba a medianoche. El Embajador, vía Agregado, preguntaba insistentemente a qué hora zarpaba. Yo explicaba la meteorología y evitaba el resto. Pese a mi insistencia y enojo, terminé zarpando cuando ellos quisieron y cuando el bendito papel estuvo en manos de las autoridades.

Para resumir, zarpamos a las 2330 hs, con un viento de 25 nudos y en aumento, de un puerto desconocido, en la primera navegación de buques que eran enormes incógnitas, con pilotos de dudosa confiabilidad, uno de los cuales aparentaba haber tomado algunos vodkas de más. En ningún momento comenté estas incidencias a mis autoridades. Sabía, y había aprendido, que no me podían ayudar, que estaba sólo y debía arreglarme como pudiera. Era sencillamente el Comandante.

Fue interesante, al zarpar sentimos una enorme liberación, confiábamos y sabíamos que debíamos confiar en los tripulantes rusos que nos acompañaban hasta salir al Mar Blanco, luego ya iríamos siendo más amos de nuestro destino. Destaco que en este puerto de ARK, las autoridades sólo efectuaron los trámites migratorios de los tripulantes rusos, nosotros nos fuimos sin sellar los pasaportes y sin que nos recibieran unas formas reglamentarias que teníamos listas a entregar.

En MUR, la salida el día 20 de octubre al medio día fue más sencilla, al menos a nivel administrativo, pero tuvieron ciertos sobresaltos, que yo iba conociendo por teléfono. El AVES, luego de efectuar los trámites de migraciones sin dificultad y embarcar al práctico de la ría, tuvo inconvenientes con el control de máquinas. El AVIM, zarpó y lo esperó afuera de la ría y de aguas territoriales, cinco horas después se juntaron e iniciaron su navegación hacia el punto de encuentro fijado.

Yo evité hablar de detalles con nadie en el país, sencillamente porque yo sabía que desde Buenos Aires, todos imaginaban que zarpar de un puerto extranjero significaba amarradores impecables, autoridades navales que despiden, una banda que suena, un comandante que bebe café con las autoridades locales, un oficial de enlace que aceita fricciones, etc, etc. Esto fue un poco distinto, nunca extrañé la cobertura normal de la Armada como entonces.

Los últimos nos fuimos despedidos por un aliviado agente marítimo, dos amarradores del sitio, una noche de viento con aguanieve y cargados de incertidumbre.

La navegación

Luego de todas estas idas y vueltas logramos iniciar lo que sería nuestra navegación de regreso al país. Nos restaban 9000 millas náuticas y cerca de 43 singladuras, más unos días de puerto.



Me parece oportuno transcribir un pequeño fragmento de mi Orden Contribuyente para el traslado, adaptada a las circunstancias finales:

Subdivisión Arkhangelsk:

Zarpará en derrota directa hacia el punto de encuentro fijado para el grupo, durante ese tránsito y en la medida de lo posible sin alterar el cronograma previsto efectuará una prueba de máquinas para determinar si hay problemas de gravedad que condicionen la operación.

Subdivision Murmansk:

En caso de zarpada desconcentrados la Subdivision Murmansk zarpará en forma simultánea o casi simultánea con la Subdivision Arkhangelsk, efectuando en el área Barents determinada en párrafo 3.X.9. una prueba de máquinas, finalizando la misma al momento del encuentro con la subdivisión Arkhangelsk en el punto de RDV.

El concepto de la operación en resumen establecía lo siguiente:

Los buques navegarán en la medida de lo posible en conserva, alternando formaciones flexibles con otras de líneas simples y múltiples, asumiendo en horas nocturnas formaciones abiertas de prevención. En todos los casos los Comandantes priorizarán la seguridad náutica por sobre toda otra consideración táctica.

En los tránsitos por dispositivos de separación de tráfico marítimo en caso de no poder establecerse un paso para el Grupo como Unidad Táctica, cada Unidad será responsable de materializar sus propias comunicaciones de verificación y control.

Durante los tránsitos por esos dispositivos se evitarán dar instrucciones tácticas que afecten, entorpezcan o limiten las maniobras de las Unidades, privilegiándose en particular en esas circunstancias, la adopción de buenas prácticas marineras, dejando una adecuada imagen de marinos profesionales.

Para el desarrollo de la navegación se tendrán en consideración las instrucciones y pautas de conducción general y del adiestramiento en particular que figuran en Anexo BRAVO, siendo la guía de los ejercicios a conducir en cada etapa los que se incorporan como Anexo "ALFA". Es mandatorio asumir que el adiestramiento de las tripulaciones es un aspecto central de la misión encomendada, al punto de estar presente como tarea explícita en el párrafo misión.

El resumen de lo expresado en el mencionado anexo es el siguiente:

- *La intención será incrementar en la medida del avance del traslado las exigencias y complejidades de las ejercitaciones, a fin de llegar al país con un nivel de adiestramiento que permita que los buques puedan ser utilizados en un plazo perentorio en las tareas propias vinculadas a sus capacidades, incluyendo el despliegue en apoyo a operaciones en aguas subantárticas.*
- *Se prestará especial atención en la identificación y conocimiento de los equipos de abordaje, aprovechando la experiencia de la tripulación complementaria rusa.*
- *La seguridad en toda acción, decisión y maniobra será el concepto rector. No debe, salvo emergencia real tomarse ninguna acción que implique riesgo para el personal o el material.*

- *Los comandantes evitarán maniobras riesgosas salvo necesidad imperiosa hasta tanto se familiaricen con sus buques y se sientan seguros de cómo responden a sus órdenes.*
- *Se deberá tener en especial consideración la presencia a bordo de personal ruso, marinos profesionales que conocen el buque pero poseedores de costumbres e idiosincrasia diferentes a las nuestras.*
- *Respecto a posibles contingencias a ocurrir en navegación los Comandos de Unidades deben tener presentes las restricciones impuestas para visitar puertos extranjeros, a la vez el logro que implica para la Armada Argentina la incorporación de estos buques no debe ser empañado, en la medida de lo posible, por ninguna contingencia.*
- *La posibilidad de tocar otro puerto como contingencia debe ser la última decisión a tomar en caso de necesidad extrema, cuando todas las demás hayan sido descartadas por imposibles. Entre las opciones previas a recalar en un puerto no previsto, debe considerarse el remolque o el desembarco del personal por medios de socorro desde fuera de aguas internacionales de terceros países.*

El inicio de la navegación se producía en un entorno meteorológico que se degradaba visiblemente día a día. La primera noche, a medida que salíamos de las aguas protegidas del Río Divna y nos adentrábamos en el Mar Blanco, el barco se balanceaba más y más. Al llegar al Mar de Barents los 30 nudos se transformaron en 40 / 50 y por momentos más. Los buques empezaron a producir las tradicionales quejas de elementos que se salían de sus calzos, caían de sus estantes, etc. Una lección aprendida, en realidad un a priori confirmado. Pese a la indicación repetidamente expresada sobre el ajuste del son de mar, en esas aguas, en esos buques, nunca las previsiones y advertencias son suficientes.

Superamos las aguas rusas y ya habiéndonos reunido los cuatro buques, entramos en el Mar de Noruega, bordejeando sus costas por fuera de aguas jurisdiccionales, entre 25 y 30 millas.

La primera noche luego del encuentro, el 24 de noviembre, tuvimos la primera sorpresa desagradable. El AVPA avisa que unos tambores se habían soltado de sus trincas y estaban sueltos en la cubierta de popa.

Ordené una combinación de velocidad y rumbo que nos permitiera un poco menos de movimiento y oleaje, ello implicaba poner proa a la costa noruega. Así lo hicimos, en una hora todo estaba solucionado pero tuvimos una contingencia: durante la maniobra un Cabo Principal se golpeó detrás de la pantorrilla con un tambor. Tenía escoriaciones y se podía sospechar una fractura de peroné. La única certeza optimista era que la tibia estaba intacta.

Entre mis preparaciones mentales de pre zarpada, yo había anticipado que de ocurrir un accidente, éste se produciría de noche, en medio de un temporal y en un buque distinto al que navegaba el médico. A pocos días de zarpar mi vaticinio se hizo realidad.

De la radio conversación entre el enfermero del buque, la médica del Grupo de Tareas y yo mismo, se decidió enyesar la pierna del herido, como si sufriera una fractura de peroné, esperar la evolución e ir evaluando en consecuencia.

Cabe destacar que mis instrucciones indicaban evitar en la medida de lo posible todo ingreso a aguas europeas. Por supuesto una emergencia sanitaria obligaría a un desembarco urgente por lancha o helicóptero. Sin embargo al día siguiente del accidente habiendo consultado con el médico las posibles consecuencias de una fractura de peroné mal soldada, las complejidades de desembarcar personal en Noruega y el estado del paciente, decidí que el herido iría con nosotros hasta nuestra escala en Salvador Bahía. Finalmente la apuesta me salió bien dado que al evaluarlo profundamente en dicho puerto se corroboró que no existía ninguna fractura.

En la medida que el avanzábamos a ritmo sostenido, iba creciendo mi optimismo, pero también mi incredulidad. Los buques se mostraban confiables, no presentaban fallas, no surgían novedades de importancia que obligaran a alterar nuestra velocidad de avance.

Al quinto día de navegación habíamos alcanzado la cima de nuestra derrota, es decir el punto más boreal, fue por la tarde la latitud marcaba $71^{\circ} 36' . 608$ N la longitud $25^{\circ} 50.839' E$. Creo y estoy casi seguro que ninguna fuerza ni buque de la Armada, con nuestra bandera, ha alcanzado esas latitudes.

Finalmente el Mar de Noruega nos dio paso al Mar del Norte, mítico mar que nos recibió como sabe hacerlo, vientos de la amura de estribor a unos 40



El amigable Mar de Noruega.

nudos. A esa altura de la navegación la meteorología sólo era una pequeña preocupación más, pues sabíamos y habíamos comprobado que los buques se comportaban de forma magnífica con mar gruesa. El litoral noruego nos había regalado un día de calma, pero los otros siete habían sido de mares encrespados, movimientos permanentes y la dificultad de llevar a cabo la rutina diaria en esas condiciones. Los manteles adherentes fueron exigidos al máximo para mantener la comida en la mesa. Todos los elementos móviles de cada camarote debían descansar cómodamente trincados en el piso, única superficie desde la cual ya no podían caer. Sin embargo ese mar nos hizo comprender la verdadera fortaleza de estos barcos. Sólo una tarde con vientos de más de 60 nudos de proa, tuvimos que caer unos grados el rumbo para recibir el mar por la amura y reducir la velocidad a 8 nudos para evitar golpear. Pese a ello, nuestra velocidad promedio de avance hasta la entrada al Canal Inglés fue de los estrictamente planificados y tercamente cumplidos 10 nudos.

Todo parecía mucho mejor de lo esperado, yo miraba los buques en formación flexible alrededor y me preguntaba cuándo se nos acabaría la suerte, cuándo surgiría un problema realmente serio. Estoy casi seguro de que Dios es marino, pues hasta llegar a Buenos Aires la suerte estuvo de nuestro lado.

Aún tengo el recuerdo latente de esos días en los que asumí una rutina que me acompañó cada singladura de la travesía. Cada noche, antes de dormir, salía a cubierta y permanecía largos minutos mirando el mar por la banda

que diera a la costa más próxima, fue babor hasta proximidades de Brasil. Ese tiempo meditaba sobre múltiples etapas de esta travesía y de mi vida naval. Recuerdo la luna llena que nos acompañó casi toda Noruega, creo que en esos momentos me convencí que valía la pena ser marino, que si alguien me preguntara si volvería a vivir cada momento de mi vida naval para poder hacer esa travesía y tener esa responsabilidad, sin duda lo haría.

Sin embargo no todo era color de rosa, a medida que los días pasaban una luz amarilla se iba poniendo más intensa y pasaba a ser roja. Era el consumo de combustible de dos de los buques, pero el del AVBA en particular encendía una alarma real.

La planificación efectuada antes de la firma del contrato y que se usó como referencia para establecer los niveles de aprovisionamiento, se basaba en una estimación del consumo diario navegando a una SOA de 10 nudos de entre 10 / 12 m³ de combustible.

La realidad dictaba que tanto el AVIM como el AVPA, se mantenían en esos valores, sin embargo el AVES y el AVBA consumían entre 15 / 18 m³. La situación del AVBA era delicada pues manteniendo ese nivel de consumo llegaríamos a Salvador de Bahía con un nivel por debajo del nivel de seguridad fijado. Ello obedecía a que por modificaciones en los tanques de combustible justamente el AVBA era de los cuatro el que menos capacidad tenía: sólo 570 m³. Los otros cargaron más combustible, entre 650 a 750 m³. Es decir la fuerza tenía combustible de sobra para que todos llegaran a Bahía sin problemas, pero estaban en los tanques equivocados.

Cabe destacar que en la planificación inicial no se preveía cargar combustible en Bahía, no se había juzgado necesario. Pese a ello antes de zarpar, por comentarios de los capitanes rusos, yo había solicitado y obtenido la autorización, se efectuaran los arreglos con la Marina del Brasil para que nos proveyeran 500 m³ a la fuerza en nuestra escala.

Me gustaría hacer una referencia al proceso de fijar la velocidad de la fuerza, como siempre sucede la velocidad de un grupo es la máxima velocidad sostenida que puede dar el más lento. Descubrimos que tanto el AVBA y EL AVES alcanzaban el límite de carga recomendable en el motor, con una conjunción de revoluciones y paso que nos aseguraba una SOA de entre 10

y 12 nudos dependiendo de la situación hidrometeorológica. El AVIM y el AVPA en cada condición de mar tenían margen para un par de nudos más.

Pero volvamos al Mar del Norte, navegamos dos días con mares encrespados y bastante movimiento, atravesamos las proximidades del Estrecho de Skagerrak, escenario de la batalla de Jutlandia, finalmente caímos a estribor para acercarnos a otro punto culminante, el Canal de la Mancha o Canal Inglés.

En mis órdenes para la navegación yo había establecido que de ser posible todas las comunicaciones a las estaciones costeras las haría el buque cabeza de la formación, presentándose como guía de una formación de la Armada Argentina. Así lo hicimos en el primer control inglés, pronunciando con claridad y orgullo cada sílaba de los nombres de nuestros buques, Bahía Agradable, Puerto Argentino, Estrecho de San Carlos e Islas Malvinas. Cada nombre representa algo muy íntimo para cada marino argentino e imagino que no pasó desapercibido para ninguna estación de control del Reino Unido. La respuesta cada vez que ello ocurrió fue la misma, un cortés y sencillo acuse de recibo y deseo de buena navegación.

En otros lugares nuestra presencia despertó otras curiosidades. Ya en Noruega habíamos sido sobrevolados por dos secciones de aviones de combate, en Francia por un Breguet Atlantic de patrulla marítima y dos helicópteros, en los países bajos por otro avión de exploración.

En el canal de la Mancha ocurrió la primera parada forzada, ley de Murphy indudablemente, el AVES, desconozco las causas tuvo un black out, se extendió por 30 minutos, que me parecieron eternos, por qué debía ocurrir justo en ese lugar, con mucho tráfico marítimo alrededor y en donde no podíamos ocultar el desperfecto. Reduje el ritmo de avance y por suerte antes que hubiera pasado el último buque de la línea se restableció el generador y al AVES siguió navegando con nosotros.

En lo personal esas costas me traían otros recuerdos, el año anterior yo había estado en esas playas, pero mirando el mar y añorando navegar, ahora me tocaba la otra cara de la moneda, otro círculo de mi vida naval que se cerraba.

A esa altura ya había decidido que en la primera oportunidad favorable desde la salida del Canal de la Mancha, el AVBA se debería amadrinar

al AVPA para que le transfiriera combustible, aproximadamente de 80 / 100 M3. Yo descontaba que en lo que quedaba del litoral de la península ibérica o al inicio del cruce del Atlántico, indefectiblemente habría un día de calma apropiado para la maniobra.

Pero aquí la suerte no nos acompañó, pese a que lo intentamos en dos ocasiones, no tuvimos un día en el cual esa maniobra fuera posible, en nuestros intentos llegamos a amadrinarnos pero los buques golpeaban más de lo aceptable y debimos abortar.

El AVBA ajustó la performance de sus motores, reguló mejor el paso de las hélices con el número de revoluciones para alcanzar la velocidad de avance establecida, que debía ser próxima a los diez nudos. Finalmente el AVBA llegó a Salvador con 60 m³ remanentes, menos del nivel de seguridad, pero llegó. Por suerte, si bien el mar no nos permitió transferir el combustible, tampoco nos obligó a lastrar los tanques con agua salada, contingencia que teníamos previsto, tampoco asumimos riesgos serios en la estabilidad.

Al aproximarnos a las Islas Canarias, estábamos adelantados casi un día en la navegación, ello era una meta que me había impuesto para poder efectuar otra maniobra, prevista en emergencia, pero vital para nuestra misión.

Como mencioné inicialmente estaba prevista una escala en Casablanca. Ello tuvo que ser anulado, pues el atraso en la fecha de zarpada no permitía esa distracción, sin hacer peligrar nuestro arribo el 5 de diciembre. El problema era que para nuestro alistamiento completo habíamos adquirido ciertos insumos y elementos, que si bien no eran vitales para la navegación, sí eran necesarios para equipar al buque para el futuro y compensar algunos aspectos de víveres y bienestar en la segunda parte de la navegación. Por las trabas que existían en Rusia, esos elementos era complejo llevarlos hasta allá, la idea era a través de un agente marítimo adquirirlos y que fueran entregados en Casablanca.

No ir a Casablanca implicaba no recibirlos. Derivarlos a Brasil implicaba un sobreprecio. La solución surgió de improviso: el agente marítimo era español, tenía una filial en Canarias, por qué no hacer una carga off shore. Así lo pactamos, ellos pedían nos acercáramos hasta unas seis o siete millas del puerto de Las Palmas, yo les explicaba que no tenía ni podía gestionar

permiso para entrar en aguas españolas, que tampoco podía hacer esa carga en la zona contigua, por ello la carga debería materializarse a no menos de 25 millas de la costa.

La promesa fue que un pequeño carguero de cabotaje en un viaje nos proveería de todo el material a esa distancia de la costa. El punto seleccionado fue 27 millas al sudeste de Maspalomas. El carguero se transformó en un pequeño remolcador, el único viaje, en dos idas y vueltas. El AVES llevó a cabo la maniobra con éxito, con una gran dosis de profesionalismo y algo de suerte también.

Esta fue una de las incidencias de la navegación como de la misión en conjunto en las cuales no pedí permiso, avisé con la tarea completa, hice honor a un viejo adagio que inculco siempre en mis subordinados, un verdadero comandante debe estar dispuesto a tener que alguna vez pedir disculpas, pero jamás a pedir permiso. Tuve mucha suerte esos meses, no pedí autorización para nada, tampoco tuve que pedir disculpas.

Demoramos en la carga 26 horas, es decir nuestro PIM ahora estaba ajustado, empezamos el cruce del Atlántico, que se dio con buen tiempo, el avance era sostenido, nos acercábamos a otro momento clave, el cruce del Ecuador. Pensaba en la historia de nuestra Armada y trataba de imaginar otra oportunidad en que cuatro buques nuestros hubieran cruzado el Ecuador juntos, integrando una fuerza. No hallé la respuesta, es posible que hayamos sido los primeros.



El AVPA y AVBA navegando en formación.

Tengo una pequeña anécdota sobre este hecho, nosotros veníamos navegando con rumbo sudeste aproximadamente un 135° . Mi intención era cruzar el Ecuador cerca del mediodía para poder realizar las tradicionales ceremonias y luego que las tripulaciones en los buques almorzaran en cubierta, el asado que habíamos contemplado en nuestras previsiones logísticas y habíamos embarcado esa movida noche en proximidades de Islas Canarias.

El Jefe de Operaciones del AVBA, sin consultar, casi una semana antes del evento, anunció por altavoz en el buque y a la fuerza por el canal interpuentes que nuestro grupo atravesaría el Ecuador el día 15 de noviembre a las 1230 horas.

Al día siguiente este joven y dinámico oficial ajustó el PIM y con gran consternación me explicaba que había errado el cálculo que estábamos 7 horas atrasados. Yo le sonreí y le dije que no se preocupara que lo iríamos viendo.

Pasaron dos días y sólo habíamos recuperado una hora, el joven teniente estaba preocupado. Eran las ocho de la mañana, le pregunté por nuestro atraso, eran más de seis horas. Bien, le dije son solamente cinco, él medía en la carta y me repetía son seis. Le ordené que comunicara a la fuerza que al mediodía el GT cambiaría la hora al huso horario +1. Ya nos faltaban cinco horas. Mi asesor sonrió, dijo, pasado mañana cambiamos otra hora, Brasil está en el +3, al otro día otra hora más y sólo había que recuperar tres horas.

Los días transcurrían y ocurrió algo, nuestra SOA por las corrientes disminuyó, otra vez nos faltaban horas para nuestro ansiado mediodía ecuatorial. El día anterior el joven oficial me anuncia preocupado que otra vez estábamos cruzando a las 1600. Le sonreí y le pregunté la distancia al Ecuador, él medía sobre nuestra derrota y eran 300 millas. No había solución posible, le volví a repetir la distancia, me decía “Señor, son 300 millas”. En ese momento nuestra latitud era 4° N. Me acerqué a la carta y le repetí cuál es la distancia al Ecuador, la volvió a medir a lo largo de la derrota, le dije No. Tomé personalmente el compás y medí la distancia directa al sur, eran 235 millas.

Le pedí que calculara a qué hora había que ordenar al grupo caer al sur, para llegar al Ecuador cerca del mediodía. Coordinamos las celebraciones, almorzamos asado en la cubierta, bautizamos a los neófitos y cruzamos

el Ecuador a la hora deseada, navegando los cuatro buques en línea de frente al rumbo 180° arrojando agua por los monitores de incendio. Los cuatro atravesamos la latitud 0° formados en línea de frente de manera casi simultáneamente. Fuimos, creo, los primeros. Espero que se repita pronto y que otro grupo de buques de nuestra Armada realice un periplo parecido.



Cruzando el Ecuador.

Finalmente el día previsto llegamos a Salvador, Bahía. La tripulación pudo descansar durante cuatro días, luego de entre 31 y 33 singladuras, sin duda agradables, pero también cargadas de dudas, debiendo prestar permanente atención y siempre listos a que apareciera alguna contingencia severa que pusiera en riesgo la misión. Por suerte no apareció, pero la amenaza estuvo siempre latente.

En Salvador nos aguardaban además del Agregado Naval a la Embajada Argentina en Brasil, el Director de Casco, Electricidad y Maquinas Navales y el Director General de Intendencias de la Armada, ambos con la idea de facilitar las gestiones en ese puerto. Fue una cordial bienvenida anticipada que vino muy bien a la moral del personal.

Es importante resaltar que durante la navegación aprovechamos cada oportunidad favorable para efectuar los adiestramientos que pusieran a los buques en aptitud de incorporarse a sus respectivos comandos de alistamiento en las mejores condiciones. Hubo ejercitaciones de creciente complejidad tanto en técnicas, control de averías, maniobra, lucha contra incendio, manejo de la unidad, etc. Efectuamos muchas maniobras de

pasaje al habla, traspaso de cargas livianas, cambios de estación, etc. También maniobras de bote, para trasladar tripulantes, repuestos y cargas.



Una maniobra de botes, en algún lugar del Atlántico.

Navegamos en formación flexible, alternando el guía que asumía tareas de comando táctico de la fuerza, era el encargado de maniobrar el grupo y coordinar las comunicaciones externas con otros buques presentes.

Me parece oportuno volcar otros párrafos de mi directiva contribuyente a la orden de operaciones que recibí para el traslado del Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada que fue mi autoridad de Comando y Control Operativo.

Desde el punto de vista de la conducción del personal se debe evitar caer en el tedio propio de las navegaciones prolongadas, por ello debe ser prioritario establecer tanto a nivel de Fuerza de Tareas como de Unidades un cronograma de actividades que si bien considere los periodos de descanso, recreación y actividad física cuando sea posible, maximice el adiestramiento de todos los conjuntos operativos y que involucre a todos los trozos de guardia.

En toda actividad a desarrollar sea operativa de instrucción, en navegación en todo tipo de escenario y teniendo en cuenta que los buques son recientemente incorporados, provienen de una tecnología inédita en nuestra Armada, los manuales y documentos técnicos están confeccionados en un idioma extranjero ininteligible para nuestro personal primará el siguiente concepto:

- *La seguridad en toda acción, decisión y maniobra será el concepto rector. No debe, salvo emergencia real tomarse ninguna acción que implique riesgo para el personal o el material.*
- *Los comandantes evitarán maniobras riesgosas salvo necesidad imperiosa hasta tanto se familiaricen con sus buques y se sientan seguros de cómo responden a sus órdenes.*

Sin alterar el PIM de la fuerza se aprovechará toda oportunidad hidrometeoro lógica favorable para ejecutar maniobras de aproximación entre buques, pasajes de guías de distancia, remolque efectivo en el mar y evoluciones en líneas simples. En definitiva deben adiestrarse prioritariamente en aquellas maniobras que el perfil operativo de la Unidad indique como más usuales en el futuro.

Debe entenderse que una travesía que implica 44 singladuras en el mar constituye una oportunidad única de adiestramiento y una situación inusual para la realidad presupuestaria de nuestra Armada, por ello es responsabilidad de los distintos niveles de Comando involucrados, sacar el máximo provecho de esta operación. El adiestramiento del personal debe, al arribo al país reflejar la inmejorable situación que les tocó vivir.

Por ello no deben perder el tiempo o ceder a la monotonía de una travesía prolongada, tampoco escudarse en el cansancio o el exceso de guardias. Los Comandos de Grupo y Unidades deben plantearse pautas de adiestramiento realistas pero exigentes, de forma de alcanzar el máximo nivel de adiestramiento compatible con la realidad de la operación.

A la vez debe aprovecharse la ocasión para imbuir al personal del cariño por el mar, disfrutar de la oportunidad de navegar, consolidar el espíritu de buque, el cariño por las tradiciones navales y contagiar el entusiasmo por la actividad operativa. Es imprescindible que el personal tome conciencia de la oportunidad de esta operación y el incentivo profesional que ella conlleva.

Agregaba finalmente la siguiente reflexión final quizás un último consejo a dar como el marino más viejo presente:

Como nota final de esta Orden de Conducción, que es simplemente una manera de pensar en voz alta la manera de dirigir esta operación, me permito dar un consejo sobre cómo el más viejo integrante del grupo siente la oportunidad.

Todos los que estamos en la Armada y más aquellos que nos acercamos al final de la carrera, creo sentimos el total convencimiento que volveríamos a vivir cada momento que la carrera nos deparó. Los que son el futuro de la Armada merezcan el honor de pertenecer a la Armada, sepan disfrutar de la vida naval, de cada instante, pero particularmente gocen, guarden para sí mismos, atesoren aquellos momentos en que están en el mar. Esos días vívanlos sin desmayos, plenamente y reconfórtense cada vez que tengan la fortuna de dormir en una cama mecida por el mar. En este caso en que van a recorrer los mares del mundo de un extremo a otro, que son protagonistas de una aventura singular, estén a la altura de la oportunidad que tienen. Todo marino hoy desearía estar aquí en estos buques, nosotros tenemos la chance de no perder esta aventura que toca de vez en cuando y no a todos, seamos dignos, no nos defraudemos ni defraudemos a los que esperan el éxito de nosotros.

Al zarpar de Bahía luego de descansar, reabastecernos debidamente y tomar conciencia de la proximidad a la patria, acometimos el tramo final, ya convencidos que cumpliríamos la misión en tiempo y forma pero también sabiendo que no nos podíamos relajar, ni dejar de prestar el máximo de atención. Sabíamos de sobra y teníamos ejemplos claros que no se puede decir “llegué” hasta pasar amarras, en mi caso llegar implicaba que el cuarto buque amarrara en Dársena Norte.

El tiempo y la fortuna nos acompañaron hasta la llegada a Rada La Plata, donde de acuerdo a las revisiones efectuadas al zarpar, arribamos el día 2 de diciembre a las 1830 hs. La idea era tener los días 3 y 4 completos para ordenar, retocar con pintura y acomodar los buques para su ingreso a Puerto donde la Armada nos esperaba con una importante ceremonia.

Fondeamos en un círculo de unos cuatro cables de radio en el fondeadero reservado de Rada La Plata Como sabía, y es sabido, que no es el mejor tenero, alguno de los buques tuvo que repetir la maniobra hasta que el ancla hiciera cabeza convenientemente. A la vez esa noche el viento aumentó hasta 30 nudos, por lo cual hubo que extremar las verificaciones en fondeadero.

Para ser sincero dormí poco esa noche, yo mismo verifiqué varias veces el ancla del buque donde estaba embarcado, a la vez subía al puente para verificar los demás, sabía que esa noche no me podía dar el lujo de estar distraído.

Los días siguientes se trabajó arduamente, se verificó cada detalle de presentación para que los buques lucieran como todo buque de la Armada Argentina debe lucir. Sin duda no estábamos en óptimo estado, pero hay que considerar las circunstancias, los buques no salían de un astillero, ni venían cedidos por una Armada que los había entregado formalmente.

Etos buques fueron transformados en el norte de Rusia, en el Ártico. Fueron pintados por nuestra gente, sin ayuda, como pudimos. Creo que la gente hizo más de lo que yo hubiera esperado. Estuvieron a la altura de las circunstancias.

Desde la llegada a nuestras aguas y en la Rada en particular, tuvimos las primeras señales de bienvenida. Al entrar al Río de La Plata, un avión B 200 nos sobrevoló tomando fotos y filmando nuestra formación. En la Rada, una vez fondeados, llegaba un buque que hacía tareas de bunkering en la zona. Pidió permiso para pasar cerca de nuestro costado y hablar conmigo, al subir al puente tengo la sorpresa de que el comandante de ese buque era el CF (RE) Marcelo Barbich, compañero de promoción y amigo, me dio la bienvenida a la Patria en nombre de la Promoción 112, nada mejor. Él me hizo acordar a todos mis compañeros, muchos de los cuales tanto en funciones de comando, como en otros lances de la carrera enfrentaron situaciones más que complejas.

La llegada

Finalmente llegó el sábado 5 de diciembre, yo me había trasladado a bordo del AVPA, el buque que más trabajo nos dio, demostró en la navegación su valía, fue el que menos inconvenientes evidenció, su presentación era también la mejor, por ello decidí entrar a puerto en ese buque.

Esa mañana llegaron a bordo de un multipropósito los señores Jefe y Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, junto al Director General de Material de la Armada. En Dársena Norte nos esperaba la Armada en pleno junto a autoridades nacionales, encabezados por el Ministro de Defensa y, por supuesto, la cálida bienvenida de las familias de los tripulantes. El periplo se había alargado un mes más de lo previsto.

Durante las dos horas finales, las autoridades recorrieron el buque, se sorprendieron de sus dimensiones y fortaleza, escucharon algunas anécdotas y vivencias experimentadas. A la vez nos enteramos de noticias de la Armada, pero en ese momento cuando el cuarto buque pasó amarras, sentí que finalmente podía decir Misión cumplida.

Habiendo llegado los buques a puerto, poco tiempo después, ya sin mi participación, se incorporaron a sus respectivos comandos de alistamiento. Dos de ellos, casi sin descanso, se sumaron a la Campaña Antártica de verano. Es decir, llegaron desde Rusia, se alistaron y zarparon a ese desafío. No tuvieron inconvenientes, estaban en condiciones de navegar. Evidentemente habíamos hecho un buen trabajo.

Hasta aquí el sucinto relato de lo actuado y sucedido, tengo todavía muchas cosas sin procesar, conversaciones por efectuar y temas a cerrar. Aún no estoy listo para sacar determinadas conclusiones sobre la verdadera importancia que la Armada le dio, y le da, a esta aventura y si realmente fuimos reconocidos todos, por la dimensión de la tarea efectuada. En muchos aspectos existió una gran brecha entre lo que yo imaginaba sería el arribo y lo realmente sucedido, pero este artículo no es el lugar adecuado para desarrollar esa parte del final de la aventura.

Sin embargo si me permitiré exponer algunas conclusiones, reflexiones y tal vez consejos que sí me atrevo a expresar, luego de vivir esta experiencia, que estimo muy pocos oficiales de la Armada han vivido, la cual yo jamás esperé vivir y la Armada me permitió liderar.

Conclusiones y Cierre

Me detuve a pensar para quiénes escribo este cierre, pues el relato admite diferente público. Pero, como Director de la Escuela de Guerra Naval, lo dirijo a los oficiales alumnos de este Instituto, es decir, a los futuros Oficiales de Estado Mayor y futuros Comandantes.

- Las misiones de este tipo, con aristas importantes que rozan aspectos de Relaciones Internacionales deben ser cuidadosamente planificadas, los pedidos, coordinaciones y avisos deben ser hechos en forma oportuna y completa. Jamás dejar de verificar e insistir en ello. Confíen en el personal, cuando la Armada selecciona gente e impone tareas difíciles, en general no equivoca a sus enviados, el personal estuvo más que a la altura, dieron todo de sí, se comprometieron, honraron el uniforme que vistieron. Jamás dejaré de reconocer en todos y cada uno el esfuerzo que brindaron.
- Como Comandantes asuman riesgos, es mandatorio, sean firmes cuando deban serlo, para cumplir misiones complejas deberán adoptar actitudes antipáticas con algunos actores. Van a ganar enemigos y envidias, sin duda, pero es la única forma.
- Como Comandantes evalúen, supervisen, prevean, pidan asesoramiento, pero decidan. Decidan por ustedes mismos, estén dispuestos a tener que pedir disculpas a sus superiores en alguna oportunidad, pero no pidan permiso. Es más fácil obtener indulgencia que permiso, en especial en situaciones complejas. Lo he dicho infinidad de veces, estoy convencido de ello y no me canso de repetirlo.
- Cuando les toque servir en un Estado Mayor Operativo, no importa cuál, entiendan que ustedes son facilitadores del Comandante en la Escena de Acción, que él siempre tiene razón hasta que se demuestra lo contrario. Es muy fácil y a veces tentador, como oficial de Estado Mayor, desde la cómoda posición a sotavento de un escritorio, desnudar los presuntos errores de apreciación del Comandante en el Mar.
- Como Comandantes se sentirán solos, es natural, es inherente al cargo, dudarán, pensarán en que se están equivocando, es natural, simplemente no lo demuestren, ustedes son el pilar en que se basa la confianza de sus subordinados en el éxito de la misión.

- Contagien entusiasmo, cariño por el mar, por la actividad profesional, sean celosos guardianes de las tradiciones de nuestra Armada. No dejen un minuto de disfrutar la vida en el mar.
- Sean Comandantes y líderes, aprendan también a ser comandantes de comandantes. Guíen y aconsejen con prudencia, den pautas pero también libertad de acción, digan que quieren y dejen el cómo a sus subordinados, es difícil, no siempre me salió pero hay que hacerlo.
- En el mar no dejen de pensar siempre, qué pasa si...Es la clave, qué pasa sí, e imaginen las respuestas. Estén siempre listos a improvisar y no dejen nada al azar, tampoco esperen que les resuelvan los problemas, tengan siempre bajo la manga la solución, a todo, aún de aquello que es dable esperar lo solucione otro.
- Como dije sean comandantes y aprendan a ser líderes, sepan que un comandante probablemente luego de cumplir la misión no reciba ningún reconocimiento, de ningún tipo, no importa, no lo esperen, pero si quieren ser líderes no deben olvidar reconocer a sus subordinados. El Arte del Mando Naval reza, ninguna falta de sus subordinados debe ser dejada pasar, pero ningún logro debe ser pasado por alto.

Quisiera finalizar este artículo con una breve frase que ya incluí en el artículo cuando transcribí mi orden de Operaciones Contribuyente, cuando estén en el mar,

“...pero particularmente gocen, guarden para sí mismos, atesoren aquellos momentos en que están en el mar. Esos días vívanlos sin desmayos, plenamente y reconfórtense cada vez que tengan la fortuna de dormir en una cama mecida por el mar.”

La Armada, cuando lo creía perdido, me regaló una misión de Comando en el Mar. Más allá que la instancia administrativa lo reconozca, atravesé el globo, recorrí tres de los cuatro cuadrantes, atravesé el Ecuador, el Primer Meridiano, el Círculo Polar Ártico, navegué 9000 millas a cargo de cuatro buques, cuyo alistamiento comandé en la lejana Rusia, sin duda volvería a pasar cada prueba de la carrera para vivir ese momento que no dejo de recordar ni un día de mi vida.

¿Por qué son tan Necesarios e Importantes los portaaviones?

Parte 2 (1ra entrega)

Capitán de Navío VGM (R) Juan Antonio Imperiale





CNVGM(RE) Juan Antonio Imperiale. Promoción 88 de la Escuela Naval. Curso de Aviador Naval en los EE.UU. Es Piloto Militar Honoris Causa de la Fuerza Aérea de Bolivia.

En la Guerra de las Malvinas fue jefe de Inteligencia de la FT80 y tripulante aéreo.

Pasó a retiro en enero de 1991. Ese mes fue designado subdirector de área en Telefónica de Argentina y en 1994/95 organizó y dirigió la seguridad integral de Telefónica de Perú. Luego fue Consejero del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y Director del Boletín del Centro Naval.

Es coautor de un libro de ficción sobre el HMS Invencible y autor de una treintena de artículos y otros escritos publicados en diarios y revistas.

¿Por qué son tan necesarios e importantes los portaaviones?

Parte 2 (1^{ra} entrega)

CN VGM (R) Juan Antonio Imperiale

Resumen

En esta parte 2, continuación del artículo publicado en la Revista N° 61, se analizarán a algunos de los argumentos que suelen ser invocados contra los portaaviones y cuya presentación en conjunto, podría propiciar que no sean evaluados objetivamente o, peor aún, negativamente.

Abstract

In this second part of the article published in the Number 61st of this magazine there are deeply analyzed some of the arguments usually used against them, and with what, a presentation as a total could lead to a non-objective evaluation, or worst, to a negative one.

ALGUNOS DE LOS ARGUMENTOS QUE SE INVOCAN PARA DESCALIFICAR A LOS PORTAAVIONES, QUE NO POR REPETIDOS SON NECESARIAMENTE VÁLIDOS

Se analizarán a continuación algunos de los argumentos que suelen ser invocados contra los portaaviones y cuya presentación en conjunto podría propiciar que no sean evaluados objetivamente o, peor aún, negativamente. Aunque ninguno de esos argumentos resulta determinante para descalificar a dichos buques, algunos son de peso y se los debería tener en cuenta en cualquier análisis sobre ellos. Aquí se los presentarán entre comillas, con letra *cursiva y negrita*, y en tiempo potencial (una manera de adelantar que no se los considera válidos tal como están enunciados).

Como será fácil advertir a poco de progresar en su lectura, esta Parte 2 es casi tan extensa como la precedente. Ello es así porque probablemente resulte más fácil convencer de las ventajas que otorga un portaaviones al instrumento militar de una nación, que convencer de que muchas de las críticas negativas que se les hacen son subjetivas, poco fundadas y/o alejadas de la realidad.

Advertencias

- Esta Parte 2 se presentará distribuida en dos entregas por razones de espacio; la segunda se publicará en el siguiente número de esta Revista.
- Agregadas al final del texto se informan novedades y correcciones a la Parte 1.

“Los portaaviones sólo serían propios de naciones agresivas y de estrategias militares ofensivas”

Aquí se define como “agresiva” a aquella nación que para el logro de sus objetivos, recurre injustificadamente a la violencia o a la amenaza de su empleo, vulnerando el Derecho Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el concepto de Guerra Justa¹. Que una presunta nación “agresiva”,

1- Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española - definición de “Agresiva”: Aceptión 1. Se dice de una persona que tiende a la violencia. Aceptión 2. Que es propensa a provocar a los demás. Aceptión 7. Que rompe con el orden establecido. La Resolución 3314 (XXIX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas de Diciembre 14, 1974 define la Agresión. Ver también Santo Tomás de Aquino, Francisco de Vitoria y otros tratadistas.

podiese emplear portaaviones en el marco de una estrategia militar ofensiva diseñada para violentar el orden internacional, no es razón suficiente para que una nación “pacífica” se abstenga de usarlos para su defensa.

Que una nación esté en capacidad de realizar operaciones militares ofensivas, no implica que sea “agresiva”. La doctrina militar de todas las naciones contempla la realización de dichas operaciones, que son las que buscan cambiar una situación militar. No obstante su naturaleza, las mismas resultan perfectamente coherentes con la estrategia militar defensiva adoptada por la Argentina pues, el propósito último de una guerra, campaña u operación, no debería ser el simple rechazo de los ataques del enemigo y nada más, dado que esta actitud le permitiría hacerse más fuerte para intentar una nueva agresión. Así, ni el Derecho ni consideraciones de orden Moral condenan que, para asegurar el legítimo ejercicio de la defensa, se recurra a operaciones ofensivas lícitas. Éstas, al mismo tiempo, pueden ayudar a reducir la duración de una guerra y con ello, conseguir disminuir los perjuicios y sufrimientos de amigos y enemigos y hasta de terceros.

Por otra parte, cabe preguntarse ¿será “agresiva” una nación porque tiene bombarderos basados en tierra y submarinos? Los primeros pueden ser empleados para atacar específicamente a la población civil del enemigo, buscando aterrorizarla, como ha sucedido. Los submarinos fueron usados en ambas guerras mundiales para atacar a los buques mercantes intentando, entre otros objetivos, someter por hambre a la población civil de los enemigos. Y ¿qué decir de los ejércitos?, las fuerzas terrestres pueden ejercer el control directo, continuo y amplio de un territorio extranjero conquistado, de sus recursos y de su población. No obstante esas realidades, todos esos medios pueden y son empleados también para evitar que los agresores tengan éxito en llevar a cabo sus ataques. ¿Cómo serán calificados entonces los bombarderos, los submarinos y los ejércitos? ¿Cómo propios de una nación “agresiva” o cómo medios de combate vitales para una nación “pacífica” que solo busca defenderse?

Cabe tener en cuenta que la calificación de nación “agresiva” puede derivar meramente de un análisis subjetivo o interesado, y no responder a la definición aceptada por la comunidad internacional. De esa manera, y a la recíproca, para la parte opuesta esa misma nación podría ser “pacífica” y solo estaría ejerciendo su derecho de legítima defensa o la de otras partes.

De manera análoga, se hace la calificación ideológica de algunos buques de guerra – en particular los portaaviones- a los que se los suele calificar también de “agresivos”. Curiosamente, nadie asigna el mismo adjetivo a los submarinos, buques estos diseñados específicamente para destruir a otros buques y que pueden lanzar ataques a tierra con misiles, ocultos bajo las aguas y sorpresivamente. En esto de ponerles “etiquetas” a los medios militares, se ha llegado a extremos como el de afirmar que *“el torpedero es un arma que responde al sentimiento popular”* y que *“es una expresión democrática opuesta al espíritu conservador y reaccionario representado por los grandes y lentos acorazados”*, tal como se publicó hace más de un siglo en la entonces influyente revista francesa *Revue des Deux Mondes*.²

Profundizando en la naturaleza defensiva/ofensiva de los portaaviones (que por cierto es propia de todos los medios de combate principales) se reconoce la existencia de los “portaviones de ataque”, que son aquellos especificados para sostener ataques devastadores sobre un territorio enemigo por plazos prolongados de tiempo. No obstante, aún ellos tienen como función primera contribuir a la defensa de otros buques, en la búsqueda de lograr y mantener el control de un área marítima. De allí el origen de los “portaaviones de escolta” de la Segunda Guerra Mundial, de los “portaviones antisubmarinos” de la Guerra Fría y de los “portaaviones de apoyo de flota” de esa época y de nuestros días.³ Claro está

Atento a lo expuesto, no se considera necesaria mayor ampliación para afirmar que, de ninguna manera, es conveniente aproximarse a los problemas de la defensa nacional fundados en argumentos como el enunciado. Al contrario, sería una forma muy peligrosa de hacerlo.

“Los portaaviones sólo serían propios de las superpotencias”

Cuando los portaaviones son necesarios o convenientes para el desarrollo de una estrategia militar y las operaciones de una marina, y satisfacen las condiciones de ser Aptos para cumplir sus funciones, Factible su

2- Esta cita se ha tomado de la colección “LA MARINA”, dirigida por Mas Gayol, J. Editorial Delta, Barcelona, 1983.

3- En el cuadro XI se presentan algunas de las formas en las que usualmete son clasificados los portaaviones por la literatura naval contemporanea, detalles de su empleo y características generales principales. En el cuadro XII se presentan las formas en que los clasificaban los Aliados durante la 2da. Guerra Mundial y la OTAN durante la Guerra Fría.

adquisición, operación y mantenimiento, y Aceptables desde el punto de vista de la relación costo-beneficio, no se advierten razones suficientes para que no puedan ser también utilizados por naciones de menor poder militar y económico que las superpotencias. En el cuadro I (ver Parte 1) –que está actualizado el 25/09/2015 - se listaron los países que cuentan con portaaviones y los buques que operan como tales, o tienen capacidad potencial para hacerlo; como podrá verificarse, solo una media docena de los quince países listados alcanzaría el nivel de superpotencia, si se tienen en cuenta como se combinan su influencia en los asuntos mundiales y su poderío militar y económico.

“Los portaaviones serían buques inmensamente costosos”

La evaluación de los medios militares necesarios para asegurar la defensa de una nación debe considerar, entre otros factores, su contribución al cumplimiento de esa misión, su relación costo/efectividad comparados con otros medios, y la factibilidad de obtenerlos y mantenerlos. Los costos de obtención de algunos portaaviones de diferentes naciones, tipos y características que se muestran a continuación, señalan claramente que el argumento en trato es, al menos, muy general e impreciso, y que no debe aceptarse sin un análisis de cada caso en particular. Dicho de otra manera, cada estado debería considerar a los distintos medios militares evitando preconceptos previos, en función de su necesidad e importancia, y de sus costos en relación a las posibilidades económicas propias, evaluando cuidadosamente si se justifica obtenerlos.

- Portaaviones nuclear (CATOBAR) de los EE.UU., *Gerald R. Ford*; 110.000 toneladas de desplazamiento a plena carga⁴; más de 80 aeronaves; entraría en servicio en 2017. Costo alrededor de US\$ 13.000 millones
- Portaaviones (STOVL) de Gran Bretaña de la clase *Queen Elizabeth*; 70.000 toneladas; más de 50 aeronaves; entraría en

4- Salvo que se indique otra cosa, en el presente trabajo todos los desplazamientos corresponden a “buque a plena carga” también denominado “desplazamiento máximo”. Para facilitar comparaciones, se informa que nuestras MEKO 360 desplazan 3.600 toneladas y una fragata multipropósito moderna de 1ra. línea entre 5.000 y 7.000. El crucero ARA Belgrano desplazaba 13.200 toneladas y el portaaviones ARA 25 de Mayo 19.800. El portaaviones Sao Paulo de Brasil desplaza 32.780 toneladas, el buque tanque de YPF Ingeniero Huergo II, construido en el Astillero Naval de Río Santiago, desplazaba 75.200 toneladas (y tenía 224 metros de eslora entre perpendiculares) y el próximo portaaviones que entrará en servicio en la marina de los EE.UU. desplazará 110.000 toneladas.

servicio después de 2017. Costo más de US\$ 4.500 millones.

- Portaaviones (STOBAR) de la República India *Vikrant*; 40.000 toneladas; alrededor de 40 aeronaves; entraría en servicio en 2018. Costo cercano a US\$ 3.000 millones.
- Buque anfibio / Portaaviones (STOVL) de Turquía *Anadolu*, de la clase española *Juan Carlos I*; 26.000 toneladas; alrededor de 24 aeronaves; entraría en servicio en 2021. Costo estimado US\$ 1.000 millones.
- Portaaviones (CATOBAR) *SAC-200* ofrecido por el Astillero Bazán a la Argentina en 1994. Hubiera desplazado 24.000 toneladas, operado con más de 20 aeronaves, incluidos aviones de combate supersónicos, y entrado en servicio alrededor del año 2000. Su costo de construcción era de US\$ 350 millones en España, aproximadamente el 75% de lo que costaron cada una de las fragatas de la clase Álvaro Bazán (F-100) y cuya orden de ejecución a ese astillero (después Izar y hoy Navantia) se firmó poco después, en enero de 1997.

Con relación ahora al costo de mantenimiento de esos buques, y reconociendo que no se dispone de información suficiente para determinar los de un portaaviones de ataque a propulsión nuclear, se aprecia que, al igual que los demás buques de guerra actuales, los costos promedio del mantenimiento y operación de un portaaviones con propulsión convencional son del orden de 4% al 5% anual. Esto sin considerar los costos del combustible (que ahora tienen precios muy bajos con relación a décadas anteriores) ni los de personal (que son particulares de cada nación) ni los del grupo aeronaval embarcado.

“Al costo de un portaaviones habría que sumarle el de su escolta”

Es innegable que un portaaviones necesita de la escolta de otros buques para desarrollar con mayor seguridad y eficacia sus tareas dentro una fuerza naval pero, sin portaaviones, esa misma fuerza necesitaría contar con aún más buques de otros tipos para poder con ellos satisfacer parte de las funciones que suelen asignarse a las aeronaves; además, como se ha visto en la Parte 1, hay funciones de la aviación embarcada que los buques

no pueden realizar. En resumen, quien elija no tener portaaviones porque necesita una escolta e intenta sustituirlo con otros medios, se encontrará ante la paradoja de tener que incrementar costos al mismo tiempo que pierde capacidades.

Invirtiendo ahora la “carga de la prueba”, si bien es cierto que las fuerzas de superficie tienen importantes capacidades que la aviación no posee, es innegable que necesitan de escolta y apoyo aéreo para poder desarrollar con mayor seguridad, eficacia y economía muchas de sus tareas. Así puede afirmarse que - oponerse a la incorporación de portaaviones porque necesitan una escolta- es tan poco razonable como oponerse a la posesión de fuerzas de superficie porque a éstas habría que agregarle los costos de la aviación que les brindará escolta y apoyo.

“Para las operaciones navales, los portaaviones resultarían más costosos que la aviación con base en tierra”

Lo cierto es que la afirmación opuesta está más cerca de la realidad. Ello puede verificarse integrando los costos de todas las bases terrestres que serían necesarias para materializar las posiciones que puede ocupar un portaaviones en el mar, se computan el correspondiente personal, equipos y abastecimientos a disponer en cada una de ellas, y se evalúan los de su defensa. Por supuesto, no se trata de todas las posibles posiciones que puede ocupar un buque en el mar, que son prácticamente infinitas, sino de aquellas que resulten necesarias para asegurar el concurso de la aviación en determinadas áreas, las que pueden resultar ser muchas. Por supuesto, sería insensato no utilizar aviones basados en tierra para las operaciones navales pero no sería lógico pretender hacerlo, cuando ello no sea factible o la relación costo-beneficio favorezca a la aviación embarcada.

“Los abastecimientos de combustible en vuelo harían innecesarios a los portaaeronaves”

Como puede verificarse con lo informado en los cuadros III y VI y en el Agregado ALFA (ver Parte 1), salvo casos particulares, en el mar los abastecimientos en vuelo no pueden reemplazar efectivamente a los

portaaviones y por el contrario, estos buques son los únicos que permitirán - al estado actual de la tecnología y las posibilidades económicas de la inmensa mayoría de las naciones- alcanzar objetivos que no necesariamente se encuentren muy alejados de sus bases aéreas. Hay que recordar que sobre el mar o sobre un territorio hostil, en la práctica, esos abastecimientos sólo lograrán, en el caso de los cazabombarderos:

- Incrementar hasta unas 6 horas su permanencia en la zona del objetivo al llegar a su máximo radio de acción.
- Incrementar hasta algo más del 40% su radio de acción, si es que no se quiere sobrepasar el punto de “no retorno” durante la operación, previniendo una posible falla en el siguiente reabastecimiento.

Por supuesto, estas dos limitaciones no son definitivas y es posible - y así ha sucedido - lanzar ataques con aviones tácticos a distancias que superan en una o más veces su radio de acción e incluso, una vez allí, incrementar también su tiempo de permanencia en la zona del objetivo pero, se repite, en estos casos excepcionales, los costos asociados fácilmente se pueden convertir en inalcanzables para la mayoría de las naciones. En la Parte 3 de este trabajo (Cuadro XXIV) se volverá con más detalle sobre esta afirmación.⁵ Mientras tanto, se recomienda tener presente que:

- Un reciente estudio informa que para reabastecer cuatro aviones de caza y ataque con aviones tanque que operan con “lanza”⁶, son necesarios 32 minutos; si se pretendiera reducir ese tiempo a 16 minutos y al mismo tiempo, abastecer a ocho de esos aviones, serían necesarios cuatro aviones cisterna.⁷
- Durante la Operación Enduring Freedom (entre 11 de septiembre y el 23 de diciembre de 2001) las 720 salidas de cazabombarderos F-15 y F-16 de la USAF hechas sobre Afganistan, desde sus bases en los Emiratos

5- Se repite que aquí no se pretende desmerecer el empleo de aviones cisterna; los mismos portaaviones usan los suyos y ocasionalmente recurren a los basados en tierra para completar sus misiones. Simplemente, solo se pretende informar que los portaaviones constituyen el medio más eficaz y económico para concentrar aviación táctica en el mar y proyectarla desde él a grandes distancias sobre todo tipo de objetivos.

6- O “pértiga” o “percha” (“boom” en inglés). El otro sistema empleado en Occidente es el de “manguera y cesta” (“hose and drogue”); este sistema que utiliza una estación en cada ala, permite reabastecer a dos aviones al mismo tiempo pero su velocidad de transferencia es menor, de donde no se debería simplemente dividir por dos los tiempos indicados para el otro sistema.

7- “Modernizing The Aerial Refueling Fleet”, The Lexington Institute, Arlington, Virginia, 2006, páginas 11 y 12.

Árabes, Qatar, Kuwait y Omán, necesitaron ser apoyadas con 400 salidas de aviones cisterna.⁸

- Los nuevos aviones cisterna Boeing KC-46 *Pegasus* de los EE.UU. costarían más de US\$ 200 millones cada uno. En cuanto al costo de un portaaviones, se dieron datos más arriba.

“Los portaaviones serían muy vulnerables a las amenazas enemigas”

Desde 1914 a nuestros días se han construido más de 300 portaaviones⁹, los que en su inmensa mayoría han combatido en una o más guerras. De ellos, unos 230 lo hicieron en la Segunda Guerra Mundial, la única en la que se han perdido portaaviones; en total fueron 41 buques, uno debido a un accidente (el portaaviones de escolta británico *Dasher* de 15.200 toneladas) y los restantes 40 debido a la acción del enemigo.¹⁰

Descontando de ellos 9 portaaviones que no estaban en situación de defenderse o que no se empleaban como tales (ver cuadro XIII) y que por lo tanto, a los efectos de este análisis no deberían ser considerados y por eso aquí se los descartan, resulta que fueron 31 los portaaviones de todos los tipos perdidos en el mar que efectivamente eran operados en esa función y estaban así en condiciones de defenderse con sus aviones al momento de ser atacados. Estos últimos se listan en el cuadro XIV; de su observación surge que 14 (45.2%) fueron hundidos por la acción de aviones embarcados en otros portaaviones¹¹; 12 (38.7%) por submarinos; 4

8- En el período considerado, las 701 salidas de bombarderos estratégico hechas requirieron otras 400 salidas de aviones cisterna, y las 4.900 salidas de aviones de caza y ataque embarcados (más un número indeterminado de salidas de aviones AV-8B del USMC embarcados en buques de asalto anfibio y de la marina italiana embarcados en el portaaviones Giuseppe Garibaldi) requirieron 2.000 (el 10% de las salidas con aviones cisterna de los mismos portaaviones). Presentación “El Poder Naval en la Guerra de Afganistán” (Carlos E. Cal y Juan A. Imperiale, página 11), aceptada por el Ministerio de Defensa para participar en el panel “Análisis Estratégico, Operacional y Táctico”, de las Jornadas de Estudio “Conflictos en el Siglo XXI: El caso Afganistán”, que fuera realizado el 25 de Septiembre 2007.

9- Este número corresponde a portaaviones “puros” y no incluye a todos los buques de asalto anfibio con cubierta corrida para el empleo simultáneo de varios helicópteros, que desde la década de 1970 se ha empezado a usar también como portaaviones STOVL.

10- En la 2da. Guerra Mundial los Aliados hacían la siguiente clasificación: Portaaviones de Flota (CV); Portaaviones livianos (CVL) y Portaaviones de escolta (CVE). Para referirse a cada uno de esos tipos, en el texto y cuadros de este trabajo se utilizarán indistintamente esas denominaciones completas o las abreviaturas que se muestran entre paréntesis. En el cuadro XII se describen los propósitos y características generales de dichos buques.

11- Incluye a tres portaaviones que fueron puestos fuera de combate por aviones embarcados y luego rematados por unidades de superficie en dos de los casos y por un submarino en el tercero.

(12.9%) por aviones basados en tierra (en 3 casos fueron aviones suicidas); 1 (3.2%) por acorazados.

Además de los portaaviones hundidos en esa guerra, otros 15 fueron gravemente dañados durante sus operaciones y requirieron reparaciones que los dejaron sin servicio por varios meses (ver Cuadro XV). Ellos fueron: 10 (66.7%) dañados por aviones basados en tierra¹² (en 4 casos fueron aviones suicidas); 4 (26.7%) dañados por submarinos; 1 (6.7%) dañado por unidades de superficie.¹³

De lo anterior, surge que tanto la aviación como los submarinos constituyeron las amenazas más importantes que debieron enfrentar los portaaviones durante la mencionada guerra, en particular la aviación en general -con 18 hundidos y 10 muy averiados- y en especial la aviación embarcada, que hundió a 14 de esos buques. No obstante, esas pérdidas no implican que los portaaviones sean más vulnerables que los demás buques a esas y las demás amenazas que se ciernen sobre los buques durante sus operaciones de combate.

En efecto, en la mencionada guerra todos los participantes perdieron en su conjunto aproximadamente 1.047 buques de guerra de superficie - desde corbetas hasta portaaviones incluidos - y 1.266 submarinos; esto suma 2.313 buques perdidos por todas las causas (excluidos los capturados en puerto y los hundidos deliberadamente para no ser allí capturados o para bloquear vías navegables). Estas pérdidas se presentan discriminadas por teatro de operaciones y partes beligerantes en el cuadro XVI¹⁴. De igual manera, el conjunto de los participantes tuvo que realizar reparaciones de varios meses de duración en 242 portaaviones, acorazados y cruceros que habían sido dañados por el enemigo¹⁵. Esto permite advertir que:

12- Se contabilizan dos portaaviones que fueron dañados por aviones terrestres en dos oportunidades distintas.

13- Con relación a los portaaviones dañados por acción enemiga, es muy ilustrativo y orientador el informe del historiador y analista Steven Zaloga acerca de la efectividad de las armas aéreas y submarinas japonesas sobre los portaaviones aliados durante la 2da. Guerra Mundial. Según Zaloga, los impactos de torpedos requirieron reparaciones en un astillero en el 100% de los casos y un promedio de 10 semanas de trabajos; los impactos de aviones suicidas las requirieron en el 70% de los casos y un promedio de 12 días y medio de trabajos; los impactos bombas las requirieron en el 40% de los casos y un promedio de 2 días de trabajos. Ver "Kamikaze: Japanese Special Attack Weapons 1944-45", Steven Zaloga, Osprey Publishing, Oxford, 2012, página 13.

14- El cuadro XVI presenta una diferencia de dos portaaviones (de Japón) con los números de buques perdidos publicados por este autor en su artículo "Necesitamos un portaaviones", Boletín del Centro Naval N° 797; Buenos Aires; 2000.

15- Como regla general, se considera que a mayor tamaño corresponde mayor resistencia al efecto de las armas enemigas.

- Los portaaviones perdidos por todas las causas representaron solo el 1,8% de la suma de todos los buques de guerra así perdidos tipo corbeta y mayores, incluidos los submarinos.
- Los portaaviones muy dañados representaron un minoritario 6,2% del total de los buques así dañados, de tamaño igual o mayor a crucero.

La mayor capacidad de supervivencia de los portaaviones que se acaba de demostrar, se verifica también cuando se comparan las cantidades de buques de cada tipo que estuvieron en servicio en la mencionada guerra versus la cantidad perdida de cada uno de ellos¹⁶. Considerando el conjunto representado por Gran Bretaña, Japón y los EE.UU. – los únicos países que tenían portaaviones operativos en ese entonces - se observa que sobre los aproximadamente 230 portaaviones, 271 cruceros, 1.044 destructores y 775 submarinos que emplearon, se perdieron, respectivamente, 41 (17,8%)¹⁷, 82 (30,6%), 309 (29,6%) y 251 (32,4%).

En particular, se destaca la comparación con los acorazados, buques que habían sido especialmente diseñados a lo largo de casi 100 años para resistir el más duro castigo de las armas más potentes con que pudieran enfrentarse¹⁸. En su caso, sobre los 51 acorazados empleados por el conjunto de las tres naciones consideradas, fueron perdidos por todas las causas 12, lo que representa un 23,5%. Esta proporción compara desfavorablemente con el 17,8% correspondiente a los 41 portaaviones así perdidos, de los cuales, más de la mitad no reunía las condiciones de resistencia al castigo propias de un buque de guerra, o las tenía disminuidas debido a que habían sido transformados para operar como tales.

De esta manera, todos los porcentajes mostrados hasta ahora en el presente análisis sobre vulnerabilidad de los portaaviones, ratifican que estas naves demostraron una mayor probabilidad de supervivencia a todas las amenazas que los demás tipos de buques considerados, más allá de su capacidad de resistencia al castigo (que igualmente demostró ser mucha). Más todavía,

16- A diferencia de lo que se hizo en la comparación previa, en este caso no se incluyen a los buques que en ese entonces se denominaban destructores escolta, fragatas y corbetas.

17- Serían solo (14,1%), si se consideran únicamente a los 31 portaaviones que estaban en condiciones de defenderse.

18- No se ha incluido en esta comparación a los cruceros de batalla porque tenían menor protección que los acorazados pero que en el cuadro XVI han sido contabilizados junto con ellos.

las pérdidas de portaaviones producidas en la Segunda Guerra Mundial hubieran sido aún menores, si se hubiera contado desde su inicio con buques diseñados para dicho empleo y no con soluciones impuestas por las circunstancias (por ejemplo, el Tratado Naval de Washington de 1922 y la misma guerra) como eran todos los portaaviones de escolta, la mayoría de los portaaviones livianos y muchos de los portaaviones de flota. En el cuadro XVII se aportan elementos de juicio que contribuyen a verificar esta afirmación.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, a pesar de haber participado en muchos otros conflictos en los que portaaviones atacaron de manera sostenida el territorio de naciones que contaban con letales submarinos e importantes fuerzas aéreas, el único ataque conocido sobre uno de estos buques fue el realizado conjuntamente por la Aviación Naval y la Fuerza Aérea Argentina contra el HMS *Invincible*. En el mismo se utilizaron bombas aéreas “ciegas” de caída libre y un misil AM39 *Exocet* que según fuentes argentinas habría hecho impacto, circunstancia que los británicos niegan y que no es confirmada por ninguna otra fuente formal ni tampoco, sugestivamente, por nadie del millar aproximado de personas que tripulaban ese buque al momento del ataque.

El ataque al *Invincible* trae a colación la amenaza que representan los misiles anti-buque que tanto pueden ser lanzados desde aeronaves como desde unidades de superficie, submarinos y baterías terrestres. La experiencia sobre los efectos de esas armas contra buques de guerra se limita a unidades de hasta alrededor de 7.000 toneladas de desplazamiento. Una tesis presentada en la Escuela de Postgrado de la marina de los EE.UU.¹⁹ señala en sus conclusiones que para destruir a un buque de ese desplazamiento serían necesarios los impactos de entre 3 y 4 misiles como el *Exocet* y que, para dejarlo fuera de combate, serían necesarios hasta 2 de esos misiles. Para buques de mayor tamaño serían necesarios más misiles, función de su desplazamiento a plena carga, pero para ellos el procedimiento de análisis seguido en el estudio es poco confiable.

Esto deja como única experiencia útil a los ataques realizados por los aviones suicidas japoneses en la Segunda Guerra Mundial, en los cuales muchos analistas encuentran una analogía con los actuales misiles anti-

19- “An Analysis of the Historical Effectiveness of Antiship Cruise Missiles in Litoral Warfare”, John C. Schulte, Postgraduate Naval School, Monterey, California, Septiembre de 1994. Padrino de Tesis Wayne P. Hughes Jr.

buque. Por ejemplo, un informe producido por la Fuerza Aérea de los EE.UU. dice que “*Claramente, como los misiles antibuque de una era posterior, los Kamikaze tuvieron el potencial de influir en los sucesos en una proporción mayor a la de su real fortaleza*”²⁰.

Los aviones suicidas –conocidos como *Kamikaze* - realizaron más de 2.500 salidas a lo largo de 252 días de las sucesivas invasiones de Filipinas, Iwo Jima y Okinawa, al mismo tiempo que se hacían más de 6.000 salidas de ataque convencional (ver cuadro XVIII). Solo 453 o 474 aviones suicidas (según sean las fuentes) lograron hacer impacto en algún buque, destruyendo 47 y dañando 327 con distintos grados de gravedad. Entre los buques alcanzados, fueron tres los portaaviones hundidos (todos de escolta) y cuatro los gravemente dañados (tres de flota y uno liviano). Un estudio de la armada de los EE.UU. señala que los ataques con Kamikazes fueron entre siete y diez veces más efectivos por salida que los ataques convencionales y que, los incendios y explosiones producidos por el combustible de los aviones estrellados, produjeron más daños que las bombas que portaban²¹.

La siguiente información será útil para una comparación en relación a la analogía a que se hace referencia. Los datos correspondientes a los *Kamikaze* que se muestran antes las barras, pertenecen uno de los modelos de menor tamaño, pero más usados; los que se muestran después de las barras, corresponde a uno de los modelos más grandes.

	Caza Mitsubishi A6M Cero (“Zeke”) / Bombardero Mitsubishi KI-67-I (“Peggy”)	MM39 Exocet
Peso	2.700 kg / 13.800 kg	850 kg
Velocidad	Más de 330 km/hora a nivel (en picada hasta más de 600 km/hora)	Alrededor de 1.000 km/hora
Carga de combate	1 bomba de 350 kg / 2 bombas de 800 kg. A veces las bombas eran lanzadas antes del impacto del avión. Además, ya próximos, los pilotos solían disparar sus ametralladoras y cañones.	Ojiva alrededor de 170 kg

20- “Precision Weapons, Power Projection, and The Revolution In Military Affairs”, Richard P. Hallion, USAF Air Armament Summit, HQ Air Armament Center, Eglin AFB, Florida, 26 de Mayo de 1999.

21- “Defense Against Kamikaze Attacks in World War II and its Relevance to Anti-ship Missile Defense” - Volume I “An Analytical History of Kamikaze Attacks Against Ships of the United States Navy During World War II”, Center for Naval Analysis, Estudio 741, Noviembre 1970, Capítulo XIII.

Antes de terminar con el análisis de la vulnerabilidad de los portaaviones, se presentan dos ejemplos. Ellos no reflejan necesariamente lo sucedido con todos los buques, algunos de los cuales se perdieron por el efecto de cantidades de explosivos mucho menores, pero dan una idea de la capacidad de resistencia al castigo de los portaaviones bien diseñados; son esos casos:

- El portaaviones de flota de los EE.UU. *Hornet* (25.500 toneladas), cuya clase (*Yorktown*) comenzó a construirse en mayo de 1934, solo se fue a pique después de recibir los impactos de 16 torpedos, 4 bombas, 2 aviones suicidas y 430 proyectiles de cañones de 127 milímetros.
- El portaaviones de flota de Gran Bretaña *Illustrious* (29.100 toneladas), cuya clase comenzó a construirse en abril de 1937 y era el segundo buque que ese país había diseñado desde la quilla específicamente para esa función, luego de recibir el impacto de ocho bombas de 250, 500 y 1.000 kilogramos (siete fueron directos y el otro en su manga vulnerable²²) navegó por sus propios medios hasta la isla de Malta, en cuyo fondeadero recibió otro impacto directo y varios más dentro de su manga vulnerable. Estuvo fuera de servicio casi once meses.

En resumen, solo en la Segunda Guerra Mundial se han perdido y dañado portaaviones. A lo largo de ese conflicto, dichos buques han presentado una mayor capacidad de supervivencia que los buques tipo corbeta y mayores, incluidos los submarinos, representando los portaaviones perdidos por todas las causas un ínfimo 1,8% del total de buques así perdidos (41 de 2.313), y un minoritario 6,2% de los buques gravemente dañados por acción enemiga de tamaño igual o mayor a crucero (15 de 242).

Los restantes argumentos en contra de los portaaviones se presentarán en la próxima entrega de esta revista. Los dos primeros de ellos están íntimamente relacionados con el que se termina de rebatir y se refieren específicamente a las amenazas representadas por la aviación basada en tierra el primero y a los submarinos el otro.

22- Distancia horizontal medida a partir del casco de un buque, hasta la cual le producirán daños la explosión de una bomba que hizo impacto en el agua.

NOVEDADES Y CORRECCIONES CORRESPONDIENTES A LA PARTE 1

- **Con relación al Agregado ALFA – Conclusiones:** El costo estimado de una fragata FREMM sería ahora (2016) de unos US\$ 900 M, y no de US\$ 600 como se informó.
- **Con relación al Cuadro I:** Los dos buques anfibios de la clase *Mistral* que se construían en Francia para Rusia, fueron finalmente adquiridos por Egipto.
- **Con relación al Cuadro V:** La información correspondiente a la Segunda Guerra Mundial debe reemplazarse por la siguiente:

Segunda Guerra Mundial (1939-1945). De los **1.047 buques de guerra de superficie perdidos** en conjunto por los beligerantes, desde corbetas a acorazados y portaaviones, el 12.5% fue víctima de la aviación embarcada en portaaviones. El resto de las pérdidas se discrimina así: aviación terrestre 27.5% [total de pérdidas atribuidas a la aviación 40%]; submarinos 29%; unidades de superficie 13%; minas 9.5% y varios 8.5% [accidentes, causas desconocidas, artillería costera, sabotajes, torpedos humanos, etc.]. **Concurrentemente**, hecho que pasa desapercibido en la mayoría de los análisis, de todas las partes **resultaron con daños serios 242 cruceros, acorazados y portaaviones**; 21% fue víctima de la aviación embarcada. El resto de los agentes de daños se discrimina así: aviación terrestre 48% [total por aviación 69%]; submarinos 14%; unidades de superficie 13%. **Con relación a los 12.391 buques mercantes perdidos** por todas las partes, la participación de la aviación embarcada fue muy modesta (3%); esto será fácil de comprender si se tiene en cuenta que sus aviones estaban comprometidos en las operaciones contra las fuerzas navales, aéreas y terrestres enemigas. El resto de las pérdidas se discrimina así: aviación terrestre 29% [total por aviación 32%]; submarinos 37.5%; unidades de superficie 8%; minas 7.5% y varios 15.1%. Ver esta información discriminada por teatro de operaciones y partes beligerantes en el cuadro XVI.

- **Con relación al Cuadro VII:** La información correspondiente a la Segunda Guerra Mundial debe reemplazarse por la siguiente:

Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Se hace referencia solo a los resultados contra la aviación de Japón, que son los más significativos. De los 25.744 aviones perdidos por Japón debido a la acción de la aviación de los EE.UU., los aviones de la marina de esta nación destruyeron 15.401 (59,8% de ese total), de los cuales, sus portaaviones dieron cuenta de 12.268 (el 47,6% del total). De estos últimos, 3.007 fueron derribados en combate aire-aire defendiendo a las fuerzas navales propias; 3.437 fueron derribados en combate aire-aire sobre naves e instalaciones japonesas y 5.828 estaban aterrizados. Se destaca que del total de aviones japoneses así destruidos, 11.409 habían partido de bases en tierra. En cuanto a las pérdidas en combate aire-aire de los aviones embarcados de los EE.UU., ellas fueron 451, lo que les da una relación favor de 14,3 a 1.

Cuadro XI

TIPOS DE PORTAAVIONES – Clasificación Actual

Nota: No existe ninguna clasificación de los portaaviones de aceptación universal; las que aquí se intentan solo reflejan las más usuales en la literatura naval contemporánea.

Según su planta propulsora

Convencional	Los hay con planta de vapor, turbinas a gas y combinación de estas con motores diesel.
Nuclear	Salvo el francés Charles de Gaulle, los demás portaaviones nucleares (CVN) pertenecen a la marina de los EE.UU.

Según su desplazamiento, lo que guarda relación con la cantidad de aeronaves con que operan

Tipo	Cantidad de aeronaves	Desplazamiento a plena carga
Liviano	Alrededor de 30	Hasta 35.000 toneladas
Mediano	Alrededor de 50	40.000 a 60.000 toneladas.
Pesado	Más de 70	Más de 70.000 toneladas

La presente clasificación es arbitraria y está hecha en función de lo que este autor estima, debiera ser el número mínimo de aeronaves necesarias para configurar un grupo aeronaval embarcado multipropósito y eficiente. Al respecto, es oportuno destacar que los nuevos misiles aire-superficie de todo tipo y las nuevas bombas y cohetes inteligentes, dada su precisión que reduce el número de lanzamientos necesarios para hacer impacto en un blanco, revaloriza a los portaaviones con grupos aéreos pequeños, que antes podrían haberse considerado poco eficientes. Esas armas permiten hoy, por ejemplo, que una sola sección de (dos) aviones pueda destruir objetivos que hacen dos décadas hubieran requerido de toda una escuadrilla (10 o más aviones).

Según la forma en que lanzan y recuperan a sus aeronaves, lo que gobierna sus dimensiones mínimas

CATOBAR (Catapult Assisted Take Off But Arrested Recovery) en la que aviones convencionales CTOL (Conventional Take off and conventional Landing) son lanzados desde el portaaviones mediante catapultas y son recuperados mediante cables de frenado. Desplazamiento mínimo alrededor de 25.000 toneladas.

STOBAR (Short Take Off But Arrested Recovery) en la que aviones CTOL que tengan una alta relación empuje/peso, son lanzados desde el portaaviones mediante despegues libres ayudados por una pista inclinada hacia arriba (ski jump) y son recuperados mediante cables de frenado. Necesitarían un desplazamiento mayor al mínimo requerido por los CATOBAR.

STOVL (Short Take Off and Vertical Landing) en la que aviones STOVL y VTOL (Vertical Take Off and Landing) son lanzados mediante despegues libres, ayudados o no por una pista inclinada hacia arriba (ski jump), o simplemente en forma vertical los aviones VTOL; son recuperados mediante aterrizajes verticales o con una corta y lenta carrera de aterrizaje. El desplazamiento necesario es de unas 13.000 toneladas (para aviones Harrier II) pero, para embarcar un grupo aéreo eficaz, debería acercarse al de los otros tipos.

Según sus propósitos		
Tipo	Propósitos principales	Portaviones empleados
Apoyo de Flota	Defensa contraaérea, antisuperficie y antisubmarina de una fuerza naval. Apoyo a operaciones anfibas, terrestres y aéreas. Eventuales ataques a tierra.	Livianos
Ataque	Lo anterior, más proyección sostenida del poder a tierra por plazos prolongados.	Medianos y Pesados

Según la función principal para la que fueron construidos

Además de los portaaviones concebidos específicamente para el empleo de aviones embarcados, varias marinas tienen hoy buques específicos para las operaciones anfibas que poseen grandes garajes que pueden ser usados como hangares de aeronaves y amplias cubiertas corridas para permitir el despegue simultáneo de varias aeronaves VTOL pesadas. Ambas características los hacen potencialmente aptos para operar con aviones STOVL y VTOL, y así algunas naciones usan los suyos como portaaviones y/o buque anfibia según sea necesario. Lo mismo podría suceder con los portahelicópteros que eufemísticamente Japón denomina “destructoros antisubmarinos”. De manera general, debe tenerse en cuenta que a igual tamaño, los portaaviones “puros” son más eficientes para operar con aviación embarcada.

Cuadro XII		
TIPOS DE PORTAAVIONES – Clasificaciones Anteriores		
Clasificación durante la Segunda Guerra Mundial y hasta 1960 aproximadamente		
Tipo	Propósitos principales	Características principales
Flota (CV)	Operar con la fuerza principal de una flota para defenderla de los ataques aéreos y atacar a las fuerzas navales, aéreas y terrestres enemigas.	Algunos eran acorazados o cruceros de batalla adaptados; uno, japonés, había sido un trasatlántico. Desplazaban 20.000 o más toneladas; su velocidad superaba 25 nudos. Grupos de entre 50 y 90 aviones.
Liviano (CVL) (a)	Operar con la fuerza principal de una flota y con las mismas funciones que los portaviones de flota.	Los británicos los construyeron con especificaciones de buque mercante sobre diseños de portaaviones de flota (la clase Colossus). Los EE.UU. los hicieron adaptando cruceros, y Japón a partir de portahidroaviones y buques de apoyo de hidroaviones o submarinos. Desplazamientos menores de 20.000 toneladas. Grupos de entre 30 y 40 aviones.
Escolta (CVE)	Dar defensa contraaérea y antisubmarina a convoyes de buques mercantes y militares. Apoyar fuerzas de desembarco y fuerzas terrestres. Transportar aviones a otros portaaviones o entre bases terrestres. Adiestramiento de pilotos. Etc.	Construidos sobre cascos de buques mercantes o bien, diseñados para ser reconvertidos en ellos después de la guerra. Desplazaban entre 10.000 y 24.000 toneladas: Su velocidad máxima pocas veces llegaba a los 19 nudos o la superaba. Grupos de entre 12 y 30 aviones.

Las abreviaturas corresponden a la marina de los EE.UU., por lejos la principal usuaria de portaaviones. A los tres tipos mencionados se agregó al finalizar la guerra el tipo “Portaaviones de Batalla” (abreviatura CVB) al incorporarse los portaaviones de la clase Midway, extensamente acorazados y 60.000 toneladas.

Clasificación durante la Guerra Fría		
Tipo	Propósitos principales	Tamaños (b)
Ataque (CVA) (CVAN)	Los mismos propósitos que los hoy así clasificados	Medianos y Pesados
Antisubmarino (CVS)	Guerra antisubmarina. Neutralizar aviones de exploración marítima. (c)(d)	Livianos y Medianos

(a) No confundir con los Portaaviones Livianos descritos en el cuadro XI. Durante la Guerra Fría y luego, hasta que se radió el último de los Colossus en 2001 (el brasileño Minas Gerais), hubieron en servicio portaaviones livianos construidos durante la 2da. Guerra Mundial que siguieron siendo así clasificados (por ejemplo, los argentinos Independencia y 25 de Mayo).

(b) Corresponden a la calificación hecha en función de los desplazamientos en el cuadro XI.

(c) Hasta la década de 1980 hubieron en los EE.UU. portaaviones de flota construidos durante la 2da. Guerra Mundial que fueron adaptados para la guerra antisubmarina; pertenecían a la clase Essex, de la cual otros fueron transformados en portaaviones de ataque (y uno de ellos, el Oriskany, ofrecido a la Armada Argentina a mediados de la década de 1970). A mediados de los años 80, cuando solo quedaron los grandes portaaviones pesados convencionales y nucleares, estos incorporaron un mayor número de aeronaves antisubmarinas, fundiéndose los indicativos CVS y CVA/CVAN en CV o CVN, según se tratara de buques a propulsión convencional o nuclear. En reemplazo de los portaaviones antisubmarinos en los EE.UU. se propusieron los llamados Buque de Control de Mar (SCS) a ser dotados de helicópteros antisubmarinos y aviones VTOL; el único de esos buques que se construyó fue el español Príncipe de Asturias, dado de baja en diciembre de 2013..

(d) Japón acaba de incorporar un eufemísticamente denominado “destructor antisubmarino” con cubierta corrida para aeronaves. Los portaaviones (de apoyo de flota) de la clase Invincible fueron diseñados originariamente como portahelicópteros antisubmarinos y denominados “cruceiros de cubierta corrida”. La historia de estos últimos buques hasta la Guerra de Malvinas –y luego, a partir de mediados de la primera década del siglo XXI hasta ser radiados- es muy interesante y refleja las repetidas equivocaciones en las que puede incurrir un gobierno cuando privilegia a una fuerza armada sobre otra (¿y también a una rama de la industria sobre otra?) pero esa es una historia muy larga para ser tratada aquí.

Cuadro XIII

Portaaviones perdidos en la Segunda Guerra Mundial que no podían defenderse o que no se empleaban como tales (a)

No tenían su grupo aeronaval a bordo.	De Gran Bretaña. CVL Hermes (13.000 toneladas) hundido por aviones embarcados japoneses.
Total 4	De Japón. CV Amagi (22.800 toneladas), CVL Ryuho (16.700 toneladas) y CVE Kaiyo (13.600/16.800 toneladas), atacados en sus fondeaderos por aviones embarcados de los EE.UU.; el primero de ellos se hundió; los otros dos fueron dañados y desguazados después de la guerra.
No podía operar su grupo aeronaval	De Gran Bretaña. CV Glorious (26.100 toneladas); tenía su grupo aeronaval a bordo pero su cubierta estaba abarrotada con aviones de la RAF que estaba evacuando de Noruega, así que no pudo operar sus propios aviones y obtener con ellos preaviso suficiente ni defenderse del ataque de los cruceros de batalla alemanes Scharnhorst y Gneisenau que lo hundieron. Acerca de las pésimas decisiones del comandante de la fuerza británica de la cual formaba parte el Glorious, se explaya el aviador naval, veterano de la 2da. Guerra Mundial, Henry “Hank” Adlam en su libro “The Disastrous Fall and Triumphant Rise of the Fleet Air Arm”, publicado en 2014 (Pen and Sword Aviation; Barnsley, South Yorkshire).
Total 1	

<p>No eran utilizados como portaaviones operativos</p> <p>Total 4</p>	<p>De Japón. Tres eran CVEs que fueron hundidos por submarinos de los EE.UU. El Shinyo (20.5860 toneladas) se usaba para adiestramiento y los otros dos –Chuyo y Unyu (19.700 toneladas c/uno)- se empleaban para transportar aviones entre bases aéreas.</p> <p>El cuarto, fue el Shinano (71.890 ton) - usualmente clasificado como CV por su tamaño, blindajes y velocidad- no iba a ser empleado con la flota sino para transportar aviones y bombas piloteadas “Ohka” a otros buques y bases terrestres. Este buque fue atacado por un submarino de los EE.UU., a las pocas horas de salir por primera vez de su astillero con destino a un puerto más seguro para defenderlo de los ataques aéreos. Todavía llevaba a bordo a más de mil trabajadores civiles, tenía solo ocho de sus doce calderas funcionando, y sus sistemas contra inundaciones no estaban terminados; además, el 60% de su tripulación nunca había navegado antes en un buque de guerra.</p>
<p>(a) El tipo de portaaviones se identifica aquí con las siglas: CV los portaaviones de flota; CVL los livianos; CVE los de escolta.</p> <p>Fuentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● “Conway’s All The World’s Fighting Ships. 1922-1946”; Director de Edición Robert Gardiner; Conway Maritime Press; London; 1980 ● “Aircraft Carriers of The World, 1914 to the Present”; Roger Chesneau; US Naval Institute Press, Annapolis, MD; 1984. ● Wikipedia. 	

Cuadro XIV Portaaviones hundidos en la Segunda Guerra Mundial que estaban en situación de defenderse	
Medio agresor <i>Teatro de operaciones</i>	Portaaviones hundidos (a) (Desplazamientos a plena carga)
Unidades de superficie japonesas <i>Océano Pacífico</i>	De EE.UU. CVE <i>Gambier Bay</i> (10.900 ton)
Aviones basados en tierra japoneses <i>Océano Pacífico</i>	De EE.UU. CVL <i>Princeton</i> (14.700 ton). CVEs <i>Saint Lo</i> , <i>Bismarck Sea</i> y <i>Ommaney Bay</i> (10.900 ton c/u) (b)
Aviones embarcados japoneses <i>Océano Pacífico</i>	De EE.UU. CVs <i>Lexington</i> (47.700 ton) y <i>Hornet</i> (25.500 ton)
Aviones embarcados EE.UU. <i>Océano Pacífico</i>	De Japón. CVs <i>Zuikaku</i> (32.105 ton); <i>Akagi</i> (42.750 ton); <i>Kaga</i> (43.650 ton); <i>Hiyo</i> (28.300 ton) e <i>Hiryu</i> (21.900 ton). CVLs <i>Shoryu</i> (19.800 ton); <i>Zuiho</i> y <i>Shoho</i> (14.200 ton c/u) y <i>Riujo</i> (13.650 ton).
Aviones embarcados y unidades de superficie EE.UU. <i>Océano Pacífico</i>	De Japón. CVLs <i>Chiyoda</i> y <i>Chitose</i> (15.300 ton c /uno)
Aviones embarcados y un submarino japonés <i>Océano Pacífico</i>	De EE.UU. CV <i>Yorktown</i> (25.500 ton)
Submarinos japoneses <i>Océano Pacífico</i>	De EE.UU. CVL <i>Wasp</i> (18.500 ton); CVE <i>Liscombe Bay</i> (10.900 ton)
Submarinos EE.UU. <i>Océano Pacífico</i>	De Japón. CVs <i>Taiho</i> (32.720 ton); <i>Shokaku</i> (32.105 ton) y <i>Unryu</i> (22.400 ton) CVE <i>Taiyo</i> (19.700 ton)

Submarinos Alemanes e Italianos <i>Océano Atlántico y Mar Mediterráneo</i>	De G. Bretaña. CVs <i>Courageous</i> y <i>Eagle</i> (26.100 ton c/u); CV <i>Ark Royal</i> (27.700 ton) CVEs <i>Avenger</i> (15.120 ton) y <i>Audacity</i> (10.230 ton) De EE.UU. CVE <i>Block Island</i> (13.980 ton)
Resumen de los portaaviones hundidos	
Por aviones embarcados en portaaviones	7 CV y 4 CVL = 11
Por aviones embarcados y unidades de superficie	2 CVL
Por aviones embarcados y un submarino	1 CV
Subtotal con intervención principal aviones embarcados	8 CV y 6 CVL = 14 (45,2%)
Por aviones basados en tierra	1 CVL y 3 CVE (12,9%) = 4 (b)
Por submarinos	6 CV, 1 CVL y 5 CVE = 12 (38.7%)
Por unidades de superficie (Acorazados)	1 CVE (3.2%)
Totales	14 CV (45,2%), 8 CVL (25.8 %), y 9 CVE (29%) = 31 (100%)
<p>(a) El tipo de portaaviones se identifica aquí con las siglas: CV los portaaviones de flota; CVL los livianos; CVE los de escolta. (b) Los tres CVE fueron impactados por aviones suicidas.</p> <p>Fuentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “<i>Conway’s All The World’s Fighting Ships. 1922-1946</i>”; Director de Edición Robert Gardiner; Conway Maritime Press; London; 1980 • “<i>Aircraft Carriers of The World, 1914 to the Present</i>”; Roger Chesneau; US Naval Institute Press, Annapolis, MD; 1984 • Wikipedia. 	

Cuadro XV

Portaaviones gravemente dañados en la Segunda Guerra Mundial que estaban en situación de defenderse (a)

Teatro de operaciones Mar Mediterráneo	
Buque (b) (Desplazamiento)	Detalles
CV HMS <i>Formidable</i> (29.100 toneladas)	Recibió el impacto directo de dos bombas de 1.000 kilogramos lanzadas por aviones basados en tierra; estuvo fuera de servicio seis meses.
CV HMS <i>Illustrious</i> (29.100 toneladas)	Recibió el impacto de ocho bombas de 500 y 1.000 kilogramos lanzadas por aviones basados en tierra; siete fueron impactos directos y el otro en su manga vulnerable (c), pero consiguió entrar al fondeadero de la isla de Malta, donde recibió otro impacto directo y varios en su manga vulnerable; estas bombas también lanzadas por aviones basados en tierra. Estuvo fuera de servicio once meses.

CV HMS <i>Indomitable</i> (29.730 toneladas)	Recibió el impacto de cinco bombas de 500 kilogramos lanzadas por aviones basados en tierra; dos fueron directos y los otros tres en su manga vulnerable pero dos horas después pudo navegar a 28,5 nudos; sus reparaciones duraron seis meses. Vuelto al servicio, recibió el impacto de un torpedo lanzado por un avión basado en tierra que lo dejó sin servicio ocho meses.
Teatro de operaciones del Océano Atlántico	
CVE HMS <i>Thane</i> (15.390 toneladas)	Torpedeado por un submarino alemán regresó a puerto pero no fue reparado por aproximarse el fin de la guerra y fue desguazado al terminar la misma.
CVE HMS <i>Nabob</i> (15.390 toneladas)	Torpedeado por un submarino alemán regresó a puerto pero no fue reparado por terminarse la guerra. Fue reconvertido a buque mercante, función que desempeñó hasta 1977
Teatro de operaciones del Océano Pacífico	
CV IJN <i>Junyo</i> (29.000 toneladas)	Recibió tres impactos de torpedos lanzados por un submarino de los EE.UU. Fue encallado para que no se hundiera. Cinco días después se inician sus reparaciones, interrumpidas al finalizar la guerra.
CV USS <i>Saratoga</i> (47.700 toneladas)	Recibió el impacto de un torpedo lanzado por un submarino japonés; fue remolcado para recibir reparaciones de emergencia y luego, por sus propios medios, regresó a Pearl Harbor donde fue modernizado. Previamente había sido torpedeado por otro submarino japonés, lo que no le impidió que continuara con sus operaciones.
CV USS <i>Bunker Hill</i> (34.880 toneladas)	Recibió el impacto directo de dos aviones Zero suicidas basados en tierra; uno de ellos hizo impacto previamente con una bomba de 250 kilogramos; estuvo fuera de servicio cuatro meses.
CV USS <i>Franklin</i> (34.880 toneladas)	Recibió el impacto directo de bombas de 250 kilogramos lanzadas por aviones basados en tierra; volvió a Pearl Harbor por sus propios medios. Fue reparado después de la guerra.
CV USS <i>Intrepid</i> (34.880 toneladas)	Recibió el impacto de un torpedo aéreo lanzado por un avión basado en tierra pero regresó a Pearl Harbor por sus propios medios; cuatro meses después estaba de nuevo en servicio. Luego sufrió en distintas ocasiones los impactos de cinco kamikazes basados en tierra pero siempre pudo continuar operando sus aviones (la mayor demora fue de tres horas).
CV USS <i>Ticonderoga</i> (34.880 toneladas)	Recibió el impacto de una bomba de un avión convencional y segundos después el de un kamikaze, seguido por otro, todos ellos basados en tierra. El buque regresó por sus propios medios a lo EE.UU. Cuatro meses después estaba nuevamente en servicio.
CVE USS <i>Sangamon</i> (24.257 toneladas)	Recibió el impacto directo de un avión suicida basado en tierra; que previamente había hecho impacto con una bomba. Después de recibir reparaciones de emergencia regresó a los EE.UU., donde fue quitado del servicio activo por haber finalizado la guerra.
CVE USS <i>Kalinin Bay</i> (10.900 toneladas)	Recibió un impacto de cañón de 353 mm disparado por un acorazado y 13 impactos de 203 mm disparados por cruceros pesados pero logró poner dos proyectiles de cañón de 127 mm en uno de esos cruceros. Hechas reparaciones de emergencia, regresó a los EE.UU. donde fue modernizado.

Resumen de los portaaviones gravemente dañados	
Por aviones basados en tierra	7 CV y 1 CVE. Como 2 CVs fueron dañados dos veces, el cómputo final es 9 CV y 1 CVE, que suman 10 (66,66%). En 6 casos fueron aviones convencionales y en 4 aviones suicidas.
Por submarinos	2 CV y 2 CVE = 4 (26,66%)
Por unidades de superficie	1 CVE (2,66%)
Total	11 CV (73%) y 4 CVE (27%) = 15 (10%)

(a) El tipo de portaaviones se identifica aquí con las siglas: CV los portaaviones de flota; CVL los livianos; CVE los de escolta. Los desplazamientos son a plena carga.
 (b) La nacionalidad de los buques se identifica aquí con las siglas: HMS los británicos; IJN los japoneses; USS los de EE.UU.
 (c) Manga vulnerable: Distancia horizontal, medida a partir del casco de un buque, hasta la cual le producirán daños la explosión bajo el agua de una bomba que cayó próxima.

Fuentes:

- “*Conway’s All The World’s Fighting Ships. 1922-1946*”; Director de Edición Robert Gardiner; Conway Maritime Press; London; 1980.
- “*Aircraft Carriers of The World, 1914 to the Present*”; Roger Chesneau; US Naval Institute Press, Annapolis, MD; 1984.
- Wikipedia.

Cuadro XVI Pérdidas de buques en la Segunda Guerra Mundial

Causas	Portaaviones			Acorazados y Cruceros de Batalla	Cruceros	Destructores Fragatas y Corbetas	Totales buques de superficie	Submarinos	Totales buques de guerra	Mercantes
	Flota	Livianos	Escolta							
Océano Atlántico y Mar Mediterráneo - Pérdidas Aliadas										
Aviación Terrestre				2	14	96	112	15.5	127.5	820
Unidades Superficie	1			1	9	19	30	51.5	81.5	317
Submarinos	3		3	2	9	93	110	15	125	2.681
Minas					1	52	53	78	131	534
Varios			1		3	32	36	38	74	424
TOTALES	4		4	5	36	292	341	198	539	4.776
Océano Atlántico y Mar Mediterráneo - Pérdidas del Eje (incluidas las del gobierno francés en Vichy)										
Aviación Embarcada	NO TENÍAN PORTAAVIONES			1,5	3,5	6	11	60	71	29
Aviación Terrestre				4	7	81	92	364,5	456.5	2.184
Unidades Superficie				3,5	8	16	27,5	320,5	348	593
Submarinos					3,5	59	62.5	39	101.5	647
Minas					1	29	30	9	39	271
Varios					2	17	19	86	105	1.166
TOTALES				9	25	208	242	879	1.121	4.890

Océanos Pacífico e Índico - Pérdidas Aliadas										
Aviación Embarcada	2.5	1		2	2	5	12.5		12.5	25
Aviación Terrestre		1	3	2	1	35	42	10	52	
Unidades Superficie			1		11	29	41	6	47	19
Submarinos	0.5	1	1		2	10	14.5	1	15.5	147
Minas						6	6		6	
Varios						5	5	42	47	183
TOTALES	3	3	5	4	16	90	111	59	170	374
Océanos Pacífico e Índico - Pérdidas de Japón										
Aviación Embarcada	6	6	1	5,5	23	66	107.5	10	117.5	371
Aviación Terrestre						43	43	7	50	600
Unidades Superficie		1		3,5	5	28,5	38	74	112	21
Submarinos	4		4	1	16	91,5	116.5	25	141.5	1.153
Minas						9	9	4	13	111
Varios				1		28	29	10	39	95
TOTALES	10	7	5	11	44	266	343	130	473	2.351
Pérdidas Totales										
Aviación Embarcada		7	1.	9	28.5	77	131	70	201	425
Aviación Terrestre		1	3	8	22	255	289	397	686	3.604
Unidades Superficie	1	1	1	9	33	92.5	137.5	452	589.5	950
Submarinos	4.5	1	8	3	30.5	253.5	303.5	80	383.5	4.628
Minas					2	96	98	91	189	916
Varios			1		5	82	88	176	264	1.868
TOTALES	17	10	14	29	121	856	1.047	1.266	2.313	12.391
<ul style="list-style-type: none"> • Las pérdidas han sido contabilizadas a partir de las tablas publicadas por S.W. Roskill ("The War at Sea"), G.S.Gorshkov ("The Sea Power of the State") y Helmut Pemsel ("Atlas of Naval Warfare"), excepto las de portaaviones, que surgen de "Conway's All The World's Fighting Ships. 1922-1946" y de "Aircraft Carriers of The World, 1914 to the Present" por Roger Chesneau. • Este cuadro presenta una diferencia de dos portaaviones perdidos más (por Japón) con relación a los elaborados por el autor en su artículo "Necesitamos un portaaviones", Boletín del Centro Naval N° 797; Buenos Aires; 2000. • Cuando las pérdidas se debieron a la acción de dos agentes diferentes, han sido distribuidas por mitades entre ambos. • En las pérdidas atribuidas a la Aviación se incluyen los buques atacados en puerto. • Las pérdidas atribuidas a las Unidades de Superficie incluyen los buques hundidos para no ser capturados en el mar y los allí capturados. • Las pérdidas atribuidas a Minas incluyen las sembradas por todos los agentes, excepto aquellas lanzadas desde aviones sobre las que se tienen datos precisos, en cuyo caso fueron asignadas a la aviación. • Las pérdidas contabilizadas en Varios incluyen las debidas a causas desconocidas y las producidas por accidentes, artillería de costas, sabotajes, torpedos humanos, etc. • No están incluidos los buques capturados en puerto, los hundidos deliberadamente para no ser capturados o bloquear vías navegables, etc. 										

Cuadro XVII

Segunda Guerra Mundial

Las pérdidas de portaaviones podrían haber sido aún menores

Los siguientes elementos de juicio contribuyen a demostrar que las pérdidas de portaaviones producidas en la 2da. Guerra Mundial hubieran sido aún menores, si se hubiera contado desde su inicio con buques diseñados para dicho empleo y no con soluciones impuestas por las circunstancias (por ejemplo, el Tratado Naval de Washington y la misma guerra), como eran todos los portaaviones de escolta, la mayoría de los portaaviones livianos y hasta algunos de los portaaviones de flota.

- Al comenzar la guerra el diseño y la construcción de los portaaviones era todavía, en buena medida, experimental, como puede deducirse de la siguiente cronología: El primer buque que tuvo una cubierta corrida apta para el despegue y aterrizaje de aviones con ruedas fue el británico Argus (17.000 toneladas y ex mercante Conte Rosso) que se completó en septiembre de 1918; fue seguido por el estadounidense Langley completado en marzo de 1922 (unas 14.000 toneladas y ex carbonero de flota), el japonés Hoshō en diciembre de 1922 (10.000 toneladas y construido a partir de un petrolero) y el Furious, británico, que desarrollado a partir de un crucero de batalla y dos infructuosas modificaciones previas para operar como portaaviones; entró en servicio en esa configuración en agosto de 1925 (desplazando 22.300 toneladas). El primer buque construido para ser usado como portaaviones desde su concepción fue el japonés Ryūjō (13.650 toneladas), que entró en servicio en mayo de 1933, seguido por el (CV4) Ranger (17.577 toneladas) de los EE.UU., en servicio en julio de 1934, y el japonés Soryū (19.800 toneladas), en servicio en diciembre de 1937. El primero construido por Gran Bretaña como portaaviones desde su quilla, fue el Ark Royal (27.700 toneladas) que recién entró en servicio en noviembre de 1938.
- De manera análoga, la doctrina de empleo de los portaaviones era también experimental y, basados en la que habían adoptado, cada nación tenía su propia aproximación al diseño de sus buques y su grupo aeronaval embarcado; así:
 - Gran Bretaña emplearía a sus portaaviones para encontrar y dañar a los acorazados enemigos. Por lo tanto los construía muy protegidos de las armas enemigas, lo que derivaba en hangares blindados ubicados dentro del casco del buque, formando parte de la “viga buque”, tal como sucede con los actuales. Eso se lograba a costas de grupos aéreos relativamente pequeños, déficit al que se sumaban el de sus aviones poco aptos para el combate aire-aire. Ante un ataque enemigo, los aviones que no estaban en vuelo se guardaban en los hangares
 - Japón emplearía a los suyos para atacar a los portaaviones enemigos y sus aviones, y luego a otros buques y objetivos en tierra. Así privilegiaba la cantidad (y calidad) de los aviones embarcados en detrimento de la protección del buque a las armas enemigas. Lograba hangares más amplios al instalarlos encima del casco.
 - Los EE.UU. contemplaban un empleo similar al japonés, de donde sus hangares eran también una superestructura para lograr hangares más amplios pero, a diferencia de los japoneses, daban a sus portaaviones la mejor compartimentación antitorpedo que permitían sus dimensiones. Aumentaban la cantidad de sus aviones estacionándolos también en cubierta, práctica que adoptaron los británicos después de iniciarse la guerra.
- De los 14 portaaviones de flota hundidos, 8 habían sido construidos antes de comenzar la guerra y 6 de ellos habían sido convertidos a partir de acorazados y cruceros y, en el caso del japonés Junyō, a partir de un buque de pasajeros. Ambas circunstancias se combinaban también en el caso de uno de los 11 portaaviones de flota muy dañados.
- Se destaca que la mayoría de los portaaviones de flota construidos hasta finales de la década de 1930, presentaban vulnerabilidades que estaban siendo solucionadas en los años inmediatamente anteriores a la 2da. Guerra Mundial. Entre los construidos previamente era común que un buque que había sobrevivido a los impactos recibidos, fuera víctima horas después de las explosiones de vapores de naftas de alto octanaje (que ya no usan las aeronaves embarcadas) producidos por pérdidas en tanques y tuberías que no se había reparado convenientemente o simplemente,

no se había descubierto al realizar las inspecciones del caso. Además, con la excepción de los portaaviones de flota británicos y los japoneses Taiho y Shinano, las cubiertas de vuelo carecían de blindaje y que en muchos casos estaban conformadas por planchas de madera, como sucedía con los de la clase Essex.

- De los ocho portaaviones livianos hundidos, uno había sido construido como tal, otro convertido a partir de un crucero liviano, dos a partir de porta-hidroaviones y el resto, a partir de buques de sostén logístico. Por lo tanto, solo los dos primeros reunían condiciones de resistencia al castigo propias de un buque de guerra, que en el caso del segundo de ellos estaban comprometidas por la transformación realizada. Los seis restantes carecían de adecuadas subdivisión estanca, protección antitorpedos, blindajes, sistemas de control de averías, distribución y ubicación de santabárbaras y planta propulsora, etc. Los nueve portaaviones de escolta hundidos, como todos los de su tipo, eran mercantes transformados y además de carecer de las características de un buque de guerra mencionadas, en muy pocos casos podían desarrollar una velocidad mayor de 20 nudos. No obstante esas debilidades, se destaca que el 70% de los portaaviones de escolta de menos de 15.500 toneladas alcanzados por artillería naval, minas, torpedos, bombas o Kamikazes, sobrevivió al castigo que recibieron y, en muchos casos, ni siquiera tuvieron que suspender sus operaciones.

- Se agregan a estos elementos de juicio, los contextos expuestos más arriba con relación a los portaaviones hundidos o seriamente averiados por la aviación terrestre y los submarinos.

Fuentes:

- *Conway's All The World's Fighting Ships. 1922-1946*"; Director de Edición Robert Gardiner; Conway Maritime Press; London; 1980.
- *"Aircraft Carriers of The World, 1914 to the Present"*; Roger Chesneau; US Naval Institute Press, Annapolis, MD; 1984.

Cuadro XVIII

Segunda Guerra Mundial

Acerca de los aviones suicidas japoneses, los que presentan analogías con los actuales misiles anti-buque

Los aviones suicidas japoneses llamados Kamikaze (Viento Divino) en Occidente y TOKKO (acrónimo de Ataque Especial) en Japón, fueron empleados de manera masiva y coordinada, entre el 25 de octubre de 1944 y 13 de agosto de 1945, para enfrentar a los desembarcos aliados en Filipinas, Iwo Jima y Okinawa. Prácticamente el 100% de las salidas suicidas partieron desde tierra; el 64% de ellas hechas por aviones navales (a).

Cada vuelo suicida era acompañado de una escolta que cumplía diferentes funciones (escolta contra-aérea, navegación, designación de blancos, reconocimientos post ataque, etc.) y su empleo era a menudo coordinado con ataques aéreos convencionales (b).

Las cantidades de salidas suicidas varían según la fuente. Una presentación hecha en una reunión cumbre del Centro de Armamento de la Fuerza Aérea de los EE.UU. informa que el total de salidas Kamikaze fueron 2.800 (c). La investigación oficial de los EE.UU. sobre el bombardeo estratégico informa que entre el 21 de octubre de 1944 (cuando comenzaron formalmente los ataques suicidas) y el final de la campaña de Okinawa (en la tercera semana de junio de 1945) los japoneses hicieron 2.550 salidas de kamikazes (d).

También presentan diferencias los números informados sobre los aviones que llegaron a aproximarse a sus blancos, los que lograron hacer impacto en algún buque, etc.; los que siguen son datos de un estudio de la marina de los EE.UU.(e)

- Se realizaron 2.550 salidas de aviones suicidas.
- El 10% de esas salidas (255 aviones) regresaron a sus bases por distintas razones.
- De los 2.295 aviones suicidas que continuaron con su misión, 1.118 (49.8%) fueron derribados por las patrullas aéreas de combate (PAC) de los portaaviones estadounidenses.
- De los 1.177 aviones suicidas que superaron a esas patrullas, 724 (61.5% de ese total; 31.5% de 2.295 aviones) fueron derribados por la artillería antiaérea de los buques (f).
- El resto, 453 aviones (19.7% de 2.295) lograron estrellarse contra un buque o caer al mar lo bastante cerca para producirles daños (g).

En cuanto a la cantidad total de buques de todos los tipos hundidos y dañados por los Kamikazes también existen diferencias pero, por lo general, se coincide en que fueron 47 y 327 respectivamente (h).

Finalmente, no están claras las cantidades por tipo de los aviones suicidas japonesas. Las cantidades de aviones perdidos arriba detalladas (en total 2.295) y los 3.860 pilotos y tripulantes japoneses muertos que contabiliza Steven Zaloga [idem nota (a)], sugieren que alrededor de un tercio de esos aviones serían multiplazas, es decir aviones de ataque, y el resto cazas monoplazas.

Notas:

(a) "Kamikaze: Japanese Special Attack Weapons 1944-45", Steven Zaloga, Osprey Publishing, Oxford, 2012, página 12.

(b) El total de salidas convencionales realizadas contemporáneamente con las suicidas habrían sido unas 6.300 ("Suicide Squads", Richard O.Nail, Ballantine Books, New York, 1984, página 169).

(c) "Precision Weapons, Power Projection, and The Revolution In Military Affairs", Richard P. Hallion, USAF Air Armament Summit, HQ Air Armament Center, Eglin AFB, Florida, 26 de Mayo de 1999,

(d) "United States Strategic Bombing Survey Summary Report (Pacific War)", Washington, D.C., Julio 1, 1946, página 10.

(e) "Defense Against Kamikaze Attacks in World War II and its Relevance to Anti-ship Missile Defense" - Volume 1 "An Analytical History of Kamikaze Attacks Against Ships of the United States Navy During World War II", Center for Naval Analysis, Estudy 741, Noviembre 1970, Capítulo XIII.

(f) Los cañones de 127 mm disparando munición provista de espoleta de proximidad (VT) fueron los más efectivos; entre el 1 de octubre de 1944 y el 31 de enero de 1945, derribaron 156 de los 352 aviones suicidas con los que se empeñaron. Fuente: "Antiaircraft Action Summary, Suicide Attacks", (COMINCH P-009), abril de 1945, páginas 2-1 y 2-3 (en www.history.navy.mil/.../suicide-attacks-apr-1945.ht)

(g) Según otras fuentes fueron 474 aviones los que lo lograron; por ejemplo, Steven Zaloga [idem nota (a)]. Es oportuno corregir el error de este autor, quien informó que los Kamikazes estrellados contra buques fueron 600 en su artículo "Necesitamos un portaaviones", Boletín del Centro Naval N° 797; Buenos Aires; 2000.

(h) "Suicide Squads", Richard O.Nail, Ballantine Books, New York, 1984, páginas 157 y 170.

Satélites Norteamericanos sobre las Islas Malvinas

Dr. Mariano Sciaroni





Dr. Mariano Pablo Sciaroni es abogado (UCA / 1999) y Magister en Estrategia y Geopolítica (ESG-EA / 2007).

Es autor de “*Malvinas – Tras los Submarinos Ingleses*”, publicado por el Instituto de Publicaciones Navales en el año 2010, así como de numerosos artículos sobre temas navales en revistas especializadas y páginas de Internet.

Es profesor ayudante en las materias Derecho Procesal Civil y Comercial II y Seminario de Práctica Profesional, en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Católica Argentina.

En su actividad profesional, se ha especializado en litigios y derecho de seguros, habiendo escrito varios artículos sobre la temática. Fue finalista de la edición 2004 del Premio Nacional del Seguro.

Satélites Norteamericanos sobre las Islas Malvinas

Dr. Mariano Sciaroni

Resumen

Varios satélites norteamericanos fueron puestos a disposición del esfuerzo bélico británico durante el conflicto por las Islas Malvinas en 1982.

Este artículo describe a los satélites de reconocimiento de imágenes y de inteligencia de señales (SIGINT) en órbita para ese entonces y un análisis de sus capacidades, dadas las limitaciones de este tipo de sensores en un conflicto naval.

Abstract

Several American satellites were made available to the British war effort during the 1982 Malvinas conflict.

The article describes Image Reconnaissance and SIGINT (Signals Intelligence) satellites then in Earth's orbit and analyses its capabilities, given the limitations of this type of sensors on a naval conflict.

Keywords: MALVINAS, SATELLITES, UNITED STATES OF AMERICA

Introducción

Gran Bretaña y Estados Unidos participaron con intereses comunes en gran parte de los principales eventos del siglo XX.

Así las cosas, pelearon juntos en el suelo francés durante la Gran Guerra, compartieron los diversos frentes de la Segunda Guerra Mundial, se encolumnaron frente a la “amenaza” comunista en la inmediata posguerra y, desde la firma del Tratado de Washington, el 4 de abril de 1949 (donde se establecían las bases de la creación la Organización del Tratado del Atlántico Norte) resultaban militarmente aliados.

El término “relación especial” (“*Special Relationship*”), para definir el vínculo entre ambos países tiene su origen en un discurso de Winston Churchill (quien ya no era Primer Ministro Británico), de marzo de 1946 ante una audiencia de Missouri, Estados Unidos (El discurso famoso por haber expresado que “una cortina de hierro ha descendido a través del continente”, refiriéndose a la actitud tomada por el ex aliado soviético). La frase señala la estrecha relación militar, cultural, diplomática y económica que poseían ambos países angloparlantes, así como parte de una historia común.

Para 1982, la relación especial estaba más que nunca activa. Ante el enemigo considerado común (la Unión Soviética y los países del llamado Pacto de Varsovia) esos lazos se habían estrechado fuertemente, lo que podía fácilmente avizorarse en los programas de cooperación militar y de inteligencia.

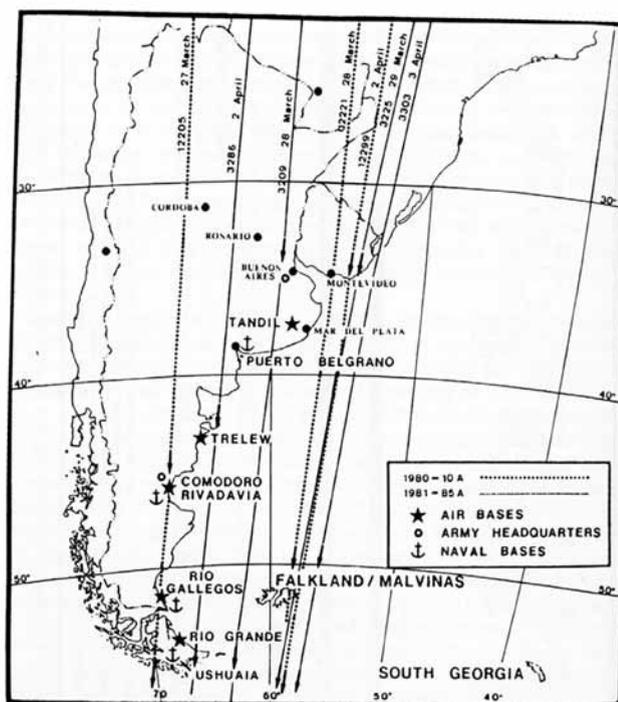
En efecto, ambos países poseían responsabilidades mayores en el esquema defensivo de la Alianza Atlántica, tanto en lo que hace en medios convencionales como nucleares, poseían un esquema compartido de recolección e interpretación de inteligencia (el acuerdo conocido como UKUSA), tenían un programa de intercambio de oficiales y compartían recursos satelitales, entre otras actividades comunes. Gran Bretaña era posiblemente el gran aliado europeo de los estadounidenses (el campo de batalla donde se pelearía la Tercera Guerra Mundial), así como Estados Unidos era visto por el Reino Unido como el guardián del mundo occidental

Los satélites de reconocimiento

Así se llegó el 2 de abril de 1982, cuando Argentina re-ocupó las islas, al conflicto abierto por las Islas Malvinas, tomadas por la fuerza por los británicos en el lejano 1833.

En ese marco, según las apreciaciones argentinas, los satélites de reconocimiento norteamericanos tuvieron un papel absolutamente vital durante el conflicto por Malvinas, en beneficio de su tradicional aliado británico.

No fue la única ayuda, ni militar ni de inteligencia, recibida por los británicos desde los norteamericanos, pero vale la pena analizar la misma en detalle, en tanto tuvo un papel relevante en los acontecimientos bélicos ocurridos en el Atlántico Sur, desde abril a junio de aquel 1982.



Pasadas de satélites norteamericanos sobre Argentina y Malvinas. Se observan las principales bases argentinas (Cordesman, 1991)

Las fuerzas armadas convencidas

En primer lugar, es bueno señalar que el convencimiento de que nada se escapaba a las lentes de los satélites de los Estados Unidos estaba presente en las tres fuerzas (Ejército, Armada y Fuerza Aérea) y en todos los niveles de conducción y escalones de combate de la Argentina, aún cuando la Armada era la que se sentía más limitada por su presencia, en tanto consideraba que comprometían la libertad de acción de su Flota de Mar.

El Almirante Anaya, Jefe del Estado Mayor de la Armada Argentina, prestando declaración formal luego de la guerra, decía que los norteamericanos estaban vigilando el Atlántico Sur con satélites, agregando que dicha información le había sido entregada por varios almirantes norteamericanos. Especialmente señalaba que, a partir del 3 de abril, *“el enemigo disponía de información satélite sobre todo movimiento de Unidades de Superficie”* (Anaya, 1983)

Su subordinado, el Vicealmirante Juan José Lombardo, Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (y Comandante de Operaciones Navales), consideraba también que *“la NATO tenía perfectamente clara la situación del mar...por la información de satélites saben cuáles son los buques que están navegando; lo que no saben es quién es ese buque... esa información yo estoy convencido que la tenían”*. Asimismo, expresó que *“en Norfolk”* (la base naval más grande del mundo, perteneciente a la U.S. Navy) *“hay una pantalla mundial con todos los blancos en el mar”* y que *“hay satélites que están obteniendo informaciones periódicas”* (Lombardo, 1983).

Un escalón más abajo, el Contraalmirante Gualter Allara, comandante de la Flota de Mar, también *“estaba convencido – de que el enemigo tenía nuestra posición. La noticia fue confirmada para nosotros el día tres de mayo. Por un despacho que nos remitió el propio Comandante en Jefe, en donde nos señaló taxativamente que el enemigo tenía información permanente sobre la posición de los buques propios, por información satélite”* (Allara, 1983)

Es decir, cada oficial naval, en su nivel de conducción, tenía la convicción que los satélites norteamericanos estaban haciendo la diferencia para la Royal Navy.

De alguna forma, este convencimiento naval que el Atlántico Sur estaba vigilado en forma remota se vio expuesto al nivel de conducción política argentina y a la opinión pública luego del hundimiento del Crucero *Belgrano*: entonces se comenzó a señalar que el hundimiento (ocurrido el 2 de mayo, por torpedos del submarino HMS *Conqueror*) fue posibilitado por un satélite norteamericano.

Así, una noticia de la agencia oficial argentina de noticias TELAM lo aseguraba, como también el embajador norteamericano en Buenos Aires Harry Shlaudeman fue confrontado por autoridades del Ejército Argentino, con “*pruebas concretas*” acerca que un satélite norteamericano “*había entregado información de inteligencia que permitió a los británicos localizar y hundir al Belgrano*” (Shlaudeman, 4 de abril de 1982). Lo mismo fue repetido por Galtieri al presidente peruano, en el marco de las conversaciones de paz que se estaban desarrollando.

Los decisores político / militares y los medios de comunicación (claro está, dirigidos por el esfuerzo de Guerra Psicológica) parecían seguros que nada se escapaba a la constelación de satélites espías que se encontraban sobre el Atlántico Sur. La prueba era, claro está, el hundimiento del crucero.

Para 1982, ello no era enteramente correcto.

La verdad sobre los satélites en 1982

En primer lugar, es bueno señalar que el convencimiento de que nada se escapaba a las lentes de los satélites de los Estados Unidos estaba presente en las tres fuerzas (Ejército, Armada y Fuerza Aérea) y en todos los niveles de conducción y escalones de combate de la Argentina, aún cuando la Armada era la que se sentía más limitada por su presencia, en tanto consideraba que comprometían la libertad de acción de su Flota de Mar.

El imaginario popular considera a los satélites “espías” como grandes telescopios mirando hacia la tierra, con posibilidad de transmitir imágenes absolutamente nítidas y con una resolución asombrosa, cualquiera sea la meteorología existente, en forma instantánea a cualquier parte del mundo

Si bien los satélites de reconocimiento por imágenes poseen enorme utilidad estratégica, su utilidad operacional y táctica resulta (con mayor

razón hace 34 años) limitada, máxime en un conflicto predominantemente aeronaval como fue el de Malvinas.

En abril de 1982, Estados Unidos poseía en órbita tres satélites de este tipo, un KH-8 (Proyecto “Gambit-3) y dos KH-11 (“Kennan” o “Crystal”). El KH-8 terminó su misión el 23 de mayo, siendo reemplazado por un KH-9 (“Hexagon”) lanzado un poco antes, el 11 de ese mes.

Tanto el KH-8 como el KH-9 que lo suplantó poseían cámaras de alta resolución, pero la película era lanzada a la atmósfera en paracaídas (lo cual ocurría posiblemente luego de varios días de tomada la imagen) desde los 160 km de la órbita del satélite (Norris, 2008, págs. 76-77).



Submarino soviético clase Typhoon, imagen tomada desde un satélite KH-9, Severodvinsk, Octubre 1982 (NRO - desclasificación Enero 2012)

Resulta interesante hacer notar que los casi 65 kilómetros de film que portaba el KH-9 era eyectado a la tierra por cuatro cápsulas diferentes (Hall, 1988, pág. 53), esto es el satélite podía tomar una gran cantidad de imágenes, pero tenía solo cuatro oportunidades para entregarlas a tierra.

Respecto al más viejo KH-8, se trataba de la misión 4352 (Autor Clasificado, 2003-C1), que había tenido problemas en eyectar la primera de sus dos únicas cápsulas con film hacia la tierra el 20 de marzo de 1982, quedando esta flotando en el espacio. El 23 de mayo el satélite pudo lanzar su restante cápsula, que contenía imágenes tomadas a alta y baja altitud pero, por causas que jamás se pudieron establecer, las mismas se encontraban degradadas en un 50 % respecto las expectativas originales.

Por su parte, el KH-11 puede considerarse como el primero de los satélites modernos (Norris, 2008, pág. 77) que almacenaba digitalmente las imágenes. Poseía, en 1982, una calidad de las tomas ligeramente inferior a sus antecesores (al no encontrarse todavía madura la tecnología digital) por lo cual el patrón de uso habitual era mantener dos KH-11 y un KH-8 o 9 en órbita.

Al inicio de las hostilidades, ninguno de estos satélites tenía órbitas compatibles con Malvinas y Argentina. Para lograr cobertura sobre el área, la de uno de ellos, posiblemente la del KH-11 misión n°4 (Aranda, Octubre de 1982, pág. 669), fue modificada tempranamente a expensas de la misma vida útil del satélite, según afirmaciones del mismo Secretario de Defensa de Estados Unidos Caspar Weinberger (Falklands roundtable - final edited transcript, 15 y 16 de mayo de 2003, pág. 20). Puede entenderse que el KH-9 también habría tomado imágenes de la zona en conflicto.

Se estimaba que el KH-11 (que seguía un rumbo Sur-Norte), cuarenta y cinco minutos después de tomar imágenes en el Atlántico Sur, estaba en condiciones de transmitir las directamente a la estación terrena de Menwith Hill, Yorkshire, Gran Bretaña, operada por la National Security Agency (Agencia de Seguridad Nacional) de Estados Unidos (Autor Clasificado, Octubre de 1983, pág. 10) o, llegado el caso, podía coordinar directamente con una constelación de satélites de comunicaciones en órbitas más altas, para lograr un enlace casi instantáneo (Hall, 1988, pág. 54).

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/11 : CIA-RDP82T00709R000101520001-8

SECRET

25X1

(c) NATIONAL PHOTOGRAPHIC INTERPRETATION CENTER

Page 1 of 2

Attachment to Z-10686/82
NPIC/PEG (05/82)
4 PART GRAPHIC

Copy _____

MILITARY FORCES, ARGENTINA

25X1

1. (S/D) SIGNIFICANCE: A POSSIBLE DECREASE IN AIR ORDER-OF-BATTLE IS OBSERVED IN THE BUENOS AIRES AREA.
2. (S/D) REMARKS: ELEVEN FRAMES OF IMAGERY WERE ACQUIRED OF ARGENTINE MILITARY INSTALLATIONS [REDACTED] THE AREAS IMAGED INCLUDE CURUZU CUATIA, RECONQUISTA, GEN URQUIZA, DR MARIANO MORENO, BUENOS AIRES, TANDIL, MAR DEL PLATA, BAHIA BLANCA, COMANDANTE ESPORA, AND PUERTO BELGRANO. THE DR MARIANO MORENO, COMANDANTE ESPORA, CURUZU CUATIA, AND PUERTO BELGRANO AREAS ARE CLOUD COVERED, WHILE THE BUENOS AIRES, RECONQUISTA, AND MAR DEL PLATA AREAS ARE PARTIALLY CLOUD COVERED. THE GEN URQUIZA AND TINDAL AREAS ARE CLEAR.

25X1

A DECREASE IN AIR ORDER-OF-BATTLE IS OBSERVED AT GEN URQUIZA AIRFIELD. NONE OF THE FIVE TO NINE CANBERRA NORMALLY HERE ARE OBSERVED. TWO GUARANI-II UTILITY AIRCRAFT AND ONE C-47 ARE IN THE MILITARY AREA. GEN URQUIZA AIRFIELD, WHICH SUPPORTS ARGENTINA'S ONLY BOMBER SQUADRON, IS APPROXIMATELY 250 NM NORTHWEST OF BUENOS AIRES (GRAPHIC 2 OF 4).

NO AOB IS OBSERVED IN THE CLOUD-FREE AREAS AT RECONQUISTA AIRFIELD [REDACTED]. THE NORMAL IA-58 PUCHARA TAXIWAY PARKING AREA AND THE HANGARS ON THE NORTHWEST SIDE OF THE AIRFIELD ARE CLOUD COVERED. NO AIRCRAFT ARE IN THE NORTHEAST MAINTENANCE AREA. TWO OF THE 14 IA-58 PUCHARA, OBSERVED AT THE AIRFIELD [REDACTED] WERE PARKED IN THE MAINTENANCE AREA. SIXTEEN IA-58 PUCHARA NORMALLY ARE AT THIS AIRFIELD. RECONQUISTA AIRFIELD, 2 NM SOUTHWEST OF RECONQUISTA, SUPPORTS AN IA-58 PUCHARA ATTACK SQUADRON (NOT ON GRAPHIC).

25X1

25X1

EIGHT MIRAGE III/V, ONE POSSIBLE MIRAGE III/V, AND ONE PROBABLE ARGENTINE 707 ARE AT TANDIL AIRFIELD. ONE MIRAGE III/V IS ON A TAXIWAY, SEVEN MIRAGE III/V ARE ON THE TWO MAIN PARKING APRONS, AND ONE POSSIBLE MIRAGE III/V IS IN THE MAINTENANCE AREA. THE 707 IS ON A PARKING APRON WITH ITS SIDE CARGO DOOR OPEN. ZERO TO EIGHT MIRAGE III/V NORMALLY ARE HERE. TANDIL AIRFIELD, 6 NM NORTHWEST OF TANDIL, SUPPORTS A MIRAGE V SQUADRON (GRAPHIC 3 OF 4).

These notes have been prepared for briefing purposes only and should not be used for detailed analytical work. Their use should be restricted to the particular briefing board(s) they were prepared for and must be considered valid only for the reporting period as indicated by the date of issue.

25X1

WARNING NOTICE
Intelligence Sources
and Methods Involved

SECRET

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/11 : CIA-RDP82T00709R000101520001-8

Ya desde principios de abril, el Secretario de Marina de Estados Unidos, John F. Lehman Jr. *“revisaba regularmente fotografías ultra secretas de las Islas Malvinas, recientemente invadidas por Argentina, observando los pequeños esfuerzos para fortificarlas... nuestros satélites y otras fuentes entonces nos dieron un asiento privilegiado mientras Gran Bretaña reunía sus fuerzas y las hacía navegar hacia los lejanos mares del sur”* (Lehman, Reflections on the Special Relationship, Octubre de 2012, pág. 39), añadiendo este que dicha información se compartía con el Reino Unido.

Por su parte, los británicos manifiestan que, durante abril, solamente obtuvieron de los norteamericanos imágenes de las Georgias del Sur, pero no de las Malvinas ni de las bases continentales (Freedman, 2005, pág. 59). A todo evento, esta información fue vital para lograr los británicos imponerse en las Georgias.

Sin embargo, el gran problema fue que las imágenes satelitales, como dijo un almirante norteamericano luego de la guerra *“no proveen información táctica. Son sistemas estratégicos, pero no tácticos”* (Train, Septiembre / Diciembre de 2012, pág. 255), en tanto la gran demora entre que la información es transmitida a tierra, resulta procesada, analizada y girada finalmente a algún comando operativo.

Dicho de otra forma, pueden tomar imágenes de una base, un aeródromo, posiciones militares fijas, infraestructura, etc., pero no sirve este tipo de satélites para conducir acciones en un teatro aeronaval, más allá del problema que representa que el satélite pueda ubicar a una formación naval, en tanto implicaría saber no solo donde está, sino donde estará cuando pase el satélite por la zona. Lo mismo se aplica a una fuerza terrestre en movimiento.

Había también otro problema que el mismo almirante refiere, y es que *“los satélites fotográficos solamente son efectivos en forma esporádica, porque aunque podemos tomar una video-imagen, esta sólo puede lograrse si no hay cobertura de nubes”* (Train, Septiembre / Diciembre de 2012, pág. 255), lo cual era un caso excepcional en la nubosa meteorología de Malvinas.

El análisis de las imágenes y las señales

En Estados Unidos, las imágenes recogidas por el satélite, y luego de un análisis preliminar por la estación que las bajaba (Hall, 1988, pág. 54) eran analizadas por el *National Photographic Interpretation Center* (Aranda, Octubre de 1982, pág. 688), un organismo centralizado de análisis fotográfico ubicado al sudeste de Washington, dependiente de la CIA (*Central Intelligence Agency*).

En Estados Unidos, las imágenes recogidas por el satélite, y luego de un análisis preliminar por la estación que las bajaba (Hall, 1988, pág. 54) eran analizadas por el *National Photographic Interpretation Center* (Aranda, Octubre de 1982, pág. 688), un organismo centralizado de análisis fotográfico ubicado al sudeste de Washington, dependiente de la CIA (*Central Intelligence Agency*).

En el año 2010 se desclasificó el índice mensual de imágenes tomadas en 1982, los cuales resultan accesibles desde enero de 2015 en las bases de datos de la CIA en Maryland.

De un análisis de las casi 400 hojas de los informes correspondientes a abril y mayo de 1982, surge que el esfuerzo satelital de Estados Unidos estaba volcado principalmente (y en forma previsible) a la Unión Soviética, con menor relevancia otorgada a China y el Medio Oriente. Asimismo, queda claro que los objetos de atención eran instalaciones fijas, civiles y militares.

De interés para el conflicto Malvinas, hay meramente una docena de objetivos, principalmente aeródromos y puertos, con lo que puede concluirse que la efectividad de la actividad satelitaria de reconocimiento por imágenes fue limitada, quizá por las dificultades para obtener fotografías (por la siempre presente capa nubosa).

Por supuesto, ello no significa que se hayan analizado solamente doce objetivos durante abril / mayo de 1982, en tanto los británicos pudieron haber realizado sus análisis independientes, especialmente de las imágenes digitales de los KH-11, bajadas directamente el Reino Unido. Sin embargo es un dato relevante para establecer las limitadas capacidades de este tipo ingenios espaciales.

Debe señalarse, también, que dichas imágenes no fueron enviadas libremente a las unidades de combate británicas. Por ejemplo, los Royal Marines no las recibieron durante toda la campaña (HQ 3 Commando Brigade Royal Marines, Julio 1982), pudiendo creerse que las unidades del ejército británico en las islas corrieron la misma suerte.

Más utilidad se les dio a las imágenes en el planeamiento de la Operación *Plum Duff* (la inserción de una patrulla de los comandos del SAS en las cercanías de Río Grande, en la isla argentina de Tierra del Fuego), en tanto se contó con algunas, en escala 1:50.000, cubriendo la isla tanto en su parte argentina como chilena (Hutchings, 2008, pág. 129).

Reafirmando lo expuesto, vale citar al Capitán de Navío (R) Néstor Domínguez, posiblemente el mayor experto argentino en materia satelital militar, quien termina afirmando que *“se podría encontrar una gran cantidad de informaciones posibles que la Fuerza de Tareas no pudo haber recibido”* de los satélites de reconocimiento visual (Dominguez, 1990, pág. 591)

Es decir, puede concluirse que este tipo de satélites no hizo una diferencia apreciable durante el conflicto de Malvinas, aún cuando proporcionó información puntual de enorme importancia.

Locación analizada	Coordenadas	Fecha	Número de análisis	Comentarios
Instalaciones Navales en Dársena Norte - Buenos Aires	343534 S / 0582202 O	15 de mayo de 1982	S00097362	Análisis de buques existentes
Aeropuerto Tandil	371408 S / 0591344 O	15 de mayo de 1982	S00097362	Análisis de aeronaves existentes

Aeropuerto General Urquiza	314744 S / 0602848 O	15 de mayo de 1982	S00097362	<i>Se observa mucha actividad de fuerzas terrestres y un orden de batalla aérea (ODB) escaso en el área Santa Fe. El Orden de Batalla es también bajo en la zona de Buenos Aires.</i>
Aeropuerto Mariano Melgar (Perú)	164805S / 0715306 O	mayo de 1982	S00097443	<i>Análisis de existencias de Mirage III / V</i>
Aeropuerto Mar del Plata	375605S / 0573420 O	mayo de 1982	S00097566	<i>Detección de un bombardero Canberra en el aeropuerto</i>
Cuarteles del Ejército Argentino en Paraná (Entre Ríos)	314513 S / 0603210 O	mayo de 1982	S00097568	
Aeropuerto Campo de Mayo	343204 S / 0584015 O	mayo de 1982	S00097568	
Aeropuerto Mariano Moreno	343342 S / 0584720 O	mayo de 1982	S00097568	<i>Búsqueda de aeronaves en el aeródromo</i>
Aeropuerto San Julián	491800 S / 0674800 O	12 de mayo de 1982	S00097778	<i>Análisis de existencia de aviones caza desplegados en la base aérea</i>
Base Naval Puerto Belgrano	385333S / 0620616 O	mayo de 1982	S00097777	<i>Análisis de buques en el puerto</i>
Puerto Argentino	514108S / 0574607O	28 de mayo	S00097779	<i>Las fuerzas de ocupación argentina en las Islas Malvinas han mejorado las posiciones defensivas alrededor de Puerto Argentino, y cazas y aviones de ataque han sido desplegados en el aeropuerto</i>
Aeropuerto Río Gallegos	513627 S / 0691928 O	28 de mayo		<i>Aviones caza han sido desplegados a este aeropuerto del sur de Argentina</i>

Imágenes relacionadas con el conflicto, analizadas por el National Photographic Interpretation Center de Estados Unidos durante abril y mayo de 1982.

Otros satélites norteamericanos

Ahora bien, otros satélites militares norteamericanos de reconocimiento sí realizaron aportes relevantes para los británicos en el conflicto por las Islas Malvinas.

En primer lugar, puede señalarse a la serie de satélites “*White Cloud*” (Nube Blanca) o NOSS (por las siglas en inglés de Sistema de Vigilancia Oceánica de la Armada), operados por la Armada de los Estados Unidos y del tipo ELINT (Inteligencia Electrónica). Estos satélites, usualmente agrupados en tres, podían detectar señales electrónicas en un radio de 3200 kilómetros (Hall, 1988, pág. 57), siendo el principal sensor espacial de la *U.S. Navy*. Vale agregar que algunas versiones indican que también los KH-9 y KH-11 operaban una constelación de satélites menores (“*ferrets*”), con una capacidad similar, aún cuando orientada a blancos en tierra.



Una constelación de satélites NOSS pasa en las cercanías de la Luna, el 13 de mayo de 2008 (John C. Murphy)

Uno de estos satélites ELINT tuvo un interesante papel en el conflicto cuando, por la tarde del 1° de mayo, detectó una emisión radar proveniente de un destructor Tipo 42 argentino (Rossiter, 2008, pág. 291).

Dicha información, pasada rápidamente al buque insignia HMS *Hermes*, permitió a los británicos conocer que el portaaviones argentino (que era claramente escoltado por los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*) se encontraba en sus cercanías, tomándose entonces los recaudos necesarios, tanto para precisar su posición, como poniendo distancia los británicos para evitar un ataque de su Ala Aérea Embarcada. Ello frustró el planeado ataque naval argentino para ese día, no pudiéndose repetir la oportunidad posteriormente.

Por otra parte, entre los de interceptación de comunicaciones (COMINT), se destaca un satélite conocido con su nombre clave “Vortex” (era el tercero de la serie), cuya misión original era interceptar comunicaciones estratégicas de las fuerzas armadas soviéticas (Day, 2013).

La *National Reconnaissance Office* (NRO) de Estados Unidos (Oficina de Reconocimiento Nacional) admitió que el satélite, lanzado en octubre del año 1981, fue utilizado en apoyo a los británicos (Day, 2013): en ese momento, estaba siendo aprovechado para interceptar conversaciones sobre América Central, pero varias horas por día la antena era reorientada hacia el Atlántico Sur, para captar tráfico de radio militar argentino, asumiendo personal británico su control (Aldrich, 2010, pág. 415).

Pero, por sobre todas las cosas, lo importante es destacar aquí que las comunicaciones militares argentinas se encontraban siendo interceptadas en forma regular (tanto por estos satélites como por otros medios). Y, para peor, dichas comunicaciones interceptadas eran también descifradas por las fuerzas armadas enemigas. El jefe de inteligencia del Ejército Británico, indicó después de la guerra a su par estadounidense que *“el 90 % de nuestra información provino de la inteligencia de señales”* (Aldrich, 2010, pág. 413), agregando que la *“inteligencia de comunicaciones (COMINT)...se probó como invaluable”*.

Entonces, el papel de los satélites de inteligencia de señales (SIGINT – que incluye tanto a las técnicas ELINT como COMINT), puede entenderse no resultó menor.

Concluyendo

En suma, los satélites norteamericanos sobre el Atlántico Sur tuvieron, por las razones aquí explicitadas, una utilidad cierta pero limitada, para el esfuerzo de guerra británico.

Y, al contrario de lo que se podría pensar, fueron los satélites SIGINT quienes hicieron el mayor aporte desde el espacio, agregando que los de reconocimiento visual solo pudieron captar imágenes en no demasiadas oportunidades y únicamente de instalaciones fijas.

Más allá de lo expuesto, sirva este pequeño análisis para dimensionar la ayuda norteamericana a los británicos, en detrimento de su propia capacidad operativa.

Hay que recordar ello, para evaluar correctamente a los contendientes durante el conflicto por Malvinas. Y es que los británicos no estuvieron solos peleando dicha guerra.

Trabajos citados:

Aid, M. M. (2001). *Secrets of Signals Intelligence During the Cold War and Beyond*. Nueva York: Frank Cass Publishers.

Aldrich, R. J. (2010). *CGHQ. The uncensored story of Britain's most secret intelligence agency*. Londres: Harper Press.

Allara, C. D. (9 de Febrero de 1983). *Declaración testimonial del Contralmirante D. Gualter Oscar Allara en Informe Rattenbach*.

Anaya, A. R. (30 de Marzo de 1983). *Declaración testimonial del Almirante (R) D. Jorge Isaac Anaya en Informe Rattenbach*.

Aranda, M. B. (Octubre de 1982). *Satélites espías y la guerra de las Malvinas*. *Revista de Aeronáutica y Astronáutica (Ejército del Aire - España)*, 666-669.

Autor Clasificado. Thousands miss Menwith demonstration. (Octubre de 1983). *Cryptolog (Revista Oficial de la NSA)*, 6-11.

Autor Clasificado. (2003-C1). The Dual-Mode Gambit Mission 4352: An Illustration of Risk in National Reconnaissance Operations. *National Reconnaissance. Journal of Discipline and Practice*, 30-38.

Cordesman, Anthony Y Otro (1991). *The Lessons of Modern War – Volume III*. Colorado: Westview Press.

Day, D. (11 de Marzo de 2013). *The Lion and the Vortex*. Obtenido de The Space Review: <http://www.thespacereview.com/article/2258/1>

Dominguez, N. A. (1990). *Satélites*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales. Falklands roundtable - final edited transcript. (15 y 16 de mayo de 2003). *The Falklands Roundtable*. Washington D.C.: Miller Center of Public Affairs.

Freedman, L. (2005). *The official history of the Falklands campaign, Tomo II*. Londres: Routledge.

Guerrero, M. V. (1982). *Sistemas Espaciales de Información*. Comisión Evaluación Conflicto Atlántico Sur. Dirección de Estudios Históricos FAA.

- Hall, R. C.** (1988). *The Air Force and the national security space program 1946-1988*. USAF Historical Research Center.
- HQ 3 Commando Brigade Royal Marines.** (Julio 1982). *Report of Proceedings*. ADM 202/875 (National Archives).
- Hutchings, R.** (2008). *Special Forces Pilot: A Flying Memoir of the Falklands War*. Londres: Pen and Sword.
- Lehman, J. F.** (Octubre de 2012). Reflections on the Special Relationship. *Naval History*, 38-45
- Lombardo, V.** (29 de abril de 1983). Declaración testimonial del Señor Vicealmirante (R) D. Juan José Lombardo en Informe Rattenbach.
- National Photographic Interpretation Center.** (Mayo y Junio 1982). *Monthly Index Photographic Exploitation Products May & June 1982*. Cia Crest Database.
- Norris, P.** (2008). *Spies in the Sky. Surveillance satellites in war and peace*. Chichester: Praxis Publishing.
- Rossiter, M.** (2008). *Sink the Belgrano*. Londres: Corgi Books.
- Shlaudeman, H.** (4 de abril de 1982). *Sinking of the Belgrano: Alleged US role*. Telegrama confidencial de la Embajada en Buenos Aires al Secretario de Estado en Washington.
- The Battle for the Falkland Islands** - a book review. (Agosto de 1983). *Cryptolog (Revista Oficial de la NSA)*, 14-19.
- Train, H.** (Septiembre / Diciembre de 2012). Malvinas: Un caso de estudio. *Boletín del Centro Naval* n° 834, 231-262.

Apreciación sobre del Modelo Ruso de Guerra no Convencional

Capitán de Corbeta Andrés Eduardo Duzevich





El Capitán de Corbeta ***Andrés Eduardo Duzevich*** ingresó a la Armada Argentina en febrero de 1995 egresando en el año 1999 como oficial del Cuerpo Comando, Escalafón Naval, Orientación Superficie.

En el año 2002 realizó la especialización en Comunicaciones.

Prestó servicios en diversas y varias unidades.

En el año 2015 realizó en curso de Oficial de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval. Actualmente cumple funciones en la Subjefatura del Estado Mayor Conjunto.

Apreciación sobre del Modelo Ruso de Guerra no Convencional

CC Andrés Eduardo Duzevich

Resumen

Los jóvenes que fueron educados para conducir los designios de la Rusia Soviética se encuentran listos y dispuestos para recuperar la influencia en los territorios que por derecho divino les corresponden. Para ello, pergeñan una estratagema que los pone a la vanguardia del «arte de la guerra» basado en variar la linealidad del conflicto; aplicación ortodoxa de la «*Revolución de Asuntos Militares*» y del empleo del «*poder inteligente*». Esta guerra híbrida subvierte las ideas occidentales de la guerra.

Abstract

The young people who were educated to lead the designs of Soviet Russia are ready and willing to restore their influence on the territories that are theirs by divine right.

To achieve this, they have designed one stratagem, which sets them at the forefront of the “Art of War”. It is based on altering the linearity of the conflict, orthodox application of the “Revolution in Military Affairs”, and the use of smart power.

That hybrid war has subverted the Western’s concept of warfare.

Palabras claves: CRIMEA – REVOLUCIÓN DE ASUNTOS MILITARES – PODER INTELIGENTE – GUERRA HÍBRIDA.

Introducción

A fines de 2013 la Federación Rusa habría iniciado las operaciones para anexionar Crimea y posteriormente tomar posesión del Este de Ucrania. Los observadores occidentales identificaron este hecho como parte de una acción de «guerra híbrida»¹; como una amenaza sin precedentes, e incluso un modelo probable para futuros conflictos en la periferia de Rusia.

Si bien el concepto de «guerra híbrida» sirvió para clasificar las operaciones llevadas a cabo en Ucrania, no define los hechos. Esta forma de resolución del conflicto no es un concepto estratégico, sino una clasificación que han utilizado para explicar y dar sentido a la crisis de seguridad, cambio compulsivo de agenda y variación del statu quo en los que se ha visto involucrada la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)² (Snegovaya, 2015). Hoy en día los analistas utilizan el término para explicar los cambios producidos en la guerra posmoderna, en línea con la idea de que la guerra es sustancialmente distinta a tiempos anteriores³.

La propuesta de este trabajo es presentar una hipótesis de situación sobre la Guerra Moderna a la luz de la definición de guerra híbrida, del conflicto en Crimea y de la agenda de seguridad post implosión de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Presentación del caso de Ucrania

Al inicio del conflicto, en Crimea y en el Este de Ucrania aparecieron misteriosos «hombrecitos verdes»⁴ que se apoderaron de los edificios del gobierno y las estaciones de policía. Determinar su procedencia y

1- La «guerra híbrida» se figura como una paradoja. El actor atacante se presenta como contrario a la escalada; sin embargo, usa la amenaza de escalar el conflicto para «disuadir» a su competidor de una respuesta «enérgica». De esta manera, toma control del tiempo para inhibir a su competidor (Snegovaya, 2015; Adamsky, 2015).

2- N. del A.: Tal como lo predijo Kennan medio siglo atrás, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas iba a colapsar. A partir de dicho colapso y sobre los escombros de la Guerra Fría hubo de construirse un nuevo Orden Mundial (Kissinger, 2016 p-315). Sin embargo, la actual clase dirigente de la Federación Rusa, que fue educada para gobernar el imperio, nunca aceptó el derrumbe y se abocó a renacerla cual Ave Fénix.

3- N. del A.: Esto también podría incluir a las “nuevas guerras”, la guerra de cuarta generación y la guerra asimétrica entre otras.

4- N. del A.: “Little Green Man” en inglés original. Se refiere a los misteriosos hombres de verde que vienen a la tierra desde el espacio sideral. Es una alegoría propia de la Guerra Fría donde estaban de moda las películas de ciencia ficción. Los EE. UU. era invadido por seres alienígenas de otro planeta (soviéticos del otro lado de la cortina de hierro).

5- N. del A.: Vitaly Yarema, primer viceprimer ministro de Ucrania, dijo que tenía evidencia que tropas rusas ocupan las ciudades orientales de Slovyansk y Kramatorsk. La BBC y otros medios de prensa han demostrado Infantes de Marina rusos estuvieron luchando en el aeropuerto de Donetsk. El jefe de la inteligencia ucraniana advirtió en conferencia televisada que tenían pruebas, a través de comunicaciones interceptadas, que fuerzas especiales rusas estaban operando en Crimea y en el este de Ucrania y que estaban apuntando a generar un baño de sangre.

dependencia es esencial para determinar la forma en la que Kiev, la Unión Europea y/o la OTAN responden a la amenaza que estos plantean.

A pesar de las expresiones y diatribas de funcionarios y militares, los foros internacionales y locales interesados en el tema expresaron que no se podía probar en forma concluyente que las Fuerzas rusas estuvieran involucradas, ni que hubiera evidencias suficientes como para proceder.

Por su parte, Moscú niega que sus Fuerzas estén en Ucrania y que, aunque algunos ciudadanos rusos pudieran estar allí, jueguen algún rol en los disturbios⁶. Al respecto, los servicios de Inteligencia tienen indicios de que desde 2010 las Redes de Información ucranianas podrían haber sido objeto de ataques⁷, no obstante, se duda sobre cuándo habrían comenzado los preparativos de intervención.

Otra cuestión que llamó la atención fue la campaña de propaganda y acción psicológica con una expansiva retórica propia de los medios de comunicación rusos, e in crescendo a medida que escalaba el conflicto. La agitación de las masas exacerbó el sentimiento pro ruso en los otrora Estados miembros de la URSS. De esta manera, se observó que, en las regiones del Este de Ucrania, los ciudadanos que hasta 2014 no se habían manifestado a favor del nacionalismo ruso y votaban por los comunistas o los partidos oligarcas regionales deseaban la secesión y formaban parte de las milicias de autodefensa junto a sus “hermanos” de Estonia y Letonia; y, asimismo, tomaban los edificios burocráticos argumentando la libre determinación de los pueblos. Es decir, mientras que en la región del Este ven el conflicto en términos apocalípticos de Guerra Santa, el 80 por ciento de los ciudadanos pro europeos ucranianos cree que su país se encuentra en guerra con la Federación Rusa.

Así, la situación se deterioró y el presidente ordenó ejercicios militares en la frontera, y anunció que intervendría en caso de que los rusos étnicos entrasen en peligro. De esta manera, la OTAN se vio asechada por las

6- N. del A.: Como lo expresa Lanoska (2016 pp.175-176) y otros autores consultados el tener un argumento convincente para negar su participación le reduce los costos asociados que hubiese tenido que pagar de haber emprendido una acción directa. Así expresado parece obvio pero esto forma parte del modo de acción.

7- Se tiene pruebas que desde 2010, los sistemas informáticos de Ucrania han sido el blanco de un malware denominado “Snake”. Las infecciones incluyen docenas de sistemas diplomáticos y gubernamentales; en apariencia la víbora fue usada para operaciones de inteligencia dándole a sus operadores acceso ilimitado a los secretos de Kiev (Sanger y Erlanger, 2014). Una vez más, por relación transitiva, se presume que la Federación Rusa tiene que ver con el tema. No existen evidencias físicas.

incursiones de aviones rusos en su espacio aéreo y los ataques a sus redes de información, añadiendo mayor confusión.

Una de las novedades es lo que Eyal denominó «enclaves psicológicos» (Jones, 2014), establecer grupos sociales en el escenario del conflicto capaces de crear un entorno favorable a sus propósitos. La otra es el uso de armas no cinéticas en forma masiva para ejercer presión y forzar la voluntad o conducta.⁸ La OTAN se refiere a esta novedosa resolución como «guerra híbrida», término que aplica a una gama de acciones que se ejecutan de manera simultánea, coordinada y no lineal, como parte de una estrategia flexible, con objetivos a largo plazo y en que la fuerza militar es sólo una parte.

Kofman y Rojansky (2015) expresan que la guerra híbrida rusa tiene la duplicidad de reunir instrumentos militares y no militares para inhabilitar⁹ al Estado nación blanco. El objetivo es dislocar la reacción mental del oponente con una serie de amenazas y/o empleo de la fuerza con tal velocidad que anule su capacidad de reacción o, en caso de que el Estado reaccione, posicionarse como víctima. Usinas de ideas occidentales expresan que se trata de una guerra páfida por su nivel de ejecución y su sofisticación; con altos niveles de cinismo, manejos de doble discurso e información falsa; elecciones sobreentendidas o acomodadas y fuerzas irregulares subrogantes.¹⁰ Asimismo, que es una manipulación y una exportación de las corporaciones mafiosas que operan en el entorno doméstico donde no existe o existe poco estado de derecho.

La suposición general es que el presidente de Rusia, entusiasmado por el éxito de la anexión de Crimea y de la zona al Este de Ucrania, es algo aún más ambicioso. Su objetivo es debilitar la OTAN y la Unión Europea, y los Estados del Báltico, en particular los que comparten frontera, no actúan

8- N. del A.: Se emplea la definición de (Hurley, W. J. Project Leader, Bucher, C. R., Numrich, S. K., Ouellette, S. M. y Resnick, J. B., 2009, pp. 1-7). A opinión del autor, ninguno de los títulos demuestran a las claras los alcances de esta política. La idea general es crear mapas cognitivos para determinar las vulnerabilidades críticas sociopolíticas y económicas para luego, a través de golpes suaves, sacar el centro de gravedad político de su eje.

9- N. del A.: según el Diccionario de la Real Academia Española significa imposibilitar a una persona o cosa para cierta acción. Esta definición no resulta figurativa del hecho. Se considera más apropiado emplear el término "interdiction operation" y denota la acción para negar al competidor el acceso a los medios necesarios para estar en capacidad de oponerse.

10- Según revela Mark Galleotti (2014), que el raid en Ucrania no hubiese sido posible sin la anuencia de ese "poder en la sombras" y que existen estrechos lazos entre el crimen organizado los combatientes separatistas.

como si el problema fuera real.¹¹ Para algunos de los estrategas militares y figuras que atienden los asuntos internacionales de la post Guerra Fría, se está en un punto de inflexión. Rusia se ha lanzado nuevamente en contra de la política de contención aplicada por la Organización y comenzó a avanzar sobre terreno perdido. Una vez obtenida la independencia, luego de la implosión de la Unión Soviética, las otrora repúblicas que la conformaban pasaron a formar alianza con sus antiguos oponentes para buscar protección ante la latente amenaza de volver a perder su libertad.¹² Estos nuevos miembros, particularmente los Estados Bálticos, reclamaron la aplicación del artículo 5º cuando sintieron que sus temores se hacían realidad, mientras que los miembros fundadores de la organización no vieron motivos para su aplicación¹³. Dicha situación ha puesto al descubierto la debilidad de la disuasión militar de la OTAN. Es decir, la guerra híbrida ha demostrado que el viejo sistema está osificado; que el sistema central que garantizaba el orden de seguridad internacional es débil, como se demostró. La gran pregunta es cuán adecuada es la OTAN para hacer frente a las tácticas rusas del Siglo XXI —que utilizan la ambigüedad y la negación— y evaluar qué hacer en caso de un ataque.

Esta irrelevancia de la racionalidad por parte de Rusia se manifiesta en que se envían en forma displicente soldados y luego se los condecora por sus servicios.¹⁴ Además, Rusia está dispuesta a utilizar el armamento nuclear para su autodefensa. En este sentido, volvió sobre sus pasos para recuperar las tierras que cree le pertenecen por derecho divino—; ¹⁵ presunción sobre la cual fue creada la OTAN, para brindar seguridad, y ha fallado; la más

11- N. del A.: En particular la República de Estonia luego de lo que se conoció como el Caso del Soldado de Tallín en el cual hizo su presentación la Guerra Cibernética.

12- El aparato militar ruso que está resurgiendo es considerado por sus vecinos del Báltico como una amenaza, de hecho se encuentra a la cabeza de su agenda de seguridad; individualmente y colectivamente no llegan a equiparar el balance de poder ruso. Esta apreciación fue revalidada luego de los anuncios de julio de 2015 que Rusia reconsiderará el reconocimiento de la independencia de los mencionados estados. (Lanoska, 2016).

13- N. del A.: Es conveniente realizar aquí una digresión y observación sobre este punto. Lo que interesante e innovador del concepto de “guerras en la zona gris” es el hecho que se producen debajo del umbral del artículo 5 de la OTAN y no ocupa los niveles de violencia para provocar una resolución del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas.

La acción realizada es suficiente para explotar la ambigüedad que divide el conflicto entre lo cooperativo y lo competitivo. No responde a los cánones de escalada del conflicto lineales; es una crisis que se manifiesta al igual que una epifanía para luego desaparecer con un cambio en el escenario.

14- N. del A.: Las reglas de juego son datos primarios de la situación que podemos traducir en intereses a adoptar o abandonar por los actores. Estas reglas de juego pueden ser coercitivas cuando uno de los actores pertenece al grupo de las “grandes potencias”. Existen casos en la historia en el cual hubo transgresiones y quedaron impunes.

15- N. del A.: Rusia ha desempeñado un rol único en los asuntos internacionales: es parte del equilibrio de poder en Europa y Asia, pero solo contribuye irregularmente al equilibrio de poder en el orden internacional. Desde Pedro el Grande a Vladimir Putin las circunstancias han cambiado pero el ritmo se ha mantenido constante.

grande alianza militar quedó inútil ante estas acciones ya que se estaría dando un nuevo ordenamiento mundial.

Por su parte, los jefes de la OTAN se muestran cautelosos respecto a la actualización en el dominio¹⁶ de aplicación de las Fuerzas Armadas Rusas, cuya novedad es la modernización del velo y engaño en las operaciones¹⁷ (Jones, 2014). Dicha modernización implica una fina mixtura de guerra cinética y no cinética en la que se emplea como elemento de coerción, por ejemplo, el suministro de gas y la utilización de armas nucleares, hasta la intromisión en el espectro electromagnético.

Conceptos y utilidades fundamentales

El conflicto en Ucrania ha sido definido como una «guerra en las sombras», una guerra ambigua. Hacia el inicio de la Guerra Fría, a los conflictos que no encajaban en la forma ordenada de hacer la guerra se los denominaba «guerra Política».¹⁸ Actualmente, y a medida que fue cambiando el orden mundial, se dio con la denominación «guerra híbrida».¹⁹ Según expresa Frank G. Hoffman,²⁰ en ella el oponente presenta una combinación de instrumentos específicamente diseñados para explotar las vulnerabilidades ajenas; instrumentos realizados a medida que se emplean en forma simultánea y desde diferentes aproximaciones (convencionales y no) para llevar a cabo operaciones de combate irregular; patrocinar protestas sociales; generar coerción económica y una potente campaña de «guerra de mentes» a través de medios de comunicación masiva. A este respecto, con cámaras en todos los teléfonos móviles y programas de edición de fotografías, sumado a la importancia de las redes sociales, las campañas de información se han convertido en un elemento crucial. Asimismo, estas

16- N. del A.: Las operaciones militares se desarrollan en los cuatro dominios tradicionales (aire, mar, tierra y el espacio sideral. Algunos autores consideran que es conveniente subdividir el mar en dos subdominios, superficie y submarino) sumado al quinto dominio como se ha dado a llamar al ciberespacio; sin embargo en esta Era, el concepto de los dominios que conviven en un conflicto armado, se encuentran comprendidos en los dominios físicos, del conocimiento, social y de la información.

17- T. del A.: La Federación Rusa como heredera de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas tiene una amplia tradición en operaciones de velo y engaño. Su denominación es Maskirovka (Camouflage). El ejemplo más conocido es que luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial utilizó estas operaciones para enmascarar el costeo de los movimientos comunistas.

18- Se toma el concepto de George Kennan en el "Largo Telegrama".

19- N. del A.: este se puso de moda en el año 2006 en el conflicto armado que llevó el Hizbollah contra las Fuerzas de Defensa Israelí. Sin embargo, es una construcción derivada de análisis históricos y de literatura no estadounidense realizada por el US Marine Corps para describir combinaciones complejas y violentas de amenazas híbridas (Hoffman, 2007).

20- N. del A.: Se lo considera el principal exponente de la "Guerra Híbrida". En la lectura de su obra, consultadas para este trabajo, se perciben ciertas contradicciones producto de la evolución de su idea en la medida que fue evolucionando esta clase de conflicto armado no convencional.

operaciones pueden ser de nodos múltiples, es decir, conducidas por dos o más Estados y/o actores no estatales o conjunción de ambos. El efecto deseado es alcanzar la sinergia necesaria para obtener la ventaja en el aspecto físico y psicológico de la competencia. Como norma general, el interés de mayor valor es político (Shaw, 2016).

La Guerra Híbrida es dirigida y coordinada a nivel operativo durante la batalla. Necesita un mando, una estructura de control central y un grado de organización que las formas de conflictos armados no convencionales hasta ahora no tenían, e incorpora las cualidades de la «Guerra Insurgente» que morigera los impactos, a nivel político, que se producen en el uso de la fuerza convencional.

El Coronel Trinquier (1981) denominó «Guerra Moderna» a esta nueva forma de guerra donde la línea entre el frente militar y la retaguardia civil está cada vez más desdibujada, poniendo en tela de juicio la utilidad de los equipos militares tradicionales. En su obra, el autor ponderó los siguientes conceptos:²¹

- a. Las operaciones militares en las cuales los ejércitos chocan furiosamente sólo tienen importancia limitada en el conflicto.
- b. La guerra es un choque de una serie de sistemas que tiende a derrocar el orden burocrático (en términos de Max Weber) existente de un país para sustituirlo por otro.
- c. La guerra moderna explota las debilidades y/o cualquier conflicto que pueda tener influencia en el competidor.
- d. La parte ingeniosa de la guerra moderna es la manipulación de la población civil.
- e. Los combatientes de hoy aceptan filosóficamente matar o ser matados, pero usualmente evitan el contacto rudo con el adversario.

En síntesis, la Guerra Moderna tiende a transitar en la fina franja que

21- N. del A.: Metz (2001) y luego Lambakis (2004) en su visión de la guerra asimétrica, mucho tiempo después de la guerra de Indochina y de Argelia, llegan a las mismas conclusiones desde otra óptica.

divide lo legal de lo ilegal (la zona gris), y el resultado es lo que el general Rupert Smith llamó «guerra entre la gente», un tipo de lucha que no suele decidirse en campos de batalla convencionales ni con la intervención de ejércitos tradicionales.

El entorno conceptual

Para comprender el abordaje de Rusia de los conflictos no convencionales,²² es esencial situar la discusión en el contexto de su cultura estratégica para conjeturar, así, su percepción de lo que entienden por amenaza geopolítica.

La implosión de la Rusia Soviética²³ generó un punto de inflexión en el orden mundial y el espanto que unió a los países europeos en los años de la post Guerra Fría mantuvo las diferencias subyacentes cuando su Némesis entró en un período de entropía. En ese período los países que la Unión Soviética conquistó luego de la Segunda Guerra Mundial se independizaron y buscaron el reparo de sus antiguos oponentes y aceptaron voluntariamente volverse hacia occidente. En este reordenamiento, la OTAN pasó su prueba final²⁴ y cambió el carácter de su diplomacia. La naturaleza geopolítica del orden europeo fue fundamentalmente transformada, y la alianza debió preocuparse menos por su seguridad y más por su alcance político: la expansión hasta las fronteras de Rusia y más allá. El objetivo era asegurar las conquistas democráticas. Ahora bien, mientras los vencedores se encontraron a sí mismos tratando de otorgar un significado más específico a la sociedad,²⁵ los países de la ex URSS buscaron obtener ventajas económicas, salir de la oscuridad y protegerse de la amenaza soviética.²⁶

Ahora, la Federación Rusa, el imperio de los zares, resurge al igual que un Ave Fénix y reclama por su destino de grandeza manifiesto otorgado

22- N. del A.: Según el enfoque de los distintos autores consultados se puede encontrar los términos de Guerra Política, Guerra Híbrida, Guerra Híbrida Rusa, la Guerra de Información de Putin, Cross-DomainCoercion, Guerra no-lineal (rusa), doctrina Gerasimov o simplemente Guerra Moderna.

23- “la Rusia soviética puede transformarse, de la noche a la mañana, de una de las sociedades nacionales más Fuertes en una de las débiles y dignas de lástima”. George Kennan en su largo telegrama.

24- Si bien Ignacio Ramonet (2004 p. 125) es un detractor de la política europea con respecto al conflicto de los Balcanes, no deja de poner en perspectiva la visión de la OTAN que evitó que los “bárbaros” invadieran el “mundo civilizado”.

25- N. del A.: con frecuencia invocando un conjunto de experiencias distintas al desafío soviético modelado por un conjunto de dirigentes formados en la globalización a de la OTAN

26- N. del A.: a pesar del nuevo orden mundial luego de la Guerra Fría, los países de la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas nunca dejaron de percibir a Rusia como una amenaza, inclusive en las épocas de debilidad extrema. Los países bálticos son un claro ejemplo de ello.

por Dios desde los tiempos de Alejandro el Grande.²⁷ Moscú observa el orden mundial actual como desfavorable y peligroso, y considera a Estados Unidos como un usurpador por intervenir en su zona de interés poniendo en peligro su soberanía.

Hasta el final de la República Socialista Soviética, las fronteras de influencia rusas alcanzaban los límites naturales de los océanos Atlántico y Pacífico. Cuando la URSS se contrajo, EEUU se encargó de ocupar los espacios vacíos y le otorgó a Ucrania el papel de «estado tapón» que contiene a la Federación Rusa frente a la OTAN.

Desde esta perspectiva, bajo la cortina de humo de la «democratización», ciertos fenómenos como la Primavera Árabe y la Revolución de los Colores son instigados por EEUU para concretar sus aspiraciones de dominación global.

La dependencia de Europa del gas ruso²⁸ (y de Rusia de la exportación de gas a Europa),²⁹ los opone después de la Gran Recesión de 2008 – 2009.³⁰ Ahora bien, siguiendo la trazabilidad de la conducción política y militar de la Rusia actual, que pergeñó este modo de guerra, se observa que son los jóvenes de aquel entonces, educados para conducir la URSS. Por ello, a los efectos de recuperar el terreno perdido, en el año 2000 se adoptó la presente doctrina militar, dentro de un plan integral que se denomina Contraofensiva Defensiva Estratégica, basada en variar la linealidad de escalada del conflicto, aplicación ortodoxa de la “revolución de asuntos militares”³¹, y amalgamar el poder duro y blando para con el resultante en un poder inteligente transitar la zona gris.

27- N. del A.: como norma general se toma el discurso en Munich de febrero de 2007 del presidente ruso, en el cual no acepta a los Estados Unidos como líder de un mundo unipolar. Además, se había invertido el orden en los territorios de Chechenia y se consolidaba el control federal sobre los mismos. Ese mismo año surgió el Caso del Soldado de Tallin que según los entendidos en el tema hubo de ser preparado al menos un año antes.

28- El 80% de las exportaciones rusas son gas y petróleo, y cerca del 80% de las mismas se dirigen a Europa. De estas, el 50% pasa por Ucrania a través de dos gasoductos (Soyuz y Brotherhood), que abastecen el 30% del consumo europeo. Ucrania, por su parte, depende en su totalidad de las exportaciones energéticas rusas y por eso Moscú ha jugado la carta de la amenaza de suspenderle el suministro

29- La “guerra del gas” entre Rusia y Ucrania (2005-2009) llevó a la suspensión del suministro ruso y originó una crisis en gran parte de Europa en pleno invierno, poniendo en evidencia la fragilidad energética europea.

30- Iniciada en febrero de 2007 con la caída de varios bancos de inversión en Estados Unidos como producto de la burbuja financiera, aunque se reconoce su inicio “oficial” con la caída de Lehman Brothers. Como producto de la expansión que venía desarrollando Europa, fue la principal afectada.

31- “La frase ha sido tomada del viejo Estado Mayor General Militar Soviético. Entre fines de la década de 1970 y comienzos de la de 1980, el general Nikolai Organov estuvo entre los primeros en sostener que era probable que la guerra futura se librara de acuerdo con “nuevos principios físicos” en concordancia con todo el espectro de las tecnologías emergentes”. (Till, 2007 p.181)

La Federación Rusa habría comenzado su campaña con dos objetivos materiales claramente definidos: la ocupación y anexión de la península de Crimea y el control de la región industrial de Donbass, al Este de Ucrania. El principal logro de la aplicación de la Contraofensiva Defensiva Estratégica fue crear una crisis en la coalición de Occidente, que no supo cómo responder y, cuando lo hicieron, el hecho estaba consumado.³²

Una peculiaridad que facilitó las operaciones fue que el sistema de administración del Estado de Crimea³³ pudo ser influido por los medios de comunicación masiva de forma favorable a los designios rusos. Acá se puede apreciar un hecho fisiológico fáctico de este ensayo de aplicación. Los ciudadanos étnicos rusos fueron convencidos de que eran ciudadanos de segunda clase en Ucrania, al igual que en los Estados Bálticos, y persuadidos, a través de la radio y la televisión, de apoyar a través de manifestaciones públicas la anexión a Rusia.³⁴ Todas las teorías y conceptos que subyacen y la mayoría de las técnicas empleadas fueron desarrollados por la URSS desde sus inicios y uno de ellos es el Control Reflexivo.

En la historia se pueden encontrar muchos y variados ejemplos que emplearon maneras híbridas de dislocar el centro de gravedad³⁵ a través del Control Reflexivo. El objetivo principal fue persuadir a Occidente de mantenerse al margen de la situación y convencer a sus líderes que estaban haciendo lo correcto. Para ello, Rusia tuvo la habilidad de tomar ventaja de la disposición ya existente en el escenario y hacer que cambien el argumento.

Por lo expresado, la Guerra Moderna estaría basada en siete pasos que pueden llevarse a cabo en forma simultánea o no³⁶: 1) la supresión psicológica, cognitiva, informativa y moral de los decisores de la competencia; 2) “la estrategia indirecta”, tomando acciones asimétricas e indirectas de naturaleza política, económica, informativa y tecnológica para neutralizara

32- De aplicación la afirmación de Michel Foucault que la política en la continuación de la guerra por otros medios.

33- Reconocida por la comunidad internacional como la República Autónoma de Crimea estado asociado a la República de Ucrania. Luego del referéndum se autoproclamó como estado asociado a la Federación Rusa, funciona así en la práctica, la comunidad internacional no lo reconoce así.

34- Ídem modus operandi que en Estonia.

35- N. de A.: El Control Reflexivo no es producto de ninguna teoría innovadora y la mayoría de las técnicas empleadas fueron desarrolladas por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas desde el inicio de la caída del régimen zarista. Este tema amerita por si solo un extenso y exhaustivo estudio; como introducción son útiles los estudios de Thomas (2004) y Snegovaya (2015) utilizados para realizar este trabajo.

36- N. del A.: en línea con el pensamiento de Adamsky (2015 pp. 31-40)

la capacidad militar del competidor; 3) obligar al competidor a emplear la fuerza a través de una compleja serie de medidas no militares para producir una imagen y disuadir de iniciar acciones militares directas; 4) una campaña de velo y engaño a nivel estratégico y estratégico operacional para ocultar el tiempo, el alcance, la escala y el carácter del ataque; 5) una serie de acciones subversivas para la preparación del terreno y para llevar a cabo la parte cinética de la campaña; 6) la fase cinética comienza con el dominio del espacio aéreo para destruir las vulnerabilidades críticas; y, por último, 7) la ocupación territorial con fuerzas militares convencionales. Para esto se espera que el competidor haya desistido de toda voluntad de oposición.

El significado

En este trabajo se han analizado los distintos factores que llevaron a la conclusión de la competencia en el escenario enmarcado en la Península de Crimea y el Este de la República de Ucrania y los distintos elementos identificados con el caso en cuestión en el diseño de operaciones no convencionales, en respuesta a recuperar la influencia perdida luego de la Guerra Fría. La base está en explotar el espectro del conflicto en forma simultánea, con un empleo escrupuloso de la Revolución de Asuntos Militares transitando la zona gris por intermedio de la construcción de un poder inteligente.

La primera innovación que presentan los teóricos militares rusos es la planificación de operaciones estratégicas no cinéticas, tendiente a lograr la superioridad informativa, cognitiva y psicológica, y el Control Reflexivo del oponente. La segunda innovación es la aproximación indirecta y asimétrica en todos los dominios. Lo novedoso son las competencias otorgadas al comandante del teatro de operaciones y la descentralización del comando estratégico político. Lo paradójico, su culminación: la ocupación del territorio conquistado de forma convencional al estilo de la guerra trinitaria.

Por otro lado, se resolvió un conflicto por métodos no convencionales, dejando en evidencia la irrelevancia de la racionalidad occidental. El problema estriba en que se trata de medir el enfoque de los conflictos no convencionales con la métrica tradicional cuando éstos parten de

un razonamiento distinto. Lo que aquí se observa es una evolución del pensamiento militar ruso basado en el aprendizaje de sus errores y en los errores de sus competidores. Por supuesto, este tipo de guerra tiene sus inconvenientes, se requiere de sutileza, de un plan a largo plazo y cualquier error de cálculo puede ser nocivo para su eficiencia.

Con el fin de conjeturar la manera de resolverlo con la mayor fidelidad posible no importan los hechos, sino lo que subyace en estos, que se pueden deducir a través de los discursos y relatos. Al respecto, lo que se puede apreciar es una sólida base de inteligencia divergente y transversal a cualquier conducción política; un cambio endógeno producto del reconocimiento de los propios errores y, sin dejar atrás sus tradiciones, de una ingeniería social que pueda llevar a cabo el cambio.

Agradecimiento a la Licenciada Tatiana Galeano de Sanz por su crítica y corrección.

Bibliografía

Libros

Bartolomé, Mariano C. *La Seguridad Internacional post 11S: contenidos, debates y tendencias*. 1ª ed. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, Argentina (2006). ISBN: 950-899-069-4.

Bartolomé, Mariano César (Dr.). *La Seguridad Internacional en el Siglo XXI, más allá de Westfalia y Clausewitz*. Colección Investigaciones ANEPE No 14. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos. Ministerio de Defensa Nacional. (Septiembre 2006). ISBN: 956-8478-11-6 (volumen 14)

Geoffrey, Till. *El poder marítimo: una guía para el siglo XXI* – 1ª ed. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, Argentina (2007). ISBN: 978-950-899-078-5.

Kissinger, Henry. *Orden Mundial* – 1ra. Ed. Penguin Random House Grupo Editorial, S.A.. Buenos Aires, Argentina. (2016). ISBN: 978-987-3752-44-5.

Ramonet, Ignacio. *Las Guerras del Siglo XXI*. Grupo Editorial Random House Mondadori, S.L. Barcelona, España. (2004). ISBN: 84-9793-149-1.

Recce, Juan. *Poder Plástico* – 1ª ed.. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires. (2010). ISBN: 978-950-899-099-0

Reviving Kremlinology. *Kremlinology*. E-book. Stratfor Enterprises LLC. (May. 2015). Recuperado: 15 de mayo de 2016. <http://big.assets.huffingtonpost.com/kremlinology.pdf>

Trinquier, Roger (Cnel.). *La Guerra Moderna* - 2da. Edición. Ediciones Cuatro Espadas. Buenos Aires. (Mayo de 1981).

Van Creveld, Martín. *La Transformación de la Guerra*. 1ra. Edición. José Uceda Editor. Buenos Aires. (2007).

Trabajos académicos en publicaciones especializadas.

Abello, Ignacio. *El concepto de la guerra en Foucault* – Guerra. Revista de Estudios Sociales. Revista N° 14. pp. 71-75. Universidad de los Andes – Colombia. (febrero de 2003).

Bartolomé, Mariano César (Dr.). *Estados Unidos y su Abordaje a los Conflictos Armados No Convencionales*. Cuaderno de Difusión Pensamiento de Estado Mayor N° 31. pp 34-51. El Debate Estratégico Contemporáneo. Santiago. Academia de Guerra del Ejército de Chile, 2010.

BOOT, MAX & DORAN, Michael. *Political Warfare – Policy Innovation Memorandum* N°33. Council on Foreign Relations. (June 7, 2013).

DMITRY (Dima) Adamsky. *Cross-Domain Coercion: The Current Russian Art of Strategy*. The Institut Français des Relations Internationales (Ifri). (November 2015). ISBN: 978-2-36567-466-9.

- Hoffman, Frank G.** *Conflict In The 21St Century: The Rise Of Hibrid Wars*. Potomac Institute for Policy Studies. Arlington, Virginia. (December, 2007).
- Hoffman, Frank G..** *Hybrid Threats: Reconceptualizing the Evolving Character of Modern Conflict*. Strategic Forum. Institute for National Strategic Studies National Defense University. Nro. 240. (April, 2009).
- Hurley, W. J. Project Leader, Bucher, C. R., Numrich, S. K., Ouellette, S. M. y Resnick, J. B.** *Non-Kinetic Capabilities for Irregular Warfare: Four Case Studies*. IDA Paper P-4436. INSTITUTE FOR DEFENSE ANALYSES (March 2009).
Irregular Adversaries and Hybrid Threats – Assessment. Joint Irregular Warfare Center (2011).
- Kennan, George.** *Las fuentes de la conducta soviética: por X. de julio de 1947*. Foreign Affairs en Español, 2003
- Kofman, Michael & Rojansky, Matthew.** *A closer look at Russia's "Hybrid War"*. Kennan Cable n°7. Wilson Center & Kennan Institute. (April 2015).
- Lambakis, Steven J.** *Reconsidering Asymmetric Warfare*. Issue thirty-six. Joint Force Quarterly. Washington. (2004).
- Lanoszka, Alexander.** *Russian hybrid warfare and extended deterrence in eastern Europe*. The Royal Institute of International Affairs.. International Affairs 92: 1 (2016) 175–195
- Lasconjarias, Guillaume & Larsen, Jeffrey A. Editors.** *NATO's Response to Hybrid Threats*. NATO Defense College "NDC Forum Papers Series". Roma. (2015). ISBN: 978-88-96898-12-3.
- Lind, William S.** *Understanding Fourth Generation War*. pp. 12-19. MILITARY REVIEW (September -October 2004).
- Mattsson, P. e Eklund, N.,** 2013. *Russian Operational Art in the Fifth Century*. Revista de Ciências Militares[en línea], Vol. 1, N.o 1, (maio 2013, pp.29-47).
- Metz, Steven.** *Strategic Asymmetry*. pp. 23-31. MILITARY REVIEW. (July-August 2001)
- Renz, Bettina and SMITH, Hanna.** *Russia and Hybrid Warfare – Going Beyond The Label*. online working paper series published by Kikimora Publications at the Aleksanteri Institute, University of Helsinki, Finland. (1/2016).ISSN 1457-9251. www.helsinki.fi/aleksanteri/english/publications/aleksanteri_papers.html
- Schroeder, Paul W.** *The New World Order: A Historical Perspective*. Research of the Program in Arms Control, Disarmament, and International Security. University of Illinois at Urbana-Champaign. (May 1994).
- Snegovaya, Maria.** *Putin's Information Warfare in Ukraine – Soviet Origins of Russia's Hybrid Warfare*. Institute for the Study of War. (September, 2015).
- Thomas, Timothy L.** *Russia's Reflexive Control Theory and the Military*. Journal of Slavic Military Studies 17: 237–256, (2004). Taylor & Francis ISSN:1351-8046 DOI:10.1080/13518040490450529.

Van Creveld, Martin: *Modern Conventional Warfare: An Overview*, mimeo, NIC 2020 Project. Discussion paper. Washington (2004).

Votel, Joseph L., Cleveland, Charles T., Connett, Charles T., and Irwin, Will. **Unconventional Warfare in the Gray Zone. Joint Force Quartely.** (FQ 80) pp. 101-109. (1stQuarter 2016) *National Defense University Press*. Recuperado: 15 mayo de 2016. <http://ndupress.ndu.edu/Media/News/NewsArticleView/tabid/7849/Article/643108/unconventional-warfare-in-the-gray-zone.aspx>

Material Electrónico

Galeotti, Mark. *The “Gerasimov Doctrine” and Russian Non-Linear War. In Moscow’s Shadows - Analysis and Assessment of Russian Crime and Security.* (6 July 2014). Recuperado: 15 de mayo de 2016. <https://inmoscowsshadows.wordpress.com/2014/07/06/the-gerasimov-doctrine-and-russian-non-linear-war/>.

Hoffman, Frank G. *On-not-so New Warfare: Political Warfare vs. Hybrid Threats. War on the Rocks.* (July 28, 2014). Recuperado: 15 de mayo de 2016. <http://warontherocks.com/2014/07/on-not-so-new-warfare-political-warfare-vs-hybrid-threats/>.

Kennan, George. 861.00/2 - 2246: Telegram. *The Charge in the Soviet Union (Kennan) to the Secretary of State.* Moscow, February 22, 1946--9 p.m. [Received February 22--3: 52 p.m.]. Recuperado: 15 de mayo de 2016. <http://nsarchive.gwu.edu/coldwar/documents/episode-1/kennan.htm>

Periódicos y Revistas

A hollow superpower - Russian foreign policy.The Economist . From the print edition (Mar 19th 2016)

A strategy of spectacle - Russia’s wars. The Economist. From the print edition. (Mar 19th 2016)

Alternative reality. The Economist . From the print edition: Europe. (May 30th 2015).

Buckley, Neil, Olearchyk, Roman, Jack, Andrew and Hille, Kathrin. *Ukraine’s ‘little green men’ carefully mask their identity* - Financial Times Digital Edition. (April 16, 2014). Recuperado: 5 de mayo de 2016. <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/05e1d8ca-c57a-11e3-a7d4-00144feabdc0.html#slide0>

If a Nato member comes underattacks – Article of Faith.TheWorldif: A compilation of scenarios. The Economist Digital Edition. (August 2015). Recuperado: 01 mayo de 2016. <http://worldif.economist.com/article/3/what-if-a-nato-member-comes-under-attack-article-of-faith?frsc=dg%7Ca>.

Jones, Sam. *NATO Secretary-General calls for modernisation of cold war treaty.* Financial Times – Digital Edition (November 5, 2015). Recuperado. 25 de mayo de 16. <http://www.ft.com/cms/s/0/e32c3618-83b9-11e5-8095-ed1a37d1e096.html>

Jones, Sam. *Ukraine: Russia's new art of war.* Financial Times Digital Edition. (August 28, 2014). Recuperado: 5 de mayo de 2016. <http://www.ft.com/intl/cms/s/2/ea5e82fa-2e0c-11e4-b760-00144feabdc0.html#axzz42p3jOfYR>.

Nye, Joseph S. (Jr). *El Futuro de la fuerza.* Opinión – Diario El País. Edición Impresa. (12 de febrero de 2015).

Sanger, David E. & Erlanger, Steven. *Suspicion Falls on Russia as "Snake" Cyberattacks Target Ukraine's Government.* The New York Times (March 8, 2014). Recuperado: 01 de mayo de 2016. http://www.nytimes.com/2014/03/09/world/europe/suspicion-falls-on-russia-as-snake-cyberattacks-target-ukraines-government.html?_r=0

Shaw, Jonathan. *Defence review: The rules of conflict have changed.* Financial Times Digital Edition. November 24, 2015. Recuperado: 28 de mayo de 2016. <http://www.ft.com/cms/s/0/b41ea92e-913c-11e5-bd82-c1fb87bef7af.html>

Taras, Kuzio. *Guest post: Russia's hybrid war as international corporate raiding.* Financial Times – Digital Edition. (Jan 21, 2015). Recuperado: 25 de mayo de 2016. <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2015/01/21/guest-post-russias-hybrid-war-as-international-corporate-raiding/>

Wagstyl, Stefan. *Germany points finger at Kremlin for cyber attack on the Bundestag.* Financial Times - Digital Edition. (May 13, 2016). Recuperado: 28 de mayo de 2016. <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/668a131e-1928-11e6-b197-a4af20d5575e.html#axzz49xtXqBVT>

Mercenarios y Militares Privados: Evolución Histórica, Similitudes y Diferencias

Mg. Horacio Esteban Correa





Horacio Esteban Correa. Licenciado y profesor en Historia por la Universidad del Salvador. Magister en Diversidad Cultural, mención honorífica. Profesor Titular en la Universidad Abierta Interamericana (UAI) y en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES). Especialista en estudios árabes, americano-árabes e islámicos. Director de la Diplomatura en Estrategia e Historia (UAI). Se desempeña como investigador en la Escuela de Guerra Naval, Armada Argentina y en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora. Posee numerosas publicaciones en el ámbito nacional e internacional y ha participado de seminarios y congresos científicos en Argentina y en el extranjero

Mercenarios y Militares Privados: Evolución Histórica, Similitudes y Diferencias

Mg. Horacio Esteban Correa

Resumen

Este trabajo es un recorte de una investigación mayor sobre las Compañías Marítimas Militares Privadas. Su propósito es describir origen, evolución, características, similitudes y diferencias entre el Mercenario y el Militar Privado; determinando posibles ventajas y riesgos de su contratación por parte de los Estados.

Palabras Clave: MERCENARIO- ESTADO NACIÓN- COMPAÑÍA MILITAR Y DE SEGURIDAD PRIVADA- GLOBALIZACIÓN- *ETHOS*.

Abstract

This work is a cut of more research on Private Military Maritime Companies. Its purpose is to describe the mercenary and private military in origin, evolution, characteristics, similarities and differences; between the mercenaries and military private, determining potential benefits and risks of engagement by the States.

Key Words: *MERCENARY - NATION STATE - PRIVATE MILITARY AND SECURITY COMPANIES - GLOBALIZATION- ETHOS.*

Introducción

Destacados historiadores como ArnoldToynbee, Paul Kennedy y Geoffrey Parker, coinciden en que la primer gran era del mercenario surge en sincronía con la transición del Estado Feudal al Estado Nacional.

En los siglos XIV y XV las monarquías modernas buscaban aumentar su poder frente a la nobleza. Su aliado frente a ella fue la burguesía proto-capitalista marginada en los valores de la comunidad medieval. El rey obtuvo dinero del burgués a la par que estimulaba los espacios sociales para que prosperara una economía monetaria que reemplazara al trueque, intercambio dominante en la Edad Media. Mientras la sociedad comenzó a sentirse más cómoda con las monedas que con las mercancías que representaban, el rey pagaba sueldos a los “soldados” del ejército real (en proceso de ser nacional¹) para doblegar las autonomías de las milicias medievales autónomas que amenazaban palaciegamente su poder. El pasaje a esta economía monetaria necesitó del símbolo de la efigie del rey en la acuñación de moneda, como paso intermedio a los números que determinaban el valor de las mercancías. La percepción del tiempo, espacio, religión y de la ciencia, cualitativas fue de a poco reemplazada por la valoración cuantitativa de las mismas.² En este proceso, tal como señala Lewis Mumford, la gente contó números y finalmente sólo los números contaron³.

Evidentemente los nuevos soldados del ejército real eran parte de toda esta transformación. Convivía en ellos tanto el valor de lo monetario de la dimensión burguesa como el sentimiento real de pelear por el soberano, promovido por la dimensión política. El proceso de concentración de poder de las monarquías modernas en los siglos XIV y XV hasta llegar a las monarquías absolutas consolidadas en el siglo XVIII, se caracterizó por ser un período de guerras. Sobre todo por la obstinada resistencia del Estado Imperial Habsburgo. Entre 1519 y 1659 Europa experimentó guerras constantes “internacionales” que coagularon los proyectos

1- El sentimiento “nacional” comenzó a gestarse durante la alianza del rey con el burgués y en las guerras reales donde el inglés aprendió a sentirse inglés al combatir al francés y viceversa.

2- Las horas estaban asociadas a lo cualitativo; horas para la cosecha, para rezar, para hacer la guerra. No existía la concepción numérica del tiempo. Lo mismo el espacio. Sagrado y profano; el espacio de la Iglesia, del mercado, etc. No existían fronteras precisas. Las expresiones Francia o Alemania, simbolizaban regiones sin límites precisos, salvo por la presencia de valores culturales como el lenguaje y el arte culinario asociados a un paisaje.

3- Ver MUMFORD, Lewis (1994), *Técnica y Civilización*, Madrid, Alianza.

1) Auge de las guerras: sin guerras, que son el “mercado” del mercenario, su función no tiene adaptación al medio. Cuando existe un período de paz, el mercenario es un actor marginal; no tiene razón de ser, y esta es la razón por la cual el mercenarismo no es una actividad permanente.

2) Debilidad del Estado: el mercenario es un emergente de la necesidad de defensa que el Estado no puede cubrir. Según Maquiavelo y Max Weber, el Estado debe ocuparse de la Defensa del Bien Común, pero cuando por razones de diversa índole, el Estado no puede hacerlo, contrata mercenarios para dicha función. La debilidad del Estado se puede dar por su propia transformación histórica: cambio del Estado Imperial Romano a los Estados Feudales, cambio de éstos al Estado Nación; y de éste último al Estado Región⁶ o Estado Red inmerso en la Globalización. Estas transformaciones derivan en no pocas consecuencias estratégicas, económicas, financieras, cambio de intereses, cambio de cosmovisión, etc. Todas estas variables potencian la entrada en escena de los mercenarios.

3) Auge de la guerra asimétrica: las estrategias y tácticas atípicas que se utilizan en levantamientos guerrilleros o insurgentes, en la ciberguerra o en las guerras étnicas y sectarias, también son una coyuntura que favorece a la actividad mercenaria.

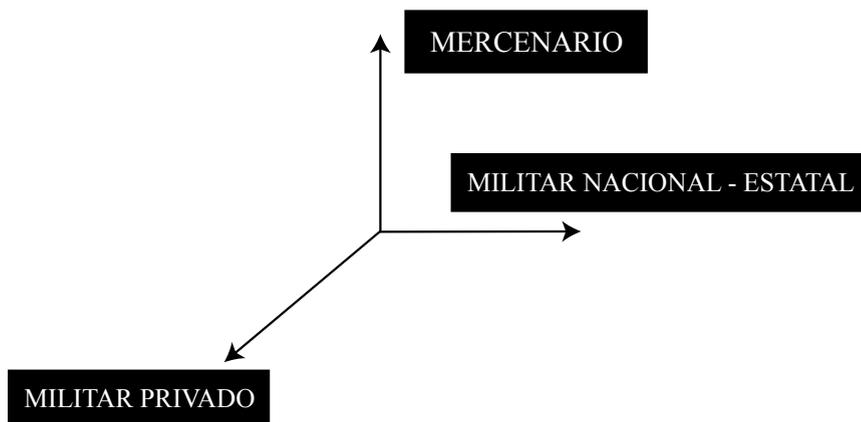
Existen innumerables ejemplos en la historia. En la historia argentina, cuando Rivadavia renuncia en junio de 1827, en plena guerra con Brasil; y asume Dorrego; el gobernador federal disuelve la escuadra de Brown dado que las arcas del Estado estaban vacías y el Banco de Descuentos fundido. El Estado contrata corsarios hasta agosto de 1828 porque no puede mantener una flota permanente. Es un claro ejemplo de las dos características coyunturales antes enunciadas: 1) auge de guerras, en este caso el Estado Argentino estaba en guerra con el Brasil; y 2) debilidad del Estado; que no puede hacerse cargo de los gastos permanentes de Defensa.⁷

6- Un ejemplo de Estado Región, sería la Unión Europea.

7- Ver OYARZABAL, Guillermo (2006), Guillermo Brown, Buenos Aires, Editorial Histórica.

Emergencia y características de las CM/SP⁸:

Las CM/SP son, en muchos aspectos, la “evolución” posmoderna del mercenario antiguo y de inicios de la Modernidad. Una evolución que experimentó la era del soldado estatal.



Esta realidad histórica tiene su correlato filosófico en la tesis de Daniel Dei de que “la Posmodernidad es la manifestación distópica de la utopía de la Modernidad”. Daniel Dei señala que la Posmodernidad es la culminación del proceso Moderno por dos razones: “1) Existe una continuidad de sentido entre el proyecto Moderno y el estado material de las sociedades posindustriales; y 2) Hay una correspondencia directa, un vínculo interno, inmanente, entre la utopía y la distopía⁹. Aplicando estas categorías, las CM/SP son la manifestación posmoderna del mercenario moderno.

Como consecuencia política e ideológica el Estado Nación westfaliano quedó divorciado. La Nación y la Patria¹⁰ como relatos ideológicos modernos quedaron sin contenido. El Estado posmoderno obliga a sus miembros a migrar hacia otras lealtades ideológicas para sostener sus operaciones. La tribu, la religión, las uniones regionales o grandes espacios como la Unión Europea, el ciberespacio, todos estos elementos han “licuado” el sentido nacional. Por ejemplo el Estado Nación iraquí actual

8- Compañía Militar y de Seguridad Privada. CM/SP.

9- DEI, Daniel (2009), *Lógica de la distopía*, Buenos Aires, Prometeo, p.90.

10- El valor de la Patria es mucho más antiguo que el de Nación. Fue expresado en la lengua latina de los romanos, cuyo vocabulario político provenía de las actividades campesinas. Se refería a la tierra de los “Pater” e implicaba una concepción de arraigo, muy telúrica. En la Modernidad y en la era Contemporánea, el concepto fue retomado y homologado a las necesidades políticas del Estado.

se sostiene en una lealtad religiosa sectaria, (el shiísmo islámico) antes que en la nacionalidad iraquí.

La consecuencia en el ámbito de los conflictos, ha sido el auge de la guerra asimétrica, donde la exigencia de estrategias y tácticas atípicas ha potenciado la actividad mercenaria y de especialistas que posean un conocimiento experto.

El militar moderno queda ahora reducido a una función técnica, ya que su “*ethos*” nacional-patriótico se encuentra en crisis. Su lealtad migra hacia la ideología religiosa, sectaria, tribal, hacia empresas privadas, holdings, Organizaciones no gubernamentales, hacia otro Estado Nacional, etc.¹¹

En este contexto, así como la Guerra de los Cien Años (transición del Estado Feudal al Nacional) dejó un gran número de soldados desempleados; la Guerra Fría (transición del Estado Nacional al Estado red de la Globalización) hizo lo mismo.

Ese Estado red necesita del apoyo de otros actores, dada la erosión de su soberanía por el fenómeno globalizador.

En el aspecto económico, el auge del neo-liberalismo económico y del liderazgo político neoconservador en la superpotencia norteamericana, es un dato estructural que ha incidido en el proceso globalizador. Además de marcar tendencias, y por las características de los conflictos del siglo XXI, el Estado Nación prescinde cada vez más de los militares nacionales-estatales, por tres razones:

- 1) Necesidad de achicar gastos y de lograr una mayor eficiencia.
- 2) Necesidad de contratar expertos ya formados. Para la fuerza nacional-estatal es mucho más caro formar a un especialista en ciber guerra, en organizaciones inteligentes o en terrorismo islamista dentro de la institución, que contratar su conocimiento experto ya adquirido.

11- El autodenominado Estado Islámico (EI) se ha nutrido de gran cantidad de ex oficiales del ejército de Saddam Hussein. La lealtad del soldado estatal-nacional iraquí migró hacia una organización sectaria tal como el EI. En los aspectos al menos militares, un antecedente del EI fue la secta de los “Assassins” que en el siglo XI amenazó la autoridad sunnita en Persia e Iraq utilizando tácticas de terrorismo, guerra asimétrica y psicológica.

3) Ese conocimiento experto es requerido cada vez más por los escenarios vertiginosos en que se desarrollan las guerras asimétricas, adquiriendo relevancia estratégica.

Los Estados actuales en sus necesidades de defensa, necesitan del apoyo de otros actores, dada la erosión de su soberanía por el fenómeno globalizador.

Las CM/SP pueden contarse como uno de esos actores.

Las CM/SP “son entidades comerciales privadas que prestan servicios militares y/o de seguridad independientemente de cómo se describan a sí mismas. Los servicios militares y de seguridad privados incluyen, en particular, la provisión de guardias armados y la protección de personas y bienes, como convoyes, edificios y otras instalaciones; mantenimiento y funcionamiento de sistemas de armas; detención de prisioneros; y asesoramiento y capacitación para las fuerzas locales y el personal de seguridad”.¹² A esta definición podemos agregar que son empresas reconocidas legalmente organizadas corporativamente y vinculadas a los mercados financieros, que operan en el mercado de libre oferta y demanda con el deseo de hacer negocios y reclutando públicamente a personal especializado. Entre sus servicios se destacan: “operaciones de combate, planeamiento estratégico, inteligencia, asesoramiento de riesgo, apoyo operacional, entrenamiento, asistencia técnica y logística brindando sus servicios en áreas de conflicto y/o situaciones post-conflicto.”¹³

La emergencia de las guerras asimétricas y geo-etno-religiosas¹⁴ son el “mercado” actual de las CM/SP. Y lo han comprendido muy bien, haciendo un “estudio de mercado” de las necesidades que tienen muchos actores para operar en las guerras actuales, donde las operaciones de combate se mixturán con las de apoyo e inteligencia táctica y estratégica.

12- “El derecho internacional humanitario y las empresas militares y de seguridad privadas”. CIRC. 10/12/2013. Disponible en :<http://www.icrc.org/spa/resources/documents/faq/pmsc-faq-150908.htm> p.1 Fecha de captura: 10/08/2016.

13- VILLAMIDE, Claudio Javier, “Compañías Militares y de seguridad privada. Origen, desarrollo y actividad reciente”, en Revista de la Escuela de Guerra Naval, N°59, Año XLIII, Diciembre de 2013, p. 86.

14- En el escenario del Gran Medio Oriente donde el Estado-Nación ha sido históricamente una débil institución, el análisis geopolítico, que observa el escenario como eje de su análisis, resulta insuficiente. El Gran Medio Oriente es un “mar de culturas” donde lo étnico, lo religioso y lo lingüístico configuran “fronteras”, a menudo mucho más permeables que las rígidas del mundo occidental. Agreguemos además que la manera de concebir el territorio en la cultura semita es totalmente diferente. No existen en la lengua árabe vocablos que podamos asociar al Estado y a la Nación a la manera europea. Medir el análisis con la geopolítica clásica y no con la geo-etno-religión, lleva a una aproximación estereotipada del conflicto y no a su arquetipo.

La clasificación de Peter Singer acerca de los servicios que prestan las compañías militares privadas las divide en tres grupos. Su tipología, llamada “Punta de Lanza” las clasifica en orden a su contacto y cercanía con el frente de batalla.

En ese orden, encontramos:

1°) Empresas de Provisión Militar: enfocadas en la dimensión táctica, se encargan de servicios de combate directo y comando. ExecuiveOutcomes (USA), Sandline (Sudáfrica).

2°) Empresas de Consultoría Militar: se enfocan en la dimensión de estrategia operacional y táctica. Realizan tareas de capacitación administrativa, de planeamiento estratégico en relación al teatro de operaciones. Aportan conocimiento experto sobre la guerra y no se encargan del combate directo. Vinnell, Dyncorp (ambas de USA).

3°) Empresas de Soporte Militar: Asistencia y Logística: enfocadas en la dimensión estratégica, logística y de inteligencia. Ofrecen servicios de logística, mantención de instalaciones, transporte, abastecimiento, soporte técnico de sistemas de armas, inteligencia estratégica, concientización cultural y misiones cívico-militares. Brown and Root (USA), Centro de Inteligencia Estratégica del Paraguay CIEPY (Paraguay).

Semejanzas y diferencias entre el mercenario y el militar privado:

a) “*Ethos*” organizativo: la diferencia de “*ethos*” organizativo entre el mercenario y el militar privado es una de las más importantes, y a nuestro juicio la más profunda y que determina en gran medida el resto de ellas. Mientras el mercenario ha mostrado a lo largo de la historia un individualismo nato, el cual le priva del armazón corporativo e institucional, los cuales siempre prestan un dique moral y fomentan la inteligencia ética; el militar privado cuenta con dicho armazón institucional. Las CM/SP son empresas que brindan servicios de valor agregado a un cliente determinado. Mientras el mercenario escasas veces posee una jerarquía y cuando la tiene es personalista sin base institucional, las CM/SP tienen una estructura jerarquizada, competente, eficiente. Su base institucional las hace más permanentes, ya que las organizaciones cuanto más instituidas

se encuentran por la fuerza de sus vínculos, más perduran en el tiempo. El mercenarismo, por su debilidad institucional e individualismo, es temporal.

Las CM/SP deben promover un “*ethos*” de confianza competitiva, porque de ello dependen además sus futuras contrataciones. Debido a que las denuncias de violaciones de los Derechos Humanos van en contra de su propio interés, muchas de estas empresas han establecido códigos éticos propios para imbuir de valores morales que puedan autoregular la conducta de su personal. Bob Shepesherd, un ex SAS, integrante de una compañía militar privada señala: “tanto ofensivo como inexacto (...) los mercenarios son armas de alquiler que venden sus servicios al mejor postor. No tienen ninguna lealtad nacional, ningún sentido del deber al país y ningún fundamento moral. (...) me veo como un patriota y un consejero de seguridad. Que no me llamen nunca mercenario”.¹⁵ Timothy Spicer, presidente de la CM/SP, por su parte, asiente: “No, un mercenario combate por cualquiera, solo le interesa el dinero y las consideraciones éticas le son totalmente indiferentes. Bajo estas premisas, el oficio de armas [...] no es más que una empresa criminal. Yo me considero un soldado profesional”.¹⁶

2) Deontología profesional: el mercenario parece no tener una vocación definida, una piedad¹⁷ desarrollada hacia la comunidad o la patria. La vocación es el valor central de la profesión y de la comunidad organizada institucionalmente, la cual se constituye con la convocación. Profesión es brindar un valor agregado a la comunidad a partir del “llamado del corazón” y por el cual la comunidad reconoce al individuo por sus méritos. El proceso existencial por el cual un ser humano está libre para invocarse, encuentra su vocación y convoca al otro, no existe en el mercenario. De la falta de este proceso psicológico-existencial se deriva su individualismo; su falta de pertenencia a una organización y su ausencia de piedad. Esta ausencia le priva de un código deontológico comunitario, que le sirva de armazón moral para acicate de su conciencia. No poseen una doctrina y procedimientos que puedan ser indagados. Sus pautas técnicas y procedimentales son, de alguna manera, sospechosas y oscuras, poco transparentes. Priorizan su método individual esotérico y evaden metodologías de carácter científico, y en consecuencia, más públicas, validadas y estandarizadas.

15- LABORIE IGLESIAS, Mario, op. cit. P.70.

16- LABORIE IGLESIAS, Mario, op. cit. P.244

17- Entendemos la virtud de la piedad en su concepción latina “*pietas*”, lo justo, lo debido, a Dios, la Patria, la esposa, los hijos.

3) En general los mercenarios ofrecen servicios de operaciones de combate hacia un único cliente. Nuevamente la falta de una institucionalidad los aleja de las CM/SP quienes ofrecen un abanico de servicios superando el nivel táctico de las operaciones de combate. Esto les permite tener varios clientes simultáneamente. La institucionalidad y su lógica, hacen que las CM/SP mantengan una relación de fidelidad con el cliente sosteniendo el negocio de largo plazo. El beneficio es corporativo, de la empresa, mientras que en el mercenario es individual. El mercenario por falta de todo ello, realiza un intercambio en el corto plazo.

4) Utilidades: el mercenario combate por dinero y exige frecuentemente su pago en efectivo y/o metálico. Sus lucros son de corto plazo. Las CM/SP perciben utilidades por medios transparentes del sistema bancario. Están ligadas a “*holdings*” y empresas que reinvierten las ganancias en acciones y poseen una actividad económico-empresarial diversificada.

5) Reclutamiento: en el mercenario es poco transparente e independiente. El mercenario es un individuo, sociológicamente hablando, marginal, destituido. En las CM/SP el reclutamiento es público y especializado. El militar y el consultor privado de asuntos militares poseen siempre algún tipo de conocimiento especial y experto, ya sea táctico, operacional o estratégico.

6) Regulación jurídica: algunos autores piensan que existen similitudes entre los antiguos mercenarios y las CM/SP. Katherine Fallah en su artículo “Actores Privados: el estatuto jurídico de los mercenarios en los conflictos armados” señala en su *abstract* que su trabajo consiste en “un examen de la medida en que pueden aplicarse a los actores privados las definiciones jurídicas de la figura del mercenario”.¹⁸ Fallah ha tomado la figura del mercenario como un antecedente para la legislación de las CM/SP.

Este punto que señala Fallah es válido y así lo fundamentamos en la evolución histórica y las reflexiones filosóficas acerca de la Modernidad-Posmodernidad y Mercenario-CM/SP. Y claro está, existe una línea sutil entre el mercenario y el militar privado que se encarga de operaciones de combate muy parecida a la que existió entre el pirata y el corsario

18- FALLAH, Katherine, “Corporate Actors: the legal status of mercenaries in armed conflict” en *International Review of the Red Cross*, Volumen 88, N° 863, Septiembre 2006. P. 599. Disponible en <https://www.icrc.org/spa/assets/files/other/montreaux-document-spa.pdf> Fecha de captura: 10/12/2013.

(solo en operaciones de combate directo no en las operaciones de apoyo). Existe una frontera identitaria de ida y vuelta, que se puede activar según las circunstancias especiales y el contexto. Los miembros de las CM/SP, son concebidos como civiles, a menos que CUMPLAN FUNCIONES DE COMBATE Y PARTICIPEN DIRECTAMENTE DE LAS HOSTILIDADES según el Derecho Internacional Humanitario, esto es protección de las bases contra el ataque enemigo, recolección de información de inteligencia militar táctica y conducción de sistemas de armas de combate.¹⁹ En este caso deben respetar el Derecho Internacional Humanitario y pueden ser enjuiciados si lo violan. Es en este punto donde puede existir una superposición entre el mercenario y el militar privado que combate directamente. El combate, la guerra en su nivel más táctico, es el contexto que acelera la frontera de ida y vuelta de ambas identidades.

Para satisfacer la “definición de mercenario, un individuo debe ser empleado con el objetivo de que participe directamente en los combates, estar motivado por el deseo de obtener un beneficio privado y, además, debe estar haciendo precisamente eso. Por consiguiente, esta definición no abraza a la mayoría de los empleados de las CM/SP”.²⁰

En relación al Derecho internacional Humanitario, el empleado de la CM/SP es un civil, a diferencia del mercenario, que está definido en el artículo 47 del Protocolo adicional I: “1- Los mercenarios no tendrán derecho al estatuto del combatiente de guerra. 2- Se entiende por mercenario toda persona:

- a) Que haya sido especialmente reclutada localmente o en el extranjero, a fin de combatir en un conflicto armado.
- b) Que, de hecho tome parte directa en las hostilidades.
- c) Que, tome parte directa de las hostilidades animado esencialmente por el deseo de obtener un provecho personal y a la que se haga efectivamente la promesa por una parte en conflicto o en nombre de ella, de una retribución material considerablemente superior a la prometida o abonada a los combatientes de grado y funciones similares en las fuerzas armadas de esa Parte.

19- Ver “El Derecho internacional humanitario y las empresas militares y de seguridad privadas” CICR. 10/12/2013. Disponible en :<https://www.icrc.org/spa/resources/documents/faq/pmsc-faq-150908.htm> p. 1.
20- Op. cit. P.1

- d) Que no sea nacional de una Parte en conflicto; y
- e) Que no haya sido enviada en misión oficial como miembro de sus FFAA y por un Estado que no es parte en conflicto.²¹

En principio, el mercenario y el militar privado son diferentes: “algunos señalan que las CM/SP son mercenarios, y no guardias de seguridad o asesores que han adaptado sus actividades a los nuevos tiempos [...] el intento, por parte de algunos, de asimilar las CM/SP a mercenarios y su empeño en aplicar las normas anti-mercenario existentes dificulta, en gran manera, llevar a cabo una regulación efectiva del sector. Requiriéndose otros enfoques”.²²

La regulación jurídica respecto del mercenarismo es abundante. La experiencia trágica de la represión en el Congo Belga y la guerra de Biafra (1967) con el uso de mercenarios provocó la creación de una legislación, en principio africana y luego internacional contra el mercenarismo, concepuándolo como una forma de crimen que debe ser perseguida y eliminada.

Respecto de las CM/SP existe el Documento de Montreaux al cual han adherido más de 46 estados y varias organizaciones gubernamentales (Rusia, Irán, Corea del Norte no lo han firmado), es lo único existente. Sólo Estados Unidos y Sudáfrica tienen legislaciones nacionales para el uso de las CM/SP. El documento propone un catálogo de buenas prácticas para ayudar a los Estados a regular las CM/SP, entre ellas, las de respetar el Derecho Internacional Humanitario y los Derechos Humanos. Describe las responsabilidades de los Estados Contratantes (los que contratan a las CM/SP), los Estados Territoriales (el territorio nacional-estatal donde operan) y los Estados de Origen (aquél donde se encuentra la sede de la empresa).

La coyuntura histórica presenta dilemas en los cuales el militar privado puede degradarse en mercenario.

- a) Saturación global de armas y ex soldados desempleados.

21- Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los Conflictos armados internacionales 1977. Disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/protocolo-i.htm> , p.37. Fecha de captura 10 de agosto de 2016.

22- LABORIE IGLESIAS, Mario. Op.cit. pp.13-76.

- b) Riesgo de militarizar los instrumentos gubernamentales y no estatales.
- c) No hay una adecuada ley que supervise y regule, por lo que pueden ocurrir abusos.
- d) Conflicto entre el beneficio corporativo y el bien público.

Con respecto al último dilema y a modo conclusión José Ingenieros destaca: “No basta acumular riquezas para crear una patria: Cartago no lo fue. Era una empresa. Las áureas minas, las industrias afebradas y las lluvias generosas hacen de cualquier país un rico emporio. Se necesitan ideales de cultura para que en él haya una patria. Los países son expresiones geográficas y los Estados son formas de equilibrio político. Una patria es mucho más y, es otra cosa: sincronismo de espíritus y corazones, temple uniforme para el esfuerzo y homogénea disposición para el sacrificio, simultaneidad en la aspiración de la grandeza, en el pudor de la humillación y en el deseo de la gloria. Cuando falta comunidad de esperanzas, no hay patria, no puede haberla: hay que tener ensueños comunes, anhelar juntos grandes cosas y sentirse decididos a realizarlas, con la seguridad de que al marchar todos en pos de un ideal, ninguno se quedará en mitad del camino contando sus talegas”.²³

Comunidad, Tradición y Patria son los valores estratégicos del Estado Nación. Vaciado este contenido, la potencialidad de riesgos que existen en el uso de las CM/SP dependerán de su “*ethos*” original. Los Estados, organismos internacionales y los CEOs de las mismas Empresas Militares tienen esta responsabilidad. Constituir una inteligencia ética en los empleados de las empresas militares y una conciencia moral, que contenga sus acciones dentro de la ley. Este esfuerzo es el que impedirá que un militar privado se degrade en un mercenario o en un pirata.

23- INGENIEROS, José. El hombre mediocre, p. 158. Disponible en http://www.edu.mec.gub.uy/biblioteca_digital/libros/1/Ingenieros,%20Jose%20-%20Jose%20Ingenieros.pdf.

Bibliografía

Borne Ferreira, Thiago. “Um Novo Mercenarismo? A Privatizacao da Guerra do Iraque”, trabajo presentado en el V Congreso Latinoamericano de Ciencia Política, organizado por la Asociación Latinoamericana de Ciencia Política (ALACIP), Buenos Aires 28 a 30 de julio de 2010.

Cicr. “El Derecho internacional humanitario y las empresas militares y de seguridad privadas”. 10/12/2013. Disponible en :<https://www.icrc.org/spa/resources/documents/faq/pmsc-faq-150908.htm>. Fecha de captura: 08/08/2016.

Dei, Daniel (2009), *Lógica de la distopía*, Buenos Aires, Prometeo.

Fallah, Katherine, “Corporate Actors: the legal status of mercenaries in armed conflict” en *International Review of the Red Cross*, Volumen 88, N° 863, Septiembre 2006. P. 599. Disponible en <https://www.icrc.org/spa/assets/files/other/montreaux-document-spa.pdf>. Fecha de captura: 10/12/2013.

Ingenieros, José. *El hombre mediocre*, p. 158. Disponible en http://www.edu.mec.gub.uy/biblioteca_digital/libros/I/Ingenieros,%20Jose%20-%20Jose%20Ingenieros.pdf. Fecha de captura: 11/05/2016.

Kennedy, Paul (1992), *Auge y caída de las grandes potencias*, Barcelona, Plaza y Janés.

Laborie Iglesias, Mario (2013), *La privatización de la seguridad*, IEEE Ministerio de Defensa-Secretaría General Técnica. Disponible en www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/La_Privatizacion_de_la_Seguridad_T152-090212_MarioLabor. Fecha de captura: 01/08/2016.

Mumford, Lewis (1994), *Técnica y Civilización*, Madrid, Alianza.

Oyarzabal, Guillermo (2006), *Guillermo Brown*, Buenos Aires, Editorial Histórica.

Protocolo I Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los Conflictos armados internacionales 1977. Disponible en <https://www.icrc.org/spa/resources/documents/misc/protocolo-i.htm>. Fecha de captura: 12/04/2016.

Parker, Geoffrey (1990), *La Revolución Militar*, Barcelona, Crítica, 1990.

Villamide, Claudio Javier, “Compañías Militares y de seguridad privada. Origen, desarrollo y actividad reciente”, en *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, N°59, Año XLIII, Diciembre de 2013.

Misión de las Naciones Unidas en Colombia: Algunas Consideraciones en el Camino hacia la Paz Definitiva

Teniente de Fragata Federico Ernesto Sarro





Federico Ernesto Sarro es Máster en Estudios Estratégicos y Seguridad Internacional (UGR, 2016) y Licenciado en Relaciones Internacionales (UCASAL, 2011). Fue destacado a Chipre entre 2014 y 2015 como Observador Militar y Oficial de Enlace bajo mandato de las Naciones Unidas, obteniendo en paralelo el *Peace Operations Specialized Training Certificate in Military Studies* (POTI).

Anteriormente, habiendo cursado el Postgrado Regional en Seguridad Internacional, Desarme y No-prolifерación (Fundación NPSGlobal), entre 2013 y 2014 participó en el grupo de trabajo de Armas de Destrucción Masiva en el seno del Ministerio de Defensa.

En la actualidad se desempeña como analista internacional en la Jefatura de Políticas, Estrategia y Doctrina de la Armada.

Misión de las Naciones Unidas en Colombia: Algunas Consideraciones en el Camino hacia la Paz Definitiva

TF Federico Ernesto Sarro

Resumen

El acercamiento experimentado entre el gobierno de Juan Manuel Santos y las FARC en los últimos años podría resultar en un acuerdo que ponga fin al conflicto armado en Colombia, allanando el camino hacia una paz duradera. En los albores de una nueva Misión de las Naciones Unidas, este artículo busca resumir ciertos aspectos de interés para aquellos próximos a desplegar en aquel escenario, en donde los esfuerzos de los países latinoamericanos convergerán una vez más en el establecimiento de la paz en la región.

Palabras clave: NACIONES UNIDAS, CONFLICTO, ACUERDO DE PAZ, SANTOS, FARC.

Abstract

The rapprochement between Juan Manuel Santos' government and FARC in recent years could result in a settlement aimed at putting an end to the armed conflict in Colombia, leading the way to a lasting peace. At the dawn of a new United Nations' mission, this article seeks to briefly point out relevant aspects for those about to deploy in that scenario where the efforts of Latin American countries will merge once again towards the establishment of peace in the region.

Keywords: UNITED NATIONS, CONFLICT, PEACE AGREEMENT, SANTOS, FARC.

Introducción

El 25 de enero de este año, el Consejo de Seguridad, máximo responsable en el mantenimiento de la paz y seguridad internacional, aprobó la Resolución 2261 (2016) con el fin de establecer una misión política de Naciones Unidas (ONU) en Colombia, que prevé el despliegue de un equipo internacional de observadores para monitorear y verificar, por el término de un año¹, el cese de fuego definitivo y de hostilidades entre las partes, así como el desarme.

Las misiones de paz que tuvieron lugar en el continente americano han sido, hasta ahora, desplegadas en su totalidad en Centroamérica, siendo MINUSTAH (Haití) la única en pie. Con la Misión Política Especial de las Naciones Unidas en la República de Colombia se trata de la primera vez que *peacekeepers* despliegan en un país sudamericano, siendo de interés para ONU la participación de los países de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), bloque del que la República Argentina es parte.

Todo indica que se trata de una oportunidad única en donde, en el camino hacia la resolución definitiva del conflicto en Colombia, convergerán allí los esfuerzos de los diferentes países de la región, que harán su aporte para consolidar en Sudamérica una zona de paz.

Tiempo de negociaciones

“¿Apoya usted el acuerdo para poner fin al conflicto armado y construir una paz estable y duradera?”. Con esta pregunta se llevó a cabo un plebiscito el 2 de octubre en Colombia, referente al documento consensuado en La Habana (Cuba) el 26 de septiembre, tras casi cuatro años de negociaciones entre el gobierno colombiano y las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia – Ejército del Pueblo (FARC-EP, o simplemente FARC). Al respecto, independientemente de haber recibido el Premio Nobel de la Paz por sus esfuerzos en terminar con la guerra civil, Juan Manuel Santos deberá reencauzar el proceso de acercamiento luego del sorpresivo revés que le asestó la ciudadanía, ante su negativa al referido acuerdo de paz en aquella oportunidad.

1- La citada resolución, en su punto 6, deja las puertas abiertas a la extensión de la misión más allá del período inicial de 12 meses, con el acuerdo de las partes.

Al margen del resultado del plebiscito, el secretario general de la ONU, Ban Ki-moon, ha expresado su confianza en el compromiso asumido respecto al proceso de paz por las partes, mostrándose convencido de que el camino emprendido no tiene marcha atrás.

Hasta alcanzar un acuerdo final, las negociaciones entre el gobierno colombiano y las FARC se enfocan en seis puntos sobre los que se deben poner de acuerdo en su totalidad (fórmula “*nothing is agreed until everything is agreed*”). A saber:

- promover el desarrollo rural y la reforma agraria;
- permitir la participación política de las FARC;
- reintegrar a los rebeldes a la vida civil;
- erradicar plantaciones ilegales y el tráfico de drogas;
- justicia de transición y reparaciones;
- desarme de rebeldes e implementación del acuerdo de paz.

Si bien al momento de escribir estas líneas solo se sabe quién será el *Chief of Mission*, sin tenerse mayores precisiones acerca del mandato de la Misión de la ONU; además del cese de las acciones ofensivas extendido por Santos al 31 de diciembre, se pretende que las FARC se concentren en 23 zonas y 8 campamentos de menor tamaño alejados de centros urbanos, en diferentes áreas del país. Desde allí, se garantizará el alto el fuego y se iniciará el proceso de reintegración de los guerrilleros, recibiendo estos la correspondiente capacitación de cara a su posterior reintegración.

¿Quién es quién en el conflicto?

Colombia posee una de las democracias más robustas de la región y su economía goza de buena salud en líneas generales. Juan Manuel Santos fue reelegido para un segundo período en junio de 2014 y sus intenciones se centran en continuar modernizando las instituciones políticas y judiciales, así como terminar con la desigualdad social. Su principal desafío será

no solo arribar al acuerdo de paz final con las FARC, sino también su implementación y, eventualmente, negociar un acuerdo con los insurgentes del Ejército de Liberación Nacional (ELN).

En el año 2000, Estados Unidos (EE.UU.) aprobó el Plan Colombia (hoy Paz Colombia) destinado fundamentalmente a asistir al país latino en combatir a la guerrilla y el narcotráfico, invirtiendo a la fecha aprox. US\$10 billones. Si bien ambos países mantienen estrechos lazos económicos, uniéndolos desde 2012 un tratado de libre comercio, se observa que las relaciones de Colombia con los países de la región van adquiriendo un mayor peso en materia de política exterior (p.ej. Alianza del Pacífico). En ese sentido, es importante destacar que las relaciones con Ecuador y Venezuela han mejorado significativamente durante el actual gobierno. Al margen de cierta fricción esporádica con este último país, se considera muy poco probable que ello conduzca a un conflicto armado. Incluso Venezuela ha desempeñado un rol “vital” –en palabras de la ONU– acompañando el proceso de paz.

En cuanto a las organizaciones terroristas, las FARC se presentan como una guerrilla fundada en los años 1960, luego de haber sido excluidas en el acuerdo de reparto de poder que culminó con el período conocido en la historia colombiana como “La Violencia”. Se compuso originalmente de militantes comunistas y de grupos de autodefensa campesinos. Designado por el Departamento de Estado de EE.UU. como organización terrorista extranjera, las FARC se consideran una amenaza importante, particularmente si el proceso de paz fracasa, por ser los potenciales *target* de sus ataques las instalaciones de hidrocarburos y de minería, así como la infraestructura eléctrica.

Al momento de iniciarse las conversaciones de paz en 2012, su fuerza efectiva era de alrededor de 7 mil hombres y mujeres, cantidad considerablemente menor a los aproximadamente 16 mil guerrilleros con los que contaban en 2001.

Contemporáneo a las FARC, el ELN se presenta como el segundo grupo insurgente mayoritario y su principal competencia. Se diferenció de aquel desde el principio en cuanto a su composición dado que estudiantes, radicales católicos e intelectuales de izquierda eran quienes integraban sus

filas, con la intención de reproducir la revolución cubana en Colombia. También designado por el Departamento de Estado de EE.UU. como organización terrorista extranjera, opera principalmente en el noreste de Colombia y su fuerza efectiva se estima en 1400 guerrilleros, cifra ampliamente menor a los 5 mil miembros hacia fines de la década de 1990. En mayo de este año, este grupo insurgente ocupó las primeras planas de los medios internacionales luego de secuestrar a una corresponsal del diario El Mundo (España).

Cabe destacar que las FARC y el ELN tienen agendas similares. Ambas se oponen a la privatización de recursos naturales y dicen representar al sector rural menos favorecido. Asimismo, tanto las FARC como el ELN han hecho uso de la violencia, secuestros y extorsión como medios de obtención de recursos. El Centro Nacional de Memoria Histórica colombiano estimaba en 2013 que la guerrilla había secuestrado alrededor de 25 mil personas entre 1970 y 2010. Más de 10 mil personas, incluyendo cerca de 4 mil civiles, han muerto o fueron mutilados por explosiones de minas, la mayoría de las cuales fueron instaladas por las FARC, según el gobierno de Colombia. De hecho, este país ostenta el triste record de poseer la segunda mayor cantidad de nuevas víctimas al año en el mundo, detrás de Afganistán, con 286 casos en 2014, fundamentalmente en zonas rurales.

Habiendo descendido aproximadamente al 50%, a principios de la década pasada Colombia producía prácticamente el 90% de la cocaína del mundo y su tráfico proveía a las FARC de gran parte de sus recursos. Las estimaciones en cuanto a las ganancias derivadas de la venta de narcóticos para las FARC varían considerablemente según las fuentes, llegándose a estimar en US\$3,5 billones. Además del tráfico ilícito de estupefacientes, como ingreso adicional los grupos rebeldes han recurrido a la minería ilegal del oro, entre otros minerales.

Una fuente de inestabilidad regional

Al margen de que la amenaza proveniente de las FARC disminuyese desde 2008, luego de la muerte o captura de varios de sus líderes y la considerable reducción de su fuerza efectiva, habiendo renunciado este grupo a los secuestros y declarar en repetidas oportunidades el cese del fuego unilateral; el conflicto en Colombia no debería interpretarse como una cuestión interna

sino más bien como una fuente de inestabilidad regional. De hecho, ya en marzo de 2008, al mismo tiempo que la Operación Fénix daba el mayor golpe contra la guerrilla en años acabando con Raúl Reyes, número dos de las FARC, el gobierno de Álvaro Uribe se veía obligado a pedir disculpas por su incursión en territorio ecuatoriano dado que, ante el avance del Plan Colombia, tanto las FARC como el ELN buscaron refugio en áreas rurales limítrofes, dando lugar a este tipo de eventos desafortunados.

Conclusión

Dicho esto, y a modo de cierre, cabe esperar un acuerdo definitivo entre las partes que, con la aquiescencia de la ciudadanía colombiana y aceptado por las FARC, ponga fin al dilatado conflicto, permitiendo a las fuerzas armadas de los países de la región trabajar conjunta y seriamente bajo mandato de la ONU, contribuyendo al afianzamiento de la estabilidad en Sudamérica.

Páginas consultadas

<http://www.bbc.com>

<http://www.cfr.org>

<http://www.elmundo.es>

<http://www.elpais.com>

<http://www.infobae.com>

<http://www.lanacion.com.ar>

<http://www.un.org/spanish/News>

<http://www.un.org/en/peacekeeping>

Armas de Energía. El Futuro a la Vuelta de la Esquina

Comodoro de Marina (R) Gustavo Grünschläger





Gustavo Ricardo Grünschläger. Comodoro de Marina (R), Licenciado en Sistemas Navales, Instituto Universitario Naval. Realizó el Curso de Orientación en Submarinos en la Escuela de Submarinos, el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval y el Curso Superior de las Fuerzas Armadas. Es Master of Science in National Security Strategy en la National Defense University, Washington DC, Estados Unidos y Master en Administración de Recursos Humanos por la Universidad del Salvador. Desempeñó tareas docentes en la Escuela de Submarinos, Escuela de Oficiales de la Armada, y la Escuela de Operaciones. Desde hace más de 4 años, es profesor en la Escuela de Guerra Naval, en las cátedras de Toma de Decisiones en Condiciones de Incertidumbre y en el Seminario de Nuevas Tecnologías Navales.

Armas de Energía

El Futuro a la Vuelta de la Esquina

CM (R) Gustavo Grünschläger

Resumen

La técnica, conforme evoluciona la tecnología, va dando nuevos elementos a la táctica. Lo que en los ojos de soñadores como Nikola Tesla eran propuestas teóricas, hoy están comenzando a ser desplegados en unidades operativas. Laser, armas de microondas, cañones de riel, etc., son los primeros pasos hacia un horizonte donde la energía dirigida, reinara en los campos de batalla del futuro.

Abstract

The technique, as technology evolves, gives new elements to tactical. What in the eyes of dreamers like Nikolai Tesla were theoretical proposals, today are been deployed in operational units, Laser, microwave weapons, rail guns, etc., are the first steps towards a horizon where the directed energy, will reign in the battlefields of the future.

Introducción

El imaginario popular, siempre soñó con maravillosas pistolas de rayos que, empuñadas por míticos paladines, defendían nuestro universo de las maldades alienígenas.

Laser, phaisers, sables de energía y demás, se mostraban en las pantallas, estallando frente a nuestros ojos con el fulgor de las chispas o los rayos emitidos que, como por arte de magia, destruían a los invasores.

Siempre, a lo largo de la historia, la imaginación popular se adelantó a la técnica que, recién a los años, materializó las invenciones que dieron correlato real a lo que, hasta ese momento, solo estaba disponible al nivel de la mente.

El célebre escritor francés Julio Verne (1828 -1905), en su profusa literatura de ficción, nos introdujo al mundo submarino y la propulsión nuclear (20.000 leguas de viaje submarino, Francia, 1869 - 1870), a los viajes espaciales (de la Tierra a la Luna, Francia, 1865) o las armas de destrucción masiva (Los quinientos millones de la Begún, Francia, 1879).

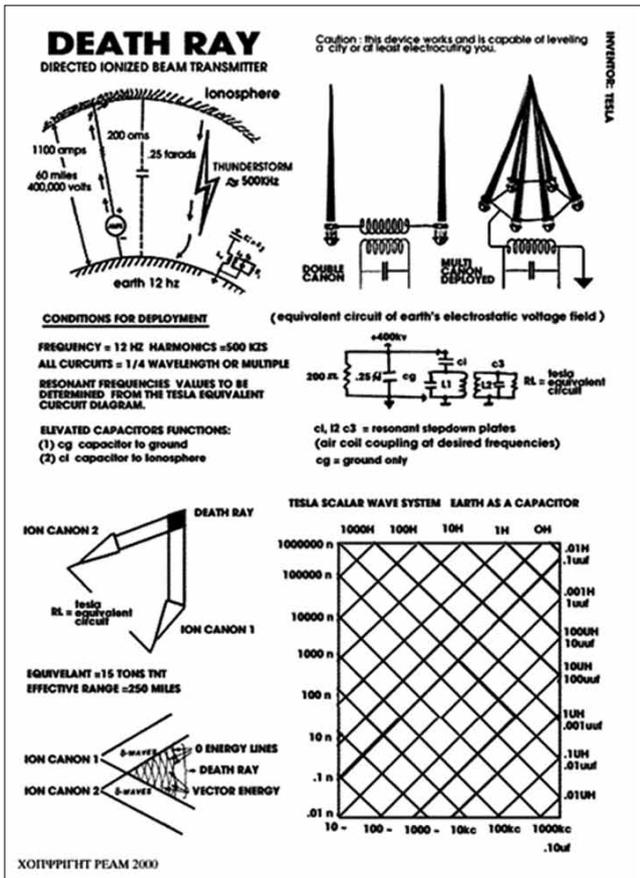
Pero fue en realidad la mente de uno de los científicos más revolucionarios de la humanidad, el serbio Nikola Tesla, quien propuso, con base científica, el concepto de armas de energía dirigida.

Autor de más de 700 patentes, muchas de ellas vigentes aún hoy en día, fue el responsable de la tecnología de la corriente alterna y de la primera emisión radiofónica en 1895, 5 años antes que Marconi presentara su patente. En 1943, la Corte Suprema de los Estados Unidos dictaminó que la de Tesla, era la única patente válida y que la presentación de Marconi era solo una copia de la anterior.

Colaborador de Graham Bell, Thomas Alva Edison y Westinghouse, su profuso intelecto fue autor de obras como el motor de inducción, la lámpara de pastillas de carbono y la luz de alta frecuencia (antecesora de los tubos de neón), abriendo el camino a la transmisión de energía sin hilos.

A finales del siglo XIX escribió su teoría sobre las armas de energía dirigida y bosquejó lo que, suponía, traería la paz a la tierra: “el rayo de la muerte”. Un dispositivo que con su capacidad de destruir instantáneamente ciudades enteras, en todo el mundo, obligaría a la humanidad a transitar el camino de la paz.

En su concepción, su dispositivo sería capaz de proyectar partículas de diferentes dimensiones, pequeñas o grandes, sobre pequeñas superficies, a gran distancia, transmitiendo una energía muchísimo mayor que cualquier otro rayo. Algunos han vinculado este dispositivo con la enigmática explosión de Tunguska, ocurrida en 1908¹.



Plano Esquemático del “Rayo de la Muerte”, de Nikola Tesla

1- 1908- Devastadora explosion en Tunguska. En <http://www.paralibros.com/passim/p20-eng/pg2008tg.htm>

Sus investigaciones en este campo fueron financiadas por el gobierno americano que, sobre principios del siglo pasado, se vio en la necesidad de enfrentar el desafío de la Primer Guerra Mundial, cambiando su punto de atención hacia proyectos más concretos.

El término “rayo de la muerte”, se difundió a partir de 1924 cuando los periódicos de la época, comenzaron a publicar los trabajos de Harry Grindell-Matthews, quien proponía la destrucción de cualquier enemigo que se aproximase a la costa estadounidense, con el uso de rayos invisibles.

Ficción en el pasado, ya sobre la segunda mitad del siglo XX, diversos gobiernos prestan mayor atención a lo propuesto y resurge el interés por las armas de energía dirigida.

Fue en la década de 1980 cuando el presidente americano Ronald Reagan (USA, 1911 – 2004), durante el auge de la guerra fría, propuso la Iniciativa de Defensa Estratégica (SDI), basada en sistemas de proyección de energía, a ser utilizados para la destrucción de los misiles intercontinentales que, portadores de armas nucleares, intentarían atacar a la Nación.

Si bien el devenir de la historia reconfiguro el escenario político y con ello la necesidad de tales sistemas, muchos de los proyectos de la época fueron archivados, pero no todos.

Las armas de energía dirigidas, básicamente, son capaces de transmitir energía en una dirección dada, sin utilizar como medio de proyección a un proyectil. Conceptualmente, se transmite energía a un objeto, en búsqueda de un efecto deseado, sea este letal o no.

Estas armas, pueden agruparse en función del tipo de energía que utilizan para causar daños en sus objetivos.

Así pues, encontramos armas de energía dirigida y armas de pulso electromagnético.

De ellas, las primeras son las más divulgadas y por ello, actualmente se encuentran respaldadas por una mayor cantidad de líneas de investigación.

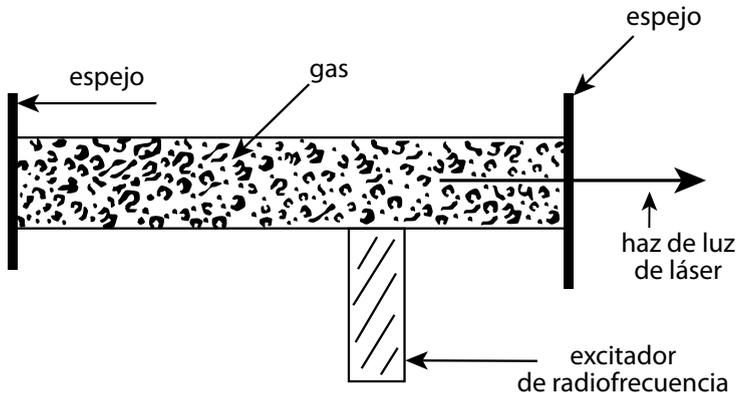
Podemos entender como armas de energía dirigida, a aquellos dispositivos que transportan energía utilizada para la neutralización de sus blancos, por medio del empleo de ondas electromagnéticas o partículas atómicas o subatómicas.

Son ejemplos de las mismas los Laser de Alta Energía (LAE), las Microondas de Alta Potencia (MAP) y los Haces de Partículas (HP). Podríamos, adicionalmente, encuadrar dentro de esta categoría los cañones de plasma, aunque teóricamente fundamentados, no han conseguido alcanzar, en la actualidad, la deseada viabilidad técnica.

Armas LASER

Si bien su utilización en los campos de batalla no es una novedad, pues están presentes en la zona de combate en la forma de telémetros o designadores de objetivos, recién a partir del aumento de su potencia y con ello, su capacidad de destrucción, pueden considerarse comprendidas dentro del campo del armamento.

Por sus siglas en idioma inglés, el LASER (*Light Amplification by Stimulated Emission of Radiation*) son básicamente la proyección de una radiación electromagnética con una serie de características especiales: monocromáticos, coherentes y direccionales. Según la longitud de onda que empleen, se pueden encontrar desde el infrarrojo hasta los rayos X, pasando por los visibles y los ultravioletas.



La generación de los fotones integrantes del haz, pueden ser obtenidos por dispositivos de gas, líquido, estados sólidos, electrones libres o semiconductores.

Para que sea considerado como un arma efectiva, al generador del rayo debe agregársele un dispositivo proveedor de energía y un sistema de puntería y control que le permita alcanzar y mantener su objetivo, el tiempo necesario para que la transferencia de energía así propuesta alcance el efecto deseado.



Arma de Energía Dirigida montada a bordo del transporte anfibio USS Ponce²

Ventajas:

- Viajan a la velocidad de la luz.
- Poca afectación por la gravedad terrestre
- Poca influencia del viento.
- En función de la fuente de alimentación vinculada, las armas Laser podrían tener cantidad ilimitada de “munición”, a un costo por disparo inferior a un dólar estadounidense cada uno³.
- Dada la relación casi nula de impulso a la energía, prácticamente carecen de retroceso.

2- <http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/23-11-14/marina-eeuu-despliega-primer-arma-l-ser-en-golfo-p-rsico> Consultado el 13/10/16

3- HIS Janes's Defence Weekly, 7/08/14, Flash to Ban, Richard Scott, pag 25

No generan luz visible al ojo humano o sonido en su emisión, protegiendo la ubicación de la fuente.

Desventajas:

- Cuando la energía a proyectar es elevada, alrededor de 1 megajoul por centímetro cúbico, se produce el fenómeno de “floración”, debido a la ruptura de plasma en el aire por la densidad de energía transportada. Ello provoca desenfoque y dispersión de la energía en la atmósfera. Si el aire tiene además partículas en suspensión, como el humo, el polvo o la niebla, este fenómeno se acrecienta.
- La transferencia de energía sobre la superficie del blanco va evaporando la misma, contribuyendo al fenómeno de dispersión energético.
- Altos requerimientos de energía.
- Grandes requerimientos de refrigeración

En un amplio concepto, el poder necesario que debería alcanzar para ser utilizados sobre determinados blancos, permitiría clasificarlos en:

- Laser de alrededor de 10 kw de potencia, aptos contra pequeños UAV (*Unmanned Air Vehicles*).
- Laser de alrededor de una decena de kw, aptos contra mayores UAV y algunas embarcaciones ligeras.
- Laser de alrededor de 100 kw, además de los anteriores, serían aptos contra cohetes, proyectiles de artillería y morteros.
- Laser con poder de unas centenas de kw, sumarían aeronaves tripuladas y algunos misiles.
- Laser con poder en la franja de los Mw, sumaría capacidad contra blancos más difíciles, como los misiles supersónicos anti-buques y misiles balísticos, a distancias de hasta 10 millas náuticas⁴.

El camino recorrido en la búsqueda del incremento del poder disponible, comenzó con la experimentación del laser de gas de dióxido de carbono, pasando luego a los láseres químicos, donde el elemento activo utilizado podía ser el fluoruro de hidrógeno o fluoruro de deuterio o oxígeno – yodo,

4- HIS Janes's Defence Weekly, 7/08/14, Flash to Ban, Richard Scott, pag 26

pasando luego a los de estado sólido, conforme la técnica dio respuesta a la necesidad de superconductores de alta temperatura.

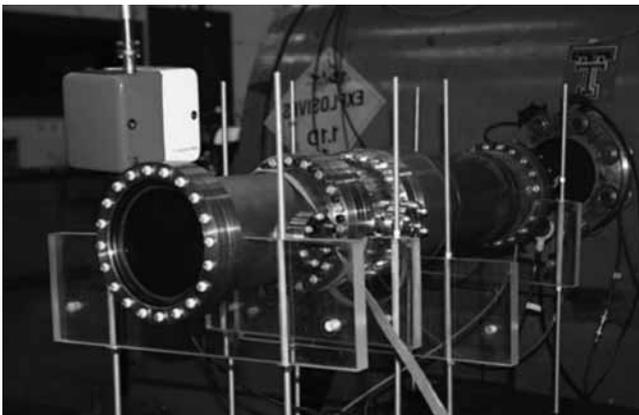
En la actualidad, el foco de la atención es atraído hacia los dispositivos de electrones libres (FEL por sus siglas en idioma inglés).

En los mismos, la generación de luz del laser comienza con la aceleración de un haz de electrones a velocidades cercanas a la de la luz, haciéndolo luego atravesar un campo magnético periódico transversal, imprimiéndole al haz una trayectoria sinusoidal, de la cual surge la emisión de luz. Teóricamente, las potencias a obtener podrían andar del orden de los Mw⁵.

Pero estos aparatos, para que puedan ser instalados en unidades operativas, además tienen el requerimiento de la miniaturización, para el aprovechamiento de confinados espacios, no siempre disponibles en unidades militares.

Microondas de alta potencia.

Al igual que los hornos hogareños de microondas, se basan en la emisión de un pulso de radiofrecuencia de elevada potencia, orientado hacia un blanco dado, por medio de una antena. Su utilización se orienta a la afectación de distintos componentes electrónicos de los dispositivos enemigos, como transistores, diodos, válvulas, etc. Por ellos, sus efectos pueden considerarse comparables a los obtenidos por la proyección de un pulso electromagnético generado luego de una explosión nuclear.



5- Airborne megawatt class free-electron laser for defense and security, <http://www.osti.gov/scitech/biblio/841301>, 28/08/14

Evidentemente, sus efectos están directamente relacionados con las potencias disponibles, aún fuera del rango necesario como para considerarlas para su instalación en unidades operativas.

Una clara ventaja operativa es que, su accionar no apunta al combatiente sino a su equipamiento como letalidad directa, no produciendo daños sobre las personas lo cual sigue impulsando su desarrollo.

Como ventaja relativa, frente a las anteriormente descritas armas LASER, presentan un mayor radio de acción y menores requerimientos de precisión en la puntería lo que implica, a su vez, una menor complejidad en los sistemas de control de dirección.

Armas de haces de partículas

Conceptualmente están concebidas por un dispositivo con capacidad de acelerar partículas atómicas o sub-atómicas a velocidad cercana a la de la luz y conformar luego con ellas un haz capaz de transmitir su energía por impacto, sobre un blanco dado. Teóricamente la energía así transmitida, podría llegar a ser mucho mayor que la utilizada en las armas anteriormente descritas.

Actualmente, la producción de partículas como fuente del haz no representa un problema significativo y están disponibles variadas tecnologías para el proceso de aceleración, entre ellas los aceleradores electroestáticos (Betatrón, Ciclotrón, etc.) o los aceleradores resonantes y lineales.

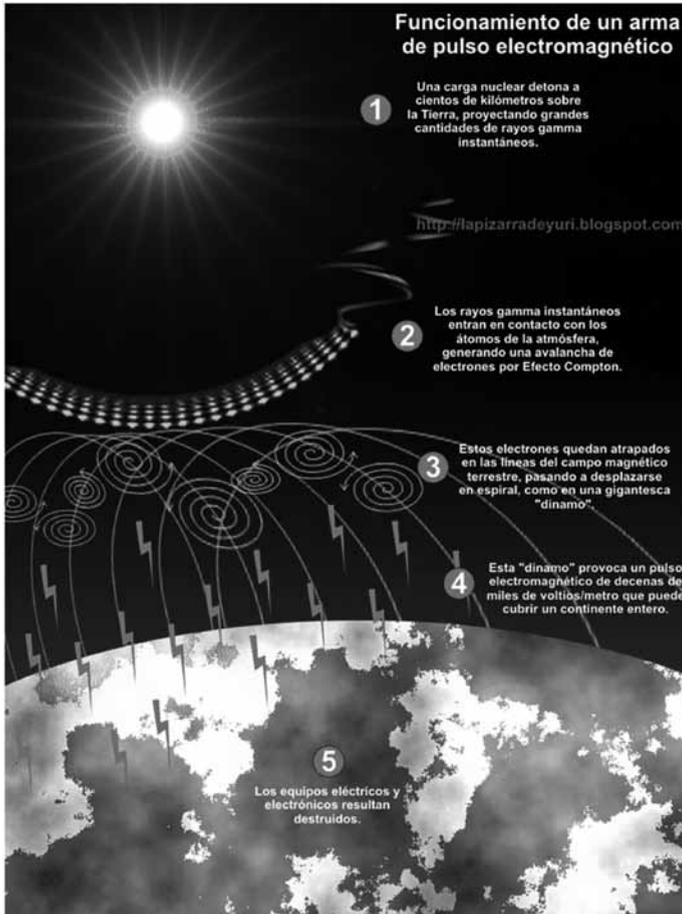
La conformación del haz puede emplear partículas cargadas o neutras y las condiciones físicas de su comportamiento actualmente afectan su disponibilidad operativa. Si bien es más fácil acelerar partículas cargadas que neutras, las mismas, en su conformación del haz, si son de cargas iguales, se repelen, aumentando su divergencia. Simultáneamente, su desplazamiento se ve afectado por el magnetismo terrestre y sus variaciones locales.

Los aceleradores disponibles son voluminosos y pesados y el consumo de energía para la conformación del haz muy elevado.

Si bien esta tecnología está disponible, más allá de su concepción teórica, la técnica actualmente disponible no ha dado las respuestas necesarias para pasar a los ensayos de unidades de campo para, posteriormente, trasladarlas a unidades operativas. Conforme se evolucione en este campo, dichas armas podrán abandonar los laboratorios que actualmente las cobijan.

Armas de pulso electromagnético

Los estudios teóricos previos al primer estallido nuclear ya preveían su existencia. Fue el físico Enrico Fermi (Roma 1901 – Chicago 1954) quien propuso que, ante un evento de violenta liberación de energía, se produciría una potente emisión de radiofrecuencia de un gran ancho de banda.



Los primeros resultados significativos recién pudieron ser mensurados cuando se comenzaron a efectuar explosiones nucleares en altura (Prueba Starfish, julio 1962⁶).

Dado que sus efectos se enfocan en los equipos eléctricos y electrónicos y pueden ser permanentes o temporarios, rápidamente despertaron interés para su utilización en el campo de batalla.

Su potencia y rango de frecuencias afectadas están directamente vinculados a la potencia de la explosión y, en parte, a la altura de la detonación.

Por ello, se han desarrollado diversos aparatos no nucleares generadores de pulso electromagnético, pero si bien se han alcanzado resultados similares, sus efectos son mucho más limitados.

Entre ellos encontramos el generador de compresión de flujo activado por explosivos⁷ y el generador magneto – hidrodinámico activado por explosivos. En ambos, si bien prometedores, los resultados obtenidos conocidos, son de bajas frecuencias de emisión y estrecho ancho de banda debiendo continuar aún más su desarrollo para llegar a los campos de batalla.

Los presupuestos militares, en general, a nivel mundial, están siendo reducidos. Los países ven, poco a poco, la disminución de sus capacidades militares y ya no alcanza con la proposición de alianzas regionales o subregionales para la integración de esfuerzos. Si el número de efectivos se ve reducido, es lógico pensar que la efectividad asociada a los elementos de combate, pueda ser suplida con el uso de la tecnología, buscando los deseados efectos multiplicadores de fuerza a través del armamento.

El estudio de estas tecnologías, así como la vigilia sobre su desarrollo deberían ocupar una importante porción de nuestro tiempo, no para su obtención sino, por el contrario, para el logro de medidas de no proliferación y control de armamentos sobre un campo que, potencialmente, puede desarrollar armas de destrucción masiva.

6- http://centrodeartigos.com/articulos-educativos/article_2317.html, consultado 29/08/14

7- http://centrodeartigos.com/articulos-utiles/article_117954.html, consultado 27/08/14

Los Jefes de Estado y Gobernantes de las naciones integrantes de la NATO, en su “Declaración de Lisboa”, firmada el 19 de noviembre del 2010, en el punto 14 declaran: “Un número de tendencias significativas relacionadas con la tecnología - incluyendo el desarrollo de armas láser, guerra electrónica y tecnologías que impiden el acceso al espacio - parecen prontas para causar importantes efectos globales que impactarán en la planificación y operaciones militares de la NATO.⁸⁷”

La utilización de armamento basado en respuestas técnicas que evolucionan constantemente debe llamar nuestra atención y ser considerado al momento de analizar la dirección estratégica y desarrollo propio de capacidades, incluido en el planeamiento operacional y tenido en cuenta en el campo de batalla, al menos, para la protección de las fuerzas propias.

8- <http://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>, consultado 29/08/14

Aviones no Tripulados y el Futuro de Armas Aéreas Combinadas

Jules Hurst

Traducción de Capitán de Fragata (R) Miguel Maggi





Jules Hurst fue Analista Senior de Inteligencia del 1er Batallón Ranger (US Army) y es actualmente oficial de reserva del ejército de los EE.UU., fuerzas especiales.

Se ha desplegado a Afganistán cuatro veces en apoyo de una fuerza de tareas USSOCOM, donde trabajó extensamente con la mayor parte del inventario de la Fuerza Aérea de EEUU de sistemas no tripulados (UAV).

Dirige el sitio War on Rocks, un medio digital dedicado a la estrategia, la defensa y los asuntos internacionales.

Las opiniones expresadas aquí son personales y no reflejan las opiniones del Departamento de Defensa de los EE.UU..

Aviones no tripulados y el futuro de armas aéreas combinadas

Jules Hurst

Traducción de Capitán de Fragata (R) Miguel Maggi

Resumen

El autor aporta nuevas ideas de empleo de vehículos no tripulados (UAV) para la conformación de las futuras unidades de batalla aérea, respaldándolas en ejemplos históricos del pasado.

Abstract

The author brings new ideas of employment for Unmanned Aerial Vehicles (UAV), concerning the formation of future aerial battle units, giving examples from history.

Hoy en día, los pilotos de combate se acercan a la guerra como un cruzado caballero medieval. Buscaban oponentes con capacidades similares a las propias y tratan de vencerlos usando equipamientos tecnológicamente superiores, o por la mejor aplicación de técnicas y tácticas individuales.

Por décadas las fuerzas aéreas se apoyaron en esta dinámica mediante el desarrollo de costosos cazas tripulados de superioridad aérea. Toda esta concepción va a cambiar pronto. Los avances en los vehículos aéreos de combate no tripulados (UCAVs) cambiarán a los pilotos de combate, llevándolos de ser nobles combatientes a líderes de unidades pequeñas, al mismo tiempo que conducirán el desarrollo de nuevas tácticas de armas aéreas combinadas.

Desde la antigüedad los comandantes han resuelto diversas amenazas mediante la integración de armas de combate para conseguir efectos complementarios. Los hoplitas macedonios¹ estaban protegidos por una pantalla de soldados avanzados lanzadores de jabalinas, los piqueteros medievales² cooperaban con los fusileros con sus primitivos mosquetes, y los modernos equipos de combate de las brigadas del Ejército de EEUU³ integran artillería, blindados y elementos de infantería en una fuerza unificada. Los pilotos de combate del futuro no serán los guerreros individualistas de hoy, sino más bien comandantes de fuerzas pequeñas de armas combinadas compuestas en gran medida por UCAVs. Al igual que en las fuerzas terrestres modernas, estos grupos integrados de cazas tripulados y UCAVs poseerán una mezcla de capacidades especializadas que van desde el combate directo a la guerra electrónica.

Un futuro avión de combate con comunicaciones avanzadas controlará los sistemas UCAVs semiautónomos desde decenas o cientos de millas detrás de la línea de batalla, bien afuera del alcance de la mayoría de los misiles y radares enemigos. Desde esta privilegiada posición, el comandante guiará los UCAVs en múltiples tareas, localizando a los combatientes enemigos con un radar avanzado y sensores infrarrojos, enfrentándolos con misiles transportados por los UCAVs, cegando al enemigo a través de la interferencia

1- PATTERSON, Robert. A Study of Combined Arms Warfare by Alexander the Great. <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a350056.pdf>

2- BCW Project. Pike and shot tactics. <http://bcw-project.org/military/tactics>

3- FM 3-90.6 U.S. Army brigade combat teams-<http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/3-90-6/fm3-90-6.pdf> Sep 2010

y ataque electrónico. Mientras que los oponentes están involucrados en combate entre UCAVs, los futuros comandantes de combate aprovecharán posiciones ventajosas o enfrentarán los aviones enemigos con sus propios misiles.

Si un comandante en combate se ve sobrepasado por las acciones o es destruido, aviones tales como el E-3 (AWACS), serán capaces de asumir el control de los UCAVs a través de enlaces de comunicaciones. Los pilotos a bordo de los aviones AWACS volarán UCAVs adicionales en apoyo de los elementos de combate y tomarán el control de los UCAVs como cazas tripulados, reemplazando los perdidos por acción del enemigo. Como los pilotos en el E-3 estarán comprometidos en el combate, otros miembros de la tripulación suministrarán información a las cadenas de mandos y sincronizarán la inteligencia obtenida con los aviones amigos en el teatro de operaciones.

Aún más lejos de la línea del frente, bombarderos antiguos como el B-1 y B-52 esperarán a cientos de millas de distancia y lanzarán misiles de largo alcance a los objetivos enemigos, marcados por los radares y sensores infrarrojos de los UCAVs, ampliando en gran medida el número de municiones en el combate. Esta “artillería aérea” será especialmente útil contra un gran número de cazas de cuarta generación desplegados por el enemigo.

Los cazas de quinta generación como el F-35 Lightning II (Joint Strike Fighter) ya tratan de integrar muchas de las características descritas anteriormente en una única plataforma, pero a un gran costo y una mayor vulnerabilidad. Un solo misil enemigo puede eliminar una inversión de 148 millones de dólares⁴ del campo de batalla, que es el costo de producción actual de un F-35A. La diversificación de esta inversión a través de varios aviones no tripulados y un caza menos sofisticado con capacidades de mando y control facilitaría el desarrollo de estas plataformas y evitaría los problemas que surgen cuando se intenta realizar un sistema de armas que es “bueno para todo”.⁵

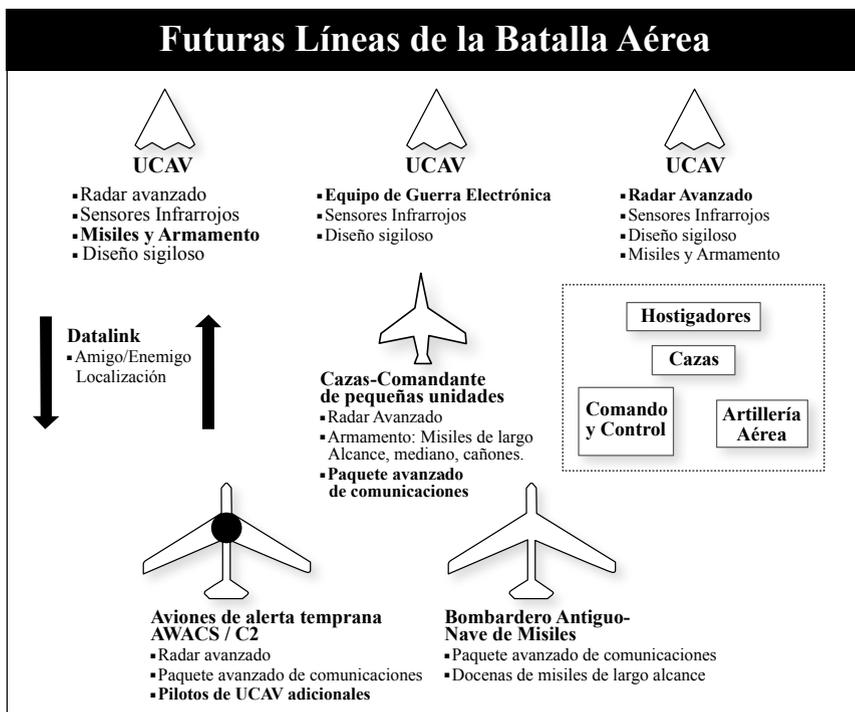
4- WHEELER, Wilson. How Much Does an F-35 Actually Cost? <https://warisboring.com/how-much-does-an-f-35-actually-cost-21f95d239398#.8ilnqx8x9> – War is Boring. Junio 2014

5- MACIAS, Amanda y ROSEN, Armin. This is what regret looks like for the Pentagon. <http://www.businessinsider.com/f-35-setback-2016-2> . Business Insider. Feb 2016

La dispersión de las capacidades de un avión de combate de quinta generación como el F-35 a través de un sistema de UCAVs, también permite utilizar de la mejor manera posible los sistemas de armas individuales. La integración de estas funciones en un solo combatiente obliga al piloto a emplear sus sistemas por debajo de su nivel óptimo de rendimiento; en teoría, un caza furtivo realizando un ataque electrónico podría exponer su posición mediante la emisión en repetidas ocasiones de señales rastreables por los aviones enemigos. La distribución de estas capacidades entre varios UCAV permite al caza de control optimizar las posibilidades de éxito mediante el posicionamiento de los UCAVs donde maximicen el rendimiento de su sistema de armas o el de su sensor para la recolección de inteligencia. Imagine un UCAV posicionado en la vanguardia interfiriendo el radar de búsqueda enemigo momentos antes de que lo impacte el misil de otro UCAV propio.

Las armas tácticas combinadas sobre el terreno han evolucionado durante más de 2.000 años, pero las tácticas aéreas de armas combinadas permanecen en la infancia. La modesta integración de los medios no tripulados con cazas y bombarderos tripulados durante la última década ha sido impresionante, pero sigue siendo incipiente. A medida que las naciones invierten cientos de miles de millones en el desarrollo de la próxima generación de cazas de superioridad aérea, deben considerar cómo los cambios en la naturaleza del combate aéreo podrían afectar el predominio de una plataforma única. También deben examinar su capacidad financiera para reemplazar aeronaves de 100 millones de dólares o más durante una guerra aérea prolongada. EEUU perdió 671 cazabombarderos F-4 Phantom durante la guerra de Vietnam⁶, pero fueron capaces de absorber el costo, hoy un F-4 costaría aproximadamente \$ 20 millones. La sustitución de 671 aviones F-35A costaría cerca de 100 mil millones de dólares, casi una quinta parte del presupuesto anual de defensa de EEUU.

6- GRANT, Rebecca- The Crucible of Vietnam- Air Force Magazine <http://www.airforcemag.com/MagazineArchive/Pages/2013/February%202013/0213vietnam.aspx>



Los aviones de combate de quinta generación hoy en desarrollo superan con creces a sus predecesores de cuarta generación, pero el concepto de arma combinada, no la tecnología aislada, es lo que triunfa en el combate. Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el ejército alemán poseía una tecnología similar a sus principales oponentes, pero derrotó fácilmente a los ejércitos franceses y británicos mediante la ejecución de un concepto superior de integración tecnológica: la guerra relámpago (Blitzkrieg)⁷. Las legiones romanas utilizaron para ganar los mismos conceptos; dominaron el mundo antiguo durante siglos mediante la combinación de distintos tipos de infantería ligera en formaciones de combate revolucionarias⁸. A medida que la tecnología militar de otros estados comienza a coincidir con los Estados Unidos, la Fuerza Aérea de EEUU debe evitar la creación de los mejores sistemas de armas con los conceptos más pobres para su empleo.

7- FOLEY, Robert. Blitzkrieg, En http://www.bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/blitzkrieg_01.shtml Leído el 17/10/16

8- Cownan, Ross; Roman Battle Tactics 109BC-AD313 (Elite) Paperback – July 24, 2007

Fuente:

War on the Rocks:

<http://warontherocks.com/2016/05/drones-and-the-future-of-aerial-combined-arms/>

También en http://www.uasvision.com/2016/05/18/drones-and-the-future-of-aerial-combined-arms/?utm_source=Newsletter&utm_campaign=d165ca69d2-RSS_EMAIL_CAMPAIN&utm_medium=email&utm_term=0_799756aeb7-d165ca69d2-297542137#sthash.kb4NHVRn.dpuf

Traducción: CF(RE) Miguel A. Maggi

Con la debida autorización del autor

La Formación y Evaluación bajo el Enfoque de Competencias Requiere del Cambio de la Subjetividad de los Docentes

Capitán de Navío Marcos Matesa





El Capitán de Navío **Marcos Matesa** es profesor en el Liceo Naval Almirante Brown.

Es Licenciado en Sistemas Navales por el INUN y Oficial de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval.

Posee una Maestría en Coaching Organizacional de la Universidad del Salvador, y un Post Grado en Liderazgo del Instituto Tecnológico Buenos Aires.

En la Armada Argentina actualmente cumple funciones en la Dirección de Intereses Marítimos, fue Subdirector y Director de la Escuela Nacional Fluvial, y Subsecretario de Formación y Titulación del personal de la marina mercante.

La Formación y Evaluación bajo el Enfoque de Competencias Requiere del Cambio de la Subjetividad de los Docentes

CN Marcos Matesa

Conseguir buenos resultados escolares no hace necesariamente al alumno capaz de aplicar los saberes en otras situaciones distintas a las planteadas en el aprendizaje. Al finalizar los trayectos escolares, las personas deberían poder trasladar los saberes adquiridos a su quehacer, dicha “transferencia” pasa por la integración de aquellos saberes en competencias.

En la escuela, durante la educación primaria, la formación de competencias socio cognitivas es evidente, en cambio en las universidades, en general, se aprecia un doble discurso: por un lado se pregona abiertamente la formación profesional que brindan, y por otro se menosprecian las competencias. Se plantea en el ámbito de la educación superior dos visiones antagónicas sobre el *currículum*: recorrer el campo de conocimientos más amplio posible sin priorizar su movilización en situaciones, y la inversa. Estas visiones reflejan la dicotomía con que la “escuela” trata el enfoque basado en competencias¹.

Mientras que las profesiones humanistas, entre otras, abogan por una visión amplia de la escolaridad, los movimientos de la escuela nueva y de la pedagogía activa junto al mundo laboral defienden una escuela que provea herramientas para actuar en y sobre el contexto socio económico.

Cuando hacemos referencia a las competencias hablamos de relacionar de manera adecuada los conocimientos previos con una situación problemática;

1- Perrenoud, P. (1997). Construir competencias desde la escuela. Santiago: Lom Ediciones SA. Pág. 12

en la escuela los estudiantes aprenden a extraer de las consignas recibidas las pautas para intentar la resolución de los problemas. Lamentablemente, en la vida la mayoría de las situaciones problemáticas no viene enunciada como ocurre en el ámbito escolar.

En nuestro país, el desafío de la formación bajo el enfoque por competencias no ocurre en vacío, ni siquiera en un contexto favorable. El movimiento social (ascendente) que hasta el siglo pasado la educación procuraba (mi hijo el doctor), hoy está cuestionado². La desocupación o inestabilidad laboral urbana, el trabajo rural aún informal o precario, la especificidad de ciertos empleos que demandan la capacitación a cargo de las propias empresas, la devaluación de los títulos académicos, la globalización y variabilidad de los mercados, entre otras causas, ha puesto en jaque al sistema escolar, que hoy, más que nunca, no debe considerarse un fin en sí mismo. En general, hoy se requieren profesionales flexibles, creativos, que puedan adaptarse a un mundo inestable y ciertamente poco previsible.

Más allá del debate entre enseñar saberes o desarrollar competencias, la escuela sigue considerando el aprendizaje en términos de saberes, porque es lo que mejor maneja. “Esta evolución es difícil, porque exige transformaciones importantes de los programas, de las didácticas, de la evaluación, del funcionamiento de las clases y de los establecimientos, del trabajo del alumno, transformaciones que provocan la resistencia pasiva o activa de una parte de los interesados, de todos aquellos para los cuales el orden de la gestión, la continuidad de las prácticas o la preservación de las ventajas adquiridas importan mucho más que la eficacia de la formación”³.

No es dable esperar que un profesor imagine y fabrique por sí solo situaciones problemáticas, ni utilice medios de enseñanza concebidos con otras perspectivas pedagógicas; por ello, para facilitar este cambio, sería importante que las editoriales o los equipos de apoyo escolar reinventen los medios de enseñanza orientados a la formación de competencias.

2- TentiFanfani E. (1999). Sociología de los maestros. En Sociología de la educación (83-102). Buenos Aires; Universidad de Quilmes

3- Perrenoud, P. (1997). Construir competencias desde la escuela. Santiago: Lom Ediciones SA. Pág. 20

Pese a todo, ¿qué podemos hacer desde el aula?

En el ámbito de la formación del personal de la marina mercante, se adoptó la decisión de rediseñar bajo el enfoque por competencias los planes de estudio de las carreras de oficiales. Los planes actuales responden a una organización básicamente disciplinar que, pese a su carácter técnico, prevé tres años de enseñanza de saberes en las aulas, y otro de embarco para desarrollaren competencias esas capacidades adquiridas.

Pese a las pautas emitidas, el trabajo, después de varios años, ha entrado en un letargo. La capacitación de directivos y docentes no pudo superar la resistencia, y no llegó a instalar la visión del enfoque por competencias, que exige una separación disciplinaria menos rígida, y que los profesores⁴...

- por muy especializados que sean, se sientan responsables de la formación global de cada alumno más que exclusivamente responsables de sus conocimientos en su propia disciplina.
- aprovechen la menor ocasión para salir de su campo de especialización y discutan, con sus colegas, problemas de métodos y de epistemología.
- perciban y valoricen las transversalidades potenciales, en los programas y en las actividades didácticas.
- no retrocedan regularmente ante proyectos o situaciones problemáticas que movilicen más de una disciplina, sino que, al contrario, busquen multiplicarlas de manera adecuada.
- trabajen en balances de conocimientos y de competencias a escala de numerosas disciplinas.

Tenti Fanfani plantearía que se estaría intentando renovar los “puestos” (docentes) con individuos anclados en costumbres y tradiciones. En este sentido creo que el puesto de maestro tiene que modificarse mediante la transformación de los principios estructuradores del mismo y el cambio de la subjetividad de quienes ocupen y den vida a esos puestos. Aunque el diseño curricular responda a la visión disciplinar clásica, el docente puede trasponer esos contenidos haciendo foco en las situaciones problemáticas que el futuro egresado debería enfrentar.

En definitiva, sin ir en contra de la autoridad pedagógica devenida de la institución, el modo de hacer las cosas en el aula puede cambiar los

4- Perrenoud, P. (1997). Construir competencias desde la escuela. Santiago: Lom Ediciones SA. Pág. 88

principios estructuradores del oficio. Entre las condiciones que requiere el nuevo modelo de organización y gestión educativa, encontramos el cambio de mentalidad, capacidades y actitudes de sus agentes.

El diseño curricular para un enfoque de formación basado en competencias

Sobre la base de las competencias profesionales definidas por el mundo del trabajo, el instituto educativo define el “alcance del título”; éste describe las actividades laborales de desempeño profesional para las que tendrían que tener competencia los egresados.

El perfil del egresado enumera los objetivos que los alumnos deberán alcanzar al finalizar los trayectos formativos; estos se deben formular en términos de “competencias formativas”, es decir, capacidades complejas e integradas (saberes, habilidades, actitudes y valores)⁵.

Se puede entender esa competencia como un saber hacer reflexivo y fundamentado que implica, además de saber hacer:

- saber por qué se hacen las cosas de determinada manera,
- saber por qué se toman determinadas decisiones,
- saber por qué se considera que una alternativa es mejor que otra, y qué pasaría si se procede de otra manera.

Desde un punto de vista formativo, podemos hablar de competencias específicas propias del desempeño de cada rol profesional y competencias genéricas (instrumentales, interpersonales, sistémicas), comunes a muchas carreras, propias de la formación humana, científica, social, cultural, ética; estas últimas pueden enunciarse en forma independiente o incluirse dentro de las competencias específicas.

No estando clara las competencias específicas, el docente podría incursionar en las genéricas.

5- Avolio S., Paley S. (2013). Proyecto de asesoramiento pedagógico para la implementación del enfoque de formación basada en competencias en los Institutos dependientes de la Dirección General de Educación de la Armada. Escuela de Oficiales de la Armada (Material de trabajo 1: Definición del perfil del egresado – Manuscrito no publicado). Buenos Aires. Argentina.

Ejemplos de competencias intelectuales:

- Obtener información relevante y formular juicios integrando conceptos y principios de distintas disciplinas.
- Analizar y resolver situaciones complejas.
- Resolver problemas y tomar decisiones usando el razonamiento lógico, numérico, espacial.
- Investigar, buscar causas y efectos, proponer y verificar hipótesis.
- Actuar con reflexión y pensamiento crítico.

Ejemplos de competencias sociales:

- Trabajar en equipo para realizar proyectos, buscar acuerdos y soluciones, promover la cohesión grupal.
- Hablar, escuchar, dialogar, comprender, escribir y redactar correctamente.
- Evidenciar un buen de comunicación interpersonal con capacidad para resolver conflictos.
- Considerar e involucrar a los otros.
- Participar en la comunidad evidenciando solidaridad y respeto.

Ejemplos de competencias éticos:

- Tomar decisiones con iniciativa dentro de su nivel de responsabilidad.
- Afrontar las incertidumbres.
- Respetar las diferencias entre las personas y promover su desarrollo.
- Responsabilizarse de su propio aprendizaje y por la necesidad de mantenerse actualizado.
- Cumplimentarlas normas y obligaciones.

La evaluación significativa como faro de nuestro accionar en el aula

Si bien muchos reconocen la dificultad en la planificación e implementación de la evaluación, como también de su “peso” relativo en el efecto del aprendizaje, en general el tiempo que le dedica el docente no se corresponde con su importancia⁶.

La evaluación tradicional es cuestionada hasta por los propios alumnos, estos reclaman coherencia entre lo enseñado y lo evaluado, como también que las tareas que se les propongan guarden relación con los desempeños auténticos (los del alcance del título).

Existen distintas posiciones o perspectivas en relación con la evaluación de las competencias: una de ellas que hace referenciaa las conductas

6- Anijovich R., de Camilioni A., Cappelletti G., Hoffmann J., Katzkowicz R., &Mottier López L. (2013). La evaluación significativa (1ra Reimpresión). Buenos Aires; Paidós.

observables (tradicción behaviorista), y otra, la que propone Perrenoud, que concibe a la competencia como la capacidad de actuar de manera eficaz en un tipo definido de situación, se trata de una capacidad que se apoya en conocimientos pero que no se reduce a ellos. Este segundo enfoque exige la creación de dispositivos de evaluación en los que se conceda particular importancia a la capacidad de los alumnos para comunicar sus opiniones y sus argumentos; estos dispositivos deberían contener (tener previamente establecidos) marcos y encuadres referenciales para la evaluación.

Conclusión

El cambio hacia una formación y evaluación bajo el enfoque de competencias demanda la más alta decisión política, que debe estimular la elaboración de medios de enseñanza en ese sentido, y dar garantías en cuanto a la estabilidad de esa decisión; pero los docentes podrían, por iniciativa propia, trascender las limitaciones estructurales que pudiesen imponer las instituciones cambiando su manera de sentir-pensar-actuar, ya que ellos son los que le dan vida al aula y al rol de educador.

Seminario Malvinas 2016



Cierre académico Seminario Malvinas 2016

*Contraalmirante VGM (R) Carlos E. Cal**

A fines de la década de los 90, un grupo de profesores de esta ESGN promovió la idea de invitar de manera regular a disertar en esta casa de altos estudios a los protagonistas de la Guerra de Malvinas. En especial a quienes en aquel momento tuvieron responsabilidades como Comandantes y a otros actores que hubieran sido protagonistas de las acciones de guerra que se llevaron a cabo en esos 49 días de conflicto armado con Gran Bretaña.

Era importante lograr que los alumnos del Curso de Comando y Estado Mayor escucharan de primera mano a estas autoridades, ya que el inexorable paso del tiempo haría que poco a poco se fueran perdiendo sus experiencias. Así ha sucedido ya, por ejemplo, con personas como el Contraalmirante de IM VGM Carlos Büsser o el CLIM VGM Carlos Robacio, y otros tantos, quienes otrora participaron activamente de estos seminarios y que fueron protagonistas centrales del drama de la guerra y que ya no están con nosotros.

Es así que durante este tiempo se viene realizando este Seminario Malvinas, alternando a los disertantes, cambiando de forma, pero manteniendo siempre el mismo objetivo, cual es permitir a los alumnos de los distintos cursos escuchar en primera persona a quienes tuvieron que tomar decisiones de comando bajo la presión de la guerra.

La Dirección de la Escuela me ha pedido que realice un “Cierre Académico” de este Seminario, con el enfoque de la cátedra que conduzco, es decir, la de Método de Toma de decisiones en Condición de Incertidumbre.

Si bien no se ha hablado aquí de la conducción del conflicto, sino de experiencias personales de actores que se desempeñaban en distintos medios de combate, algunas reflexiones saltan a la vista y podemos aprovecharlas para remarcar algunos puntos de nuestra materia.

Se trató de una cuestión estratégica (conflicto) que databa de muchos años, pero irresuelta, que fue escalando peligrosamente desde una relación de Cooperación hacia una de Competencia, como lo define nuestro lenguaje estratégico. Con Relaciones de Identificación mixtas, aún con Gran Bretaña, con quien hasta ese entonces nos unías numerosos lazos de amistad y de intereses coincidentes.

Los dos bandos de actores a los que nos lleva el Teorema de Heider se fueron delineando tal como afirma nuestra teoría. Con Esfuerzos que se operacionalizaban en los ámbitos político-diplomático, el económico y el militar.

La breve guerra de 1982 fue, sin dudas, uno de los actos más trascendentales de la vida argentina del Siglo XX y ha dejado una huella imborrable en la historia argentina, tanto por la justicia del reclamo, como por la valentía, el arrojo y el profesionalismo con que pelearon sus Fuerzas Armadas.

Hemos escuchado a los disertantes, relatarnos sus experiencias con dosis equilibradas de lo que podemos llamar racionalidad y motivación, aunque para aquellos que vivimos la guerra desde adentro, se nos haga muy difícil dejar de lado toda la emoción que evoca a lo sucedido en aquellos días y debamos dar una imagen de profesionalismo puro. Ser

puramente racionales, como debe ser el estratega que no conoce muy bien su motivación, y la de los otros actores, con lo que comparte el conflicto.

Vimos las diferencias de personalidad de los distintos expositores, cada uno con la impronta de su arma, de su escalafón, de su tarea.

Percibimos la fuerza de la motivación, no entendida como en el lenguaje de la Materia, caracterizando a los actores como halcones o palomos, sino como el incentivo espiritual necesario para ir la lucha, a exponer la propia vida ante el peligro, invocando al patriotismo, al espíritu de sacrificio por los demás, a la camaradería, al liderazgo, a la disciplina. Cómo no emocionarse al escuchar la arenga del Comandante de la Fuerza de Desembarco y la respuesta de la tropa que al día siguiente entraría en combate.

No escuchamos acá a ninguno de los que participaron en las decisiones estratégicas de alto nivel nacional, sino más bien a aquellos que se desempeñaron en el nivel táctico, materializadores de los mensajes de aquellos, pero que sufrieron en carne propia todo lo que caracteriza a las guerras.

También la Incertidumbre, que junto con la Fricción, la Volatilidad, la Complejidad y la Ambigüedad conforman las características más salientes y que fueron aflorando en distintos ejemplos a lo largo de las exposiciones. Tanto para nosotros como para el enemigo.

Tomemos por ejemplo a **la Fricción de la guerra**.

¿Qué, si no, es el temporal del 29 de marzo que obligó a demorar el desembarco por 24 horas?

Aunque no fue dicho en esta oportunidad, ese temporal rompió las trincas de un helicóptero del Ejército en el que iban a desembarcar el TCNL Seineldín y tomar la casa del gobernador. Allí se lo ordena al Capitán de Corbeta Giacchino marchar con esa misión, durante la cual pierde la vida.

¿Ese mismo temporal, que deja sin combustible a los motores de los botes del destructor Santísima Trinidad?

¿O la presencia del enemigo en la playa designada para el desembarco, que obliga a cambiarla sobre la marcha?

¿Y los torpedos del submarino ARA San Luis, que fallan cuando más se los necesita?

¿O la radio de puente del submarino ARA Santa Fe en el momento más crítico del desembarco del 2 de abril?

La Incertidumbre:

El no disponer de cartografía adecuada para realizar una operación compleja y riesgosa como un desembarco nocturno en territorio hostil.

No conocer la cantidad y la disposición del enemigo.

Navegar bajo la amenaza de los submarinos nucleares de ataque y de las probables vigilancias satelitales de otros actores.

La amenaza de una retaguardia hostil en el propio territorio nacional, que obligaba a aferrar recursos que no podían ser empleados en el frente principal.

La Suerte, como ese factor incontrolable que alguien definió como la justa intersección entre la preparación y la oportunidad. ¿Qué fue, si no, lo que tuvo la flota británica el 1° de mayo cuando el viento se calmó de tal manera en el Atlántico Sur que impidió a los halcones de la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque concretar el bombardeo a los portaaviones británicos cuya posición había sido descubierta por los Tracker del ARA 25 de Mayo?

Se podrían seguir tomando ejemplos para probar las teorías de Clausewitz, pero nos quedaremos aquí y dejaremos que cada uno los medite y le permita comprender las complejidades de los conflictos armados de ahora y de siempre.

Para cerrar estos comentarios, quisiera destacar las conclusiones a las que llegaron varios de los expositores y que representan verdaderas lecciones aprendidas que deben transmitirse de generación en generación.

- Aprender a tomar decisiones y sacar lo mejor de los errores y los aciertos.
- Estar preparados para combatir al máximo de las posibilidades de nuestras unidades.
- Adiestrase. Aunque en estos tiempos parezca una utopía, no perder el sentido que ha tenido históricamente el adiestramiento y recuperarlo en cuanto las condiciones sean nuevamente propicias.
- Mantener la disciplina como un valor a respetar y hacer respetar.

Y, como oficiales jefes de la Armada, hacer del liderazgo y del ejemplo profesional un culto, ya que cuando lleguen esos momentos límite se les acercarán para preguntarles: ¿Ahora qué hacemos?; y deberán tener una respuesta lista y adecuada que deje a sus subordinados confiados y con el espíritu en alto para seguir combatiendo.

*** Contraalmirante VGM (R) Carlos Ernesto Cal**

Profesor Titular de la Materia Toma de Decisiones
en Condición de Incertidumbre

Cierre académico Seminario Malvinas 2016 - 2

En el nivel operacional 2016

*Vicealmirante VGM (R) Álvaro José Martínez**

El Conflicto del Atlántico Sur de 1982 es un excelente caso de estudio de la historia moderna que a través de su análisis y evaluación nos permite producir nuevos conocimientos o confirmar teorías ya aprendidas en los distintos niveles – Estratégico, Operacional y Táctico. Es muy rico en decisiones político-militares.

Hemos visto a lo largo de estas jornadas, en el marco del desarrollo del conflicto, el relato, con mucha emoción, por quienes tuvieron el honor de ser actores directos de distintas experiencias y escuchar las lecciones aprendidas. Agradezco este aporte significativo, puesto que es un elemento central en la capacitación de los futuros Comandantes y Oficiales de Estado Mayor.

Nosotros vamos a centrar nuestro análisis y lecciones aprendidas en el nivel operacional, ciñéndonos a aspectos vinculados con lo académico y a los estudios futuros que realizarán los señores Jefes Cursantes. Para su redacción se ha utilizado parte de la abundante bibliografía al respecto que se menciona en la bibliografía.

Les pido que mientras avancemos en nuestra presentación mentalmente vayan analizando en qué medida cada uno de los actores adhirió a los principios de la guerra de: objetivo, ofensiva, masa, maniobra, simplicidad, seguridad, sorpresa, economía de fuerza y unidad de comando.

1. Encuadramiento del tipo de guerra.

Del análisis surge que este conflicto fue un enfrentamiento de fuerzas entre dos actores estatales por una disputa territorial. Fue una **guerra tradicional** en donde los enemigos eran reconocibles en uniforme no existiendo amenazas híbridas.

Lo podemos encuadrar como una **Guerra Limitada** puesto que:

- los objetivos,
- los recursos y
- el espacio geográfico

de ambos actores estaban limitados y perfectamente definidos y no se buscaba la destrucción total del enemigo.

Para Argentina “El plan – Operación Rosario - preveía la ocupación de las islas con una considerable y numerosa fuerza de tareas anfibia a partir del día “D”, por medio de una operación incruenta, la instalación de un gobierno militar y un repliegue posterior de las fuerzas, salvo una reducida guarnición militar de apoyo al gobernador. Todo lo enunciado debía estar realizado el día ‘D+5’”. (*Info. Rattenbach Art. 127*)

Por su parte Gran Bretaña preveía la recuperación de las Georgias, de las Islas Malvinas y la restauración del prestigio dañado.

El objetivo político argentino era “una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las islas”. Los objetivos británicos, “defender los intereses de los residentes en las islas y castigar la agresión”.

Es entonces de particular interés señalar la brecha existente entre las premisas en que basaron sus decisiones los británicos y las que usaron los argentinos.

Entre la ocupación de las islas el 2 de abril y el hundimiento del Belgrano, el 2 de Mayo, las autoridades argentinas actuaron en la convicción de que estaban envueltas en el manejo de una crisis diplomática. Los británicos lo hicieron en la convicción de que estaban en guerra. Argentina actuaba todavía según las reglas para el manejo de crisis, mientras Gran Bretaña manejaba la guerra,

Es decir ambos contendientes estaban en estadios distintos del continuum del espectro del conflicto.

Como lección aprendida vale recordar las palabras de Clausewitz: El primero, el supremo, el acto más trascendental del juicio que el hombre de Estado y el comandante tienen que hacer es establecer ... la clase de guerra en que se embarcan...”

2. Aspectos vinculados al planeamiento

En este punto señalaremos las lecciones aprendidas respecto al proceso de planificación.

El plan inicial para la recuperación de Malvinas - Operación Rosario - fue una operación táctica ejecutada exitosamente. Es de señalar que la operación no se contempló como parte de un PLAN de campaña que previera un esfuerzo sostenido en el tiempo para el mantenimiento de las islas. Tampoco se previeron planes alternativos para enfrentar a las FF Británicas en el caso de que intentaran retomarlas porque la Junta pensó que los británicos no iban a responder con la fuerza militar.

Las alternativas que condujeron a no considerar las suposiciones respecto al enemigo estuvieron signadas por un análisis incompleto de la información y de desconocimiento de la cultura del enemigo; estas fueron básicamente las siguientes:

- **Gran Bretaña no utilizaría la Fuerza para retomar las Islas.** Esto se fundamentaba en que estaba sufriendo una recesión económica que conducía a un plan de de-militarización con la consecuente pérdida de capacidades que, en particular a la Royal Navy, reducía su flexibilidad, versatilidad y autonomía al constituirlos en una Fuerza ASW de la NATO.
- **La política de defensa británica** establecía que “no debían involucrarse en operaciones de gran envergadura sin aliados” por lo que era imposible retomar las islas sin la asistencia militar de los EEUU, en particular sin el apoyo de la Isla Ascensión.
- Se asumió que **la ONU aceptaría las acciones argentinas** de reconquista de Malvinas como una respuesta correcta al largo reclamo y que la diplomacia argentina modelaría la opinión pública internacional haciéndola aparecer como la parte herida. (La ONU el 3 de abril dictó la Resolución 502 donde se pedía el retiro de Argentina de las Islas.)
- Se asumió que los **EEUU se mantendría neutral.** (El 4 de abril los británicos aseguraban el uso de las facilidades militares de los EEUU en la Ia. Ascensión para su reaprovisionamiento en su despliegue al sur).

Como lección aprendida un Comandante no debe descartar suposiciones razonables en ausencia de información. Debe desarrollar los planes alternativos que cubran las contingencias, orientados hacia la protección de los Centros de Gravedad propios y a atacar y neutralizar los del ENO, asegurar que los esfuerzos que se realicen deben ser sostenibles en el tiempo y que el Estado Final Deseado una vez alcanzado debe ser mantenido.

Al respecto el Informe Rattenbach expresa que una vez que el enemigo eligió el modo de acción más peligroso, la ausencia de planes de contingencia para enfrentarlo fue quizá lo que no permitió contar con otras estrategias que permitieran mejores resultados.

Es posible argumentar que si Argentina hubiera aprovechado, entre el 2 y 12 de Abril, los buques de carga en el transporte de artillería pesada y helicópteros para sus fuerzas de ocupación y equipo pesado para el movimiento de tierra para prolongar la pista de Puerto Argentino, sus aeronaves de combate y transporte hubiesen podido operar con otra capacidad operativa. La Fuerza Aérea Argentina lo había requerido el 2 de abril al Estado Mayor Conjunto.

El no haber dado la prioridad adecuada para el apoyo logístico de las islas utilizando al máximo la capacidad del transporte marítimo disponible fue una falla fatal y tuvo profundo impacto en la guerra en todos sus ambientes.

Por su parte la Operación Rosario intentó aplicar el concepto de Diplomacia de Cañoneras al hacer uso de una **Fuerza Naval Limitada Superior**. Sin embargo, los británicos frustraron esta intención cuando interpretaron esta operación como un acto de guerra.

Completando las lecciones aprendidas concluimos que:

El solo hecho de demostrar fuerzas militares superiores no asegura el resultado diplomático. Si se desea disuadir a un agresor se deben poseer Fuerzas capaces y bien equipadas listas a utilizar y por sobre todo demostrar que existe la voluntad política cierta de usarlas.

Otro aspecto en el planeamiento fue precipitar la escalada de la crisis a un tiempo inoportuno si se tiene en consideración lo planificado para

la Operación AZUL, cuya fecha prevista era el 9 de julio. De haberse ejecutado esta última se habría concretado la incorporación de nuevos medios, el adiestramiento del personal recién incorporado, se podría haber concretado el adiestramiento de la FAA en operaciones aeronavales que nunca antes habían ejecutado, el clima, en el escenario, hubiese sido favorable por su adversidad y se habrían hecho realidad las suposiciones descartadas en relación al nivel y estado de las fuerzas británicas.

Como se aprecia hubo una incorrecta evaluación de la matriz de riesgo.

3. Relación entre los niveles estratégico y operacional

Para Argentina la misión asignada a las fuerzas en el *Plan Esquemático de Campaña para la defensa y sostén de Malvinas* era consolidar las regiones insulares reconquistadas impidiendo su recaptura por el oponente, apoyando las acciones del gobierno militar, a fin de ejercer la Soberanía Argentina sobre las Islas Malvinas, Georgia y Sandwich del Sur y contribuir a consolidar la soberanía en el Atlántico Sur.

A medida que fue evolucionando la situación, esta misión se tornó inviable puesto que contenía objetivos inalcanzables, tales como la retención de todas las regiones insulares y la conducción de operaciones terrestres sin contar con superioridad aérea y naval contra un enemigo superior.

Ante los resultados de este análisis y evaluado que no era posible mantener militarmente las islas y con ello no se alcanzaba el Estado Final Deseado hubiese sido necesario desde el plano operacional insistir para que el nivel estratégico forzara la negociación.

Como lección aprendida podemos visualizar la necesidad permanente del dialogo entre los niveles estratégico y operacional para evaluar y consensuar la ecuación Fines, Medios y Estrategias que permitan alcanzar el EFD y es responsabilidad de los planificadores operacionales advertir en tiempo - oportunidad la existencia de desbalances que pongan en riesgo la misión.

Un tema de suma importancia es el impacto de la opinión pública y los medios en la decisión política con repercusión en el plano operacional.

El Parlamento Británico percibió que la opinión pública reclamaba una rápida victoria terrestre para justificar la creciente pérdida de buques que estaban registrando en el conflicto.

Esta percepción finalmente determinó la decisión política de atacar la guarnición argentina de Goose Green que era un objetivo estratégico y tácticamente irrelevante para el resultado general de la campaña de reocupación de las Malvinas.

Como lección aprendida tenemos que en nivel operacional debemos estar preparados para enfrentar el accionar de políticos, que se supone no desean conducir la guerra desde el escritorio, pero que por su incapacidad de contener sus frustraciones políticas, motivadas en este caso por la inacción de las fuerzas desembarcadas en San Carlos, toman decisiones que pueden generar riesgos innecesarios en el ámbito operacional.

En simultaneo, previo al ataque a Goose Green, la BBC informó la peligrosa aproximación de tropas británicas a ese lugar. De ello resultó el refuerzo del área antes del ataque.

La lección aprendida es enfatizar en la necesidad de conciliar el rol y necesidades de los medios masivos de información con su capacidad para informar en tiempo real, con los requerimientos de secreto que demandan las operaciones militares.

4. Principio de la Guerra – Unidad de Comando

Es de mencionar otra de las falencias ocurridas en el plano de la conducción de las operaciones como fue el no cumplimiento adecuado del principio de la guerra de Unidad de Comando.

Durante la Operación Rosario se estableció un comando conjunto con una cadena clara de comando, mediante la designación de un solo comandante en el TO lo cual permitió asegurar la unidad de esfuerzo durante el desarrollo de la Operación. Además, el Grl Div GARCÍA, designado como Comandante del TO Malvinas, participó del Comité de Trabajo para el planeamiento de la operación conjunta, lo que facilitó su interpretación, ejecución y conducción rindiendo especialmente sus frutos, cuando durante el desarrollo debieron introducirse cambios sobre la marcha.

En cambio, durante *la defensa y sostén de Malvinas*, posterior al 2 de abril, cabe señalar que la Junta (un triunvirato) configuró un ordenamiento ineficiente de comando para conducir las operaciones en el Teatro de Operaciones.

El Comandante designado del Teatro Operaciones Atlántico Sur (TOAS) era el VL Juan Lombardo quien asumió el 7 de abril y publicó el 12 de abril su *Plan Esquemático de Campaña para la defensa y sostén de Malvinas*. Tenía bajo sus órdenes a las unidades navales y a las fuerzas en tierra.

Por su parte el 04-ABR-82 el Comandante Aéreo Estratégico (CAE), quien era colateral del CTO es decir tenía su mismo nivel y reportaba directamente a la Junta, emitió su Plan de Operaciones Nro. 2/82 “Mantenimiento de la Soberanía” y el 05-ABR-82 creó la Fuerza Aérea Sur (FAS), de acuerdo con la doctrina y el planeamiento previsto, asignándole responsabilidad para realizar operaciones aéreas estratégicas, defensivas, tácticas y de transporte en su jurisdicción, entendiéndose por tal el TOAS. Esto generó una superposición de ámbito jurisdiccional con el Comando Operacional, si bien se habían establecido medidas de coordinación a efectos de prevenir tareas de exploración y reconocimiento y de ataque.

En tierra sucedió algo similar puesto que el Comandante de la Guarnición Militar Malvinas no confeccionó formalmente, con su Estado Mayor Conjunto, un Plan de Operaciones Conjunto que estableciera con claridad y precisión las misiones que tendrían cada uno de los componentes de su Comando, este plan tampoco fue exigido por el Comandante TOAS. Además, este mismo Comandante, en oportunidades, ignora la autoridad del CTOAS con lo que vulneró la estructura de Comando, al establecer comunicación directa con el Comandante General del Ejército, sin informar, previamente, sobre la consideración de asuntos trascendentes de la Guarnición Militar Malvinas. Otro accionar que muestra esta falta de unicidad es cuando el Comandante en Jefe del Ejército, ordenó, “per se”, la concurrencia de la Brigada de Infantería III a las Islas.

Avanzando en el tiempo, el 21 de mayo después de San Carlos, se intentó solucionar el problema que presentaba la conducción operacional que eran las dificultades de coordinación. Para ello se crea el organismo colegiado conjunto llamado *Centro de Operaciones Conjunto (CEOPECON)* con sede en Comodoro Rivadavia con funciones ejecutivas. Sin embargo, se

mantuvo el CTOAS, con lo cual se incrementó el número de autoridades en la cadena de comando sin producir efectos significativos.

En contraposición los británicos mantuvieron este principio de Unidad de Comando centrandolo en el Al Fieldhouse, CINCFLT, con asiento en Northwood todas las funciones de Comandante Operacional y le subordinaron todas las fuerzas.

Como lección aprendida podemos decir que la falta de Unidad de Comando y los problemas de orden conjunto respecto del ejercicio de las responsabilidades en el TO afectó las mejores posibilidades de empleo de los medios y a su vez provocó que el proceso de toma de decisión, en momentos críticos fuera reactivo, improvisado y no realizado de manera Conjunta dificultando la reevaluación de la situación de manera integral y la rápida reacción para adecuar los planes, aun cuando se contara con información.

5. Reglas de Empeñamiento.

La Junta fue la autoridad de decisión sobre las directivas para la acción reteniendo el máximo control sobre las mismas.

Para la Operación Rosario se establecía “no derramar sangre ni dañar la propiedad británica”.

Entre el 2 y 30 de abril, las directivas fueron “hacer fuego sólo si se es atacado”.

Es así que la Junta anuló la orden, dada por el COOP, a las Corbetas ARA Drummond y ARA Granville de interceptar al Endurance si éste sacaba a los trabajadores de Georgia y desde el 20 al 30 de abril no se autorizó al

Submarino ARA San Luis a utilizar sus armas en la zona de exclusión.

Las directivas argentinas para la acción hasta ese momento derivaban de la errónea esperanza mantenida por la Junta de obtener una solución diplomática al conflicto.

La autorización para empleo de las armas fue dada el 30 de abril. En esa oportunidad se informó que cualquier buque en la zona de exclusión debía

ser considerado británico. Esta orden no tuvo en cuenta el hecho de que había pesqueros rusos en la zona de exclusión lo cual hubiese podido generar el involucramiento de otros actores en el conflicto.

Por su parte Gran Bretaña creó un Comité de Directivas para la Acción integrado por oficiales que debían efectuar previsiones y dotar a los comandantes con las directivas que necesitaban, de manera tal que pudieran ser perfectamente entendidas y para ello se planteaban las posibles contingencias y analizaban que autorizaciones debían ser concedidas.

El propósito fundamental de estas directivas era proveer información política y militar a los comandantes en el teatro de operaciones de manera de manejar una política de mantenimiento de status quo o de desescalada o de escalada.

Como lección aprendida, el manejo eficiente de las directivas de acción requiere de un análisis y evaluación “ante” del escenario de manera de evitar improvisaciones que pueden derivar en hechos colaterales indeseados.

6. Comentarios sobre la participación de las FFNN

Este conflicto, a la luz del pensamiento de Julian Corbett, reafirma la importancia que tiene obtener y mantener el Control sobre un área marítima específica para alcanzar los objetivos estratégicos y pone de manifiesto la utilidad que tienen las armadas como herramientas de la política.

A esto podemos agregar el pensamiento de James Cable cuando dice que un conflicto marítimo es más fácil de limitar y controlar que uno en la tierra o en el aire. Además en el ámbito marítimo se infringen menores daños colaterales.

Las fuerzas navales, aun operando con mayores dificultades y a distancias mayores, pueden plantear una amenaza y sostenerla sin ningún acto de Guerra. Ellas se pueden desplegar en alta mar sin compromisos, esperar y permitir ganar tiempo a la diplomacia. El uso de las Fuerzas Navales permite elegir, son instrumentos flexibles.

En Malvinas si bien, por parte del COFLOMAR, hubo una clara decisión de emplear los medios navales, aprovechando circunstancias favorables cuando la fuerza británica estuviera aferrada y, en consecuencia, con su libertad de acción limitada, las restricciones impuestas por el CTOAS por

la presencia de Submarinos nucleares y la carencia de una inteligencia adecuada y suficiente termino neutralizando el empleo de la FLOMAR.

Si bien es cierto que la amenaza de los submarinos nucleares hacía riesgosa la utilización de las FFNN, podría haberse planificado algún modo de empleo.

Según Corbett “en la conducción de la guerra naval se persiguen dos objetivos principales, por un lado, obtener o disputar el dominio del mar, y, por otro lado, ejercer el control sobre las comunicaciones marítimas de que disponemos, tengamos o no el dominio completo. Esta doble concepción debe ser la base para realizar el análisis de la conducción de la guerra naval y sus diferentes tipos de operaciones” y “Cuando nuestra fuerza no sea suficiente para obtener el dominio, debemos conformarnos con disputarlo. La disputa la realizaremos mediante operaciones de defensa activas, apareciendo el concepto de “flota en potencia”, o mediante contraataques menores.” La no materialización de la interdicción de las líneas de comunicaciones marítimas ni el intento de ejercer un control del mar permite concluir que no se empleó el concepto de “Flota en Potencia” primando la pasividad fundamentada en la necesidad de conservar una capacidad naval en reserva que pudiera atender las posibles contingencias posteriores en el marco político militar regional.

El no haber ejercido la Negación del acceso y la Negación de Área al enemigo facilito que actuara libremente y que obtuviera, debido a las demoras y precauciones excesivas en el empleo de los medios, el control del mar estableciendo un bloqueo que provocó serias dificultades en la ejecución de las funciones logísticas y de defensa de las Islas.

A su vez la zona marítima de exclusión creada por los británicos les permitió morigerar la falta de defensa en profundidad puesto que les proveyó de un área de amortiguamiento suficientemente profunda como para evitar sorpresas tácticas debido a su carencia de alerta temprana.

Por lo tanto, podemos sacar las siguientes lecciones aprendidas:

Las fuerzas navales efectivas y flexibles no pueden generarse cuando se necesitan, deben estar desplegadas adecuadamente y listas a utilizar en un corto tiempo de manera de ser útiles a la política.

Las Fuerzas navales no pueden contar con capacidades mínimas, sea cual fuere la razón, puesto que pueden quedar sometidas a la inacción negando al poder político la capacidad de dar una respuesta rápida y flexible a una crisis.

El diseño de fuerzas requiere de la concepción y desarrollo de conceptos operacionales que deberán mantenerse validos en el tiempo, puesto que el desarrollo y construcción de una Fuerza Naval demanda más de 15 años.

Las conducciones superiores de las distintas fuerzas necesariamente deben ser honestas con el poder político al presentar que operaciones pueden y no pueden realizar y no decir aquello que los políticos desean escuchar.

*** El Vicealmirante VGM (R) Álvaro José Martínez**
Secretario Académico de la Escuela de Guerra Naval.

Bibliografía

- Astore, W.J.** *Three Lessons for the U.S. Military from the Falklands War*, 19 set 2013.
- Cable, James** *The Gunboat Diplomacy*.1977
- Clausewitz, Carl von**, *On War*. Edited and translated by Michael Eliot Howard and Peter Paret, 1995.
- Corbett, Julian.** *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Buenos Aires EGN, 1936
- Corum James S. Dr.**, *Argentine Airpower in the Falklands War - An Operational View*
- Dunn, Richard C.**, Lieutenant Colonel, USMC: *Operation Corporate: operational artist's view of the Falkland Islands conflict*. Naval War College Newport, R.I. 12 jul 1993.
- Freedman, Lawrence and GAMBA**, Virginia -*Stonehouse, Signals of War: The Falklands Conflict of 1982* (London and Boston: Faber and Faber, 1991).
- Freedman**, Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign, 2013* International Forum on War History: Proceedings.
- Huber Jeffrey L.**, Lieutenant Commander, USN *the Falkland's air war: lessons revisited*, NAVAL WAR COLLEGE Newport, R. I. - nov 1995
- Keegan, John, Sir.** *The Price of Admiralty: The Evolution of Naval Warfare from Trafalgar to Midway* – February 1, 1990
- Kinney, Francis X.**, MAJ USA - *The Malvinas Conflict: Argentinian Practice of the Operational Art* - School of Advanced Military (If applicable) studies, USACGSC. - Fort Leavenworth, Kansas. – 25 may 1990.
- Lombardo**, Juan José, Vicealmirante. *Malvinas: Errores, Anécdotas y Reflexiones*.
- Navy**, Department of the - Washington, D.C, *Lessons of the Falklands* - SUMMARY REPORT FEBRUARY 1983
- Olsen**, Paul A., MAJ, United States Army. *Operation Corporate: Operational Art and Implications for the Joint Operational Access Concept* - School of Advanced Military Studies, Fort Leavenworth, KS – 5 oct 2010
- Shunk**, Dave. *Area Denial & Falklands War Lessons Learned - Implications for Land Warfare 2030-2040: After the Army's Theater Arrival - The Coming Complex Fight* - Journal Article, 12 Dec 2014 - Small Wars Journal.
- Sun-Tzu**: el “*Arte de la Guerra*”.
- Train**, Harry, Alte. *Malvinas: Un caso de estudio*. Boletín del Centro Naval. Número 834. SEP / DIC 2012. Publicado en el BCN 748.
- Yanagisawa**, Jun - *Military Implications of the Falklands War: From Japan's Point of View*.

Cierre Académico del Seminario Malvinas 3

*Contraalmirante (R) Julio Alberto Graf**

He escuchado atentamente la exposición del Sr. Vicealmirante Martínez, en la que ha cubierto aspectos diversos de La Guerra de Malvinas. Creo que me ayuda a ingresar en los temas que deseo desarrollar con ustedes.

Hace muchos años, recuerdo que fue en 1987, es decir 5 años de finalizado el conflicto y ante una audiencia de varios cientos de oficiales y civiles profesionales de todo el ámbito de la Administración Pública de los Estados Unidos, el Almirante Harry Train exponiendo sobre este caso dijo que arrojaba muchas lecciones aprendidas en los diversos aspectos desde los cuales se puede analizar un conflicto.

Una de las frases más impactantes fue la que calificaba a este incidente como trágico y como una guerra que nunca debería haber ocurrido.

Pero ocurrió y el legado de esa guerra persiste hasta nuestros días y seguirá por muchos años por venir.

Mi aproximación a los temas que he seleccionado es absolutamente académica y tienen que ver esencialmente con la aplicación de aquellas normas, principios, lecciones aprendidas etc. que hacen de nuestra carrera un casi perfecto oasis, donde el profesionalismo es mandatorio e inexcusable, a riesgo en caso de no estar a la altura de los acontecimientos de ser derrotados y de conducir a nuestros soldados a un casi seguro desastre con la posterior carga de reproches, arrepentimientos y frustraciones que tienen impacto severo en las instituciones, en los países y en sus ciudadanos.

La guerra que nunca debió ocurrir puede aportarnos algunos resultados interesantes que creo dan un buen marco de referencia desde el cual ingresar directamente en los temas que quiero tratar:

1. Fue la primera vez desde la Segunda Guerra Mundial en la que se realizaron ataques aéreos sostenidos contra fuerzas navales en el mar, es decir contra fuerzas operando en el mar.

2. Fue la primera vez en la que se emplearon submarinos nucleares de ataque para destruir blancos de superficie.
3. También fue la primera vez en la que se utilizaron aeronaves VSTOL en combate.
4. Fue nuevamente probado el concepto doctrinario que expresa que las guerras no se ganan en el mar sino en el territorio que se conquista; pero si pueden perderse en el mar.
5. Hubo un enfoque asimétrico en ambos países respecto a la naturaleza del conflicto; mientras Argentina asumía el manejo de una crisis y buscaba una solución diplomática, Gran Bretaña consideraba que había sido agredida con una acción de guerra y manejó este concepto desde el principio con las decisiones y consecuencias por todos conocidas.
6. Del orden de 1000 muertos, aproximadamente uno por cada dos habitantes de las islas en ese momento, muchos buques hundidos o averiados, decenas de aeronaves destruidas, averiadas o capturadas.
7. Y podríamos seguir, pero creo que es suficiente por el momento

Alguno de los expositores que me han precedido en el uso de la palabra les han referido la importancia que tiene para un país que su conducción estratégica sepa en qué clase guerra se está metiendo; sus decisiones están iluminadas por la clase guerra que va a acometer el país. Si nos desviamos de este concepto básico, si cambiamos el objeto de la guerra, si no planificamos eventualidades o derivaciones adversas estamos aproximándonos a un casi seguro terreno fangoso del cual la historia se ha encargado con profusa bibliografía.

Cuando un país decide ir a la guerra, esto es elige la guerra como ultima ratio en su proceso de toma de decisiones, cuando elige lugar y tiempo, hay algo que definitivamente no puede hacer; esto es: perder esa guerra. Las consecuencias de esta derivación de los acontecimientos son irrecuperables y siempre catastróficas.

Alguien podría a esta altura de los acontecimientos argumentar que en realidad la Argentina no buscaba una guerra sino resolver una situación centenaria conduciendo una crisis y que las cosas derivaron hacia una situación en principio no prevista y por lo tanto no planificada. Bien mi

respuesta a esa posición es que reformulemos el concepto de la siguiente forma:

SI USTED VA A INICIAR UN CONFLICTO O A PRODUCIR UN INCIDENTE QUE DÉ SOLUCIÓN A UN PROBLEMA DE SU INTERÉS, ASEGURESE DE QUE LO PUEDE RESOLVER EN SU FAVOR O AL MENOS QUE NO VA A GENERAR UNA SITUACIÓN MAS DESFAVORABLE QUE AQUELLA EN LA QUE SE ENCONTRABA ANTES.

En la antigüedad perder una guerra significaba la cuasi desaparición de la faz de la tierra de toda la estructura sobre la cual esa nación se sustentaba, sus habitantes eran esclavizados y eliminados aquellos que no eran útiles, se producía literalmente un cambio de régimen y se agotaban para siempre las posibilidades de esas personas de subsistir libremente y progresar. Eran guerras ilimitadas, sus objetivos eran ilimitados y todas las estructuras disponibles de los estados o naciones se ponía al servicio del esfuerzo de la guerra.

Malvinas es un caso de guerra con objetivos limitados, el estado argentino sigue en pie, aunque con algunas magulladuras. Las consecuencias, algunas directas y otras indirectas fueron y posiblemente seguirán siendo gravosas a los legítimos intereses y reclamos de nuestro país. Las islas Malvinas siguen en poder de Gran Bretaña y no deseo arriesgar una opinión respecto a nuestras posibilidades futuras de recuperar su soberanía.

Es mi parecer que los buques, aeronaves y equipos militares perdidos, destruidos y capturados son reemplazables pero los muertos quedan para siempre y no se olvidan.

¿A dónde nos lleva todo esto? ¿Cuáles son los conceptos que quiero compartir con ustedes?

Siempre desde una aproximación académica, habiendo ustedes recibido múltiples presentaciones referidas a acciones de carácter netamente táctico, voy a deslizarme sobre conceptos que hacen a aquellos elementos del Diseño Operacional que deben estar presentes cuando el poder político en su nivel y los militares en el nuestro acometemos la resolución de un problema empleando la fuerza.

Me referiré entonces al Desafío Operacional que debe enfrentar el Comandante y trataré de caracterizarlo, luego me voy a referir a Situación Final Deseada o Estado Final Deseado y Centro de Gravedad como núcleo duro e inicial del esfuerzo de planeamiento a realizar y finalmente abordaré brevemente el análisis de riesgos asociados a la ejecución de una operación militar.

Las herramientas que acabo de mencionar:

DESAFÍO OPERACIONAL
ESTADO FINAL DESEADO o SITUACIÓN FINAL DESEADA
CENTRO DE GRAVEDAD
ANALISIS DE RIESGOS

Son esencialmente construcciones intelectuales que permiten al militar profesional encarar el esfuerzo de planeamiento y posterior ejecución de una operación con la seguridad de haber realizado un minucioso análisis de formas, modos, factores y opciones que le dan las mejores posibilidades de entender el ámbito en el cual emprenderá su tarea. Es posible que aparezcan otras herramientas o que usemos otras distintas a las que acabo de mencionar; lo que no podemos hacer es no usar **ninguna**.

Algunas han estado presentes por siglos. Por caso el concepto de Centro de Gravedad, concepto mucho más profundo y complejo que aquello que uno puede leer en ese clásico de la guerra escrito por Clausewitz. Otras son de aparición más reciente pero no por ello menos importantes.

Pero primero lo primero:

Que entendemos por Desafío Operacional

ENDS, FINES, QUÉ CONDICIONES MILITARES A CREAR O DESARROLLAR, O BIEN OTRAS, COMO SER POLITICAS O SOCIALES (cuál es el objetivo de la guerra)

WAYS, ACCIONES, CÓMO, SECUENCIA DE ACCIONES PARA ALCANZAR ESOS OBJETIVOS O CONDICIONES

MEANS, MEDIOS, RECURSOS, CON QUÉ, CUÁNTO, ES DECIR LA ARTICULACION DE EMPLEO DE ESOS RECURSOS.

POR ULTIMO RIESGOS Y SUS COSTOS ASOCIADOS:

PENSANDO EN PROBABILIDAD O POSIBILIDAD DE OCURRENCIA DEL SUCESO Y SU GRADO SEVERIDAD UNA VEZ HA OCURRIDO. ES DECIR EL IMPACTO EN LA FUERZA PROPIA Y POR LO TANTO EN EL DECURSO DE LAS OPERACIONES.

Señores, la articulación correcta y completa de estos conceptos constituye el núcleo central del trabajo que los niveles estratégico y operacional de la guerra deben realizar. La conducción de la guerra en el nivel estratégico es un acto político. Ese nivel debe proporcionar a los niveles subsiguientes las herramientas necesarias para su trabajo. El nivel operacional de conducción de la guerra debe exigir las si ellas no están presentes.

Los fines de la guerra es decir el “qué”, son las condiciones militares que se desean generar en el lugar del conflicto. Pero no solo ellas, también las políticas y sociales. Todas constituyen la SITUACION FINAL DESEADA O ESTADO FINAL DESEADO que se caracteriza por los siguientes contenidos:

1. ES DE MARCADO CARÁCTER POLITICO ES DECIR POSEE PARTICULARIDADES BIEN DEFINIDAS
2. ES ESPECIFICA A LA SITUACION
3. ES MEDIBLE
4. ES REALIZABLE
5. ES REALISTA
6. POSEE RESTRICCIONES DE TIEMPO

La SFD es única y guía todo el proceso de planeamiento y posterior empleo de la fuerza. No se puede planificar si se desconoce a donde se quiere ir y que es lo que hay que hacer o alcanzar en último extremo. Con ella definimos un marco concreto que posee condiciones político militares que se han de dar en el entorno operacional para que la operación se pueda dar por concluida con éxito. Cuando no sabemos a dónde queremos ir pareciera que todos los caminos son buenos. En la guerra esto no funciona.

Como pueden observar por la sola definición y contenido de la SFD es posible, yo diría altamente probable, que la sola ejecución de la operación militar no sea suficiente para alcanzar esa SFD de hecho este es el caso generalmente. La operación militar por si sola será incapaz de alcanzar la SFD. Otros elementos del poder nacional, debidamente articulados con la operación militar si producirán la SFD. Salta a la vista que resulta crucial esa articulación. El responsable ulterior es el poder político.

El Centro de Gravedad puede ser analizado desde distintos puntos de vista. Como construcción intelectual militar se refiere a una o más fuente de poder física o inmaterial desde donde emana la fortaleza del actor.

La doctrina de EE.UU. y la mayor parte de la europea lo define como Características, peculiaridades o capacidades que posee una nación alianza o fuerza militar desde donde se deriva su libertad de acción, su fortaleza (capacidad de infligir daño) o su voluntad de lucha.

En terminología estratégica, un actor puede ser una persona o una organización estatal o no amiga, aliada, neutral u hostil con capacidad de conseguir los objetivos o intereses que se ha propuesto en el entorno operacional.

Todas estas aproximaciones al COG permiten visualizar que el COG nunca será una debilidad o una vulnerabilidad. Más bien lo contrario; y desde el análisis que podamos realizar respecto al COG del oponente derivaremos un conjunto de características, elementos o rasgos que nos permitirán conocerlo de manera acabada y precisa.

Cada nivel de conducción de la guerra debe determinar su COG y el del oponente.

Es así que en el nivel estratégico tendremos nuestro pensamiento orientado a cuestiones o rasgos más abstractos del oponente tales como poder, voluntad de lucha, liderazgo, fuerza económica etc.

A medida que descendemos de nivel esos elementos más abstractos se hacen necesariamente más tangibles; por caso en el nivel operacional los COG estarán orientados más a los medios físicos en oposición, masa de

fuerzas, poder aéreo, comando y control etc. En el nivel operacional, los COG tienden a concentrarse en torno a la capacidad dominante que permite al actor alcanzar sus objetivos operacionales.

Finalmente, en el nivel táctico, ya que este nivel también debe trabajar este concepto, nos enfocaremos en capacidades específicas y en puntos específicos que les proporcionan a las fuerzas libertad de acción para alcanzar los objetivos tácticos.

La definición de un COG propio y otro del enemigo u oponente en el nivel operacional es mandatorio para acometer con éxito la tarea de planeamiento. También para el empleo de las fuerzas

Los COG son dinámicos y pueden variar conforme evoluciona la situación. Pueden incluso cambiar con cada fase de la operación. Es una tarea de apreciación profesional del comandante asistido por el profesionalismo de los estados mayores.

Hay métodos varios (lineal o constructivo). Podemos usar cualquiera, pero debemos usar al menos uno, conocerlo en profundidad y emplearlo. Lo que no podemos hacer es no usar ninguno.

La manera en que enderezamos las acciones militares contra ese COG marcará la diferencia entre otros dos conceptos más nuevos pero conocidos por ustedes que son la Aproximación Directa y la Indirecta que seguramente discutirán en las materias que siguen en su currícula.

Es entonces en los campos de la SFD y el COG donde todo el profesionalismo y experiencia militar de los comandantes cobra vida en tanto que de ellos se derivan y articulan las tareas de planeamiento que producirán en el nivel operacional lo que conocemos como maniobra y orientarán el empleo de sus fuerzas en la batalla.

Para ir cerrando quisiera abordar brevemente el último punto que les mencioné en lo que entendíamos por Desafío Operacional, esto es el manejo de los riesgos.

En cada oportunidad en que realizamos juegos de guerra con alumnos de los cursos CUCOM o CUEMES y también con las universidades que visitan esta casa, hacemos mucho hincapié en el correcto análisis y dimensionamiento de los riesgos como factor inherente al ejercicio de cualquier profesión. Su utilización es una herramienta fundamental para llevar adelante el proceso de toma de decisiones.

Señores, la nuestra es una profesión de riesgos y de decisiones. Del éxito del comandante en la toma de decisiones depende en gran medida el éxito de las operaciones, la vida de nuestra gente y en última instancia el cumplimiento de los objetivos que el poder político ha fijado para las operaciones en curso.

Un análisis ponderado de posibilidad/probabilidad de ocurrencia de eventos adversos vs severidad en cuanto a costos nos ayudará a tomar mejores decisiones sopesando con mayor profesionalismo su impacto en la fuerza bajo nuestro control.

Es entonces que eventos poco probables, pero con impacto severo en el decurso de las operaciones tienen la potencialidad de producir consecuencias catastróficas e irreversibles.

¿Dejaremos entonces un análisis de este tipo fuera de nuestro campo de acción?

Estas herramientas existen y por lo tanto están a nuestro alcance. Son los desafíos de la profesión. Son además usadas en el ámbito civil de manera habitual y con resultados nada desdeñables.

Volviendo al caso Malvinas que nos ocupa hoy. Creo que es un buen ejercicio intelectual analizar de qué forma estos conceptos han sido aplicados y obtener las lecciones aprendidas que invariablemente aparecerán si acometemos la tarea de manera honesta y profesional.

Nadie sabe cuál será la próxima guerra, pero créanme que todos y cada uno de ustedes estarán inexorablemente expuestos a situaciones comprometidas en lo profesional y en lo personal; estas son pequeñas guerras. En esas

situaciones deberán tomar decisiones porque ese es nuestro trabajo y esas decisiones tendrán sin lugar a dudas consecuencias. De la calidad del proceso de toma de decisiones dependerá en muchos casos la vida de su gente y el éxito de la misión; piénsenlo.

Muchas gracias y quedo abierto a preguntas.

*** Contraalmirante (R) Julio Alberto Graf**

*Profesor Área Diseño de Juegos
de Guerra de la Escuela de Guerra Naval.*

1934 - 2016

82° ANIVERSARIO DE LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL



Informe de la Biblioteca

“Dr. Isodoro Ruiz Moreno”¹

La Biblioteca “Dr. Isodoro Ruiz Moreno” de la Escuela de Guerra Naval se encuentra integrada a las de las Escuelas Superiores de Guerra de Ejército, Aérea y Conjunta, en la Biblioteca “General Belgrano”, en su sede de la Av. Luis María Campos 480, Planta Baja, C.A.B.A.

Los libros disponibles en la Red de Bibliotecas de las Fuerzas Armadas pueden ser consultados en el sitio web <http://www.rebifa.mindef.gov.ar/>

Consultas telefónicas a: 11 4346-8600 Interno 3449

Vía e-mail: esgnbiblioteca@gmail.com

Horario de la Biblioteca de la ESGN “Dr. Isodoro Ruiz Moreno”:

Lunes a viernes de 8 a 13.

La Biblioteca Conjunta “General Belgrano” está abierta de 8 a 20.

¹- Ruiz Moreno, Isodoro (h), 1905-1986. Catedrático del Derecho, Académico de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales. Fue profesor de la Escuela de Guerra Naval. Fue también Miembro de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas.

Listado de los libros incorporados en el período diciembre 2015 a octubre de 2016 a la Biblioteca de la ESGN “Dr. Isidoro Ruiz Moreno”



Autor	Título	Editorial/Lugar	Año
Argentina, Ministerio de Defensa	<i>Hacia un nuevo enfoque en la formación para la defensa nacional</i>	<i>Buenos Aires, Ministerio de Defensa</i>	s.f
Argentina, Ministerio de Defensa	<i>Libro blanco de la Defensa (2015)</i>	<i>Buenos Aires, Ministerio de Defensa</i>	2015
Argentina. Ministerio de Defensa	<i>Equidad de Género y Defensa: Una política en marcha, IV</i>	<i>Buenos Aires, Ministerio de Defensa</i>	2010
Cristiani, Aldo H.	<i>Temas de Introducción a la Filosofía</i>	<i>Buenos Aires, La Ley</i>	1967
Dalmagro, María C.	<i>Cuando de textos científicos se trata...: Guía práctica para la comunicación de los resultados de una investigación en Ciencias Sociales</i>	<i>Córdoba, Comunicarte</i>	2003
Destéfani, Laurío H / Quartaruolo, V. Mario	<i>Comodoro Clodomiro Urtubey</i>	<i>Buenos Aires, Comisión de Homenaje al Comodoro Clodomiro Urtubey</i>	1967

Destro, Lucía A - Vergara, Evergisto de - Dei, H. Daniel.	<i>Los escritos académicos en la formación militar Guía didáctica para su elaboración y redacción</i>	Buenos Aires, Escuela de Guerra Conjunta	2014
Facchin, Eugenio L	<i>Antártida, más allá de la soberanía</i>	Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales	2013
Gamez, Joaquín M.	<i>Elementos de táctica naval / Joaquín M. Gamez</i>	San Fernando, IRIS	1920
González Napolitano, Silvina S. coord.	<i>Lecciones de Derecho Internacional Público.</i>	Buenos Aires, Errepar	2015
Hubatschek, Gerhard - Preylowski, Peter	<i>Bundeswehr</i>	Frankfurt, Report Verlag	1995
Kenny, Alejandro / Locatelli, Omar Alberto - Zarza, Leonardo.	<i>Arte y diseño operacional Una forma de pensar opciones militares</i>	Buenos Aires Escuela Superior de Guerra Conjunta	2015
Koutoudjian, Adolfo dir / Martín, José M. F [coord.]	<i>Geopolítica del Mar Argentino</i>	Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales	2015
Laurens, Adolphe	<i>Histoire de la guerre sousmarine allemande (1914-1918)</i>	Paris, Société d' Editions Géographiques Maritimes et Coloniales	1930
Papeleux, León	<i>El Almirante Canarias: Entre Franco e Hitler</i>	Barcelona, Juventud	1980
Patoco, Luis M.	<i>Sistema de Inteligencia de la Defensa: Impacto en la Armada</i>	s.l. s.e.	2013
Perú. Marina de Guerra	<i>Compendio de historia marítima y naval del Perú</i>	Callao, Dirección de Intereses Marítimos	2012
Plaza, Prudencio	<i>La Fragata Escuela "Presidente Sarmiento" alrededor del mundo</i>	Buenos Aires, La Nación	1901
Polito, Emma A.	<i>Apuntes Completos de Pedagogía y Metodología</i>	Buenos Aires, Biblioteca del Consejo Nacional de Mujeres	1920

Ràfols, Josep.M.	<i>La Primera Guerra Mundial cumple 100 años</i>	<i>s.l, Luppà</i>	s.f
Ratto, Héctor R/ Craviotto, José A/ Burzio, Humberto F	<i>Sarmiento y la Marina de Guerra</i>	<i>Buenos Aires, Departamento de Estudios</i>	1963
Sergi, G.	<i>Compendio de Psicología</i>	<i>Buenos Aires, F. Lajouane</i>	1897
Skorzeny, Otto	<i>Misiones Secretas</i>	<i>Buenos Aires, Cenit</i>	1954
Trama, Gustavo A / Vergara, Evergisto de - Destro, Lucía Alejandra	<i>Reglas de empeñamiento</i>	<i>Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra Conjunta</i>	2013
Triadó, Enrique J.	<i>Historia de la Base Naval Puerto Belgrano</i>	<i>Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales</i>	1991

Departamento Investigación

Proyectos de Investigación Vigentes

1. Evolución del concepto de empleo de las capacidades y medios navales en el nivel operacional, según los profesores de la especialidad de la ESGN.

Director del Proyecto: *CL (R) Alejandro Kenny*

Investigadores: *CN VGM (R) Miguel Isaac / CN VGM (R) Juan José Iglesias / CN VGM (R) Jorge Barrales / CN VGM (R) Waldemar Aquino / Dr. Alejandro Corbacho*

El propósito del PID es analizar la evolución del concepto de empleo de las capacidades y medios navales en el uso de la fuerza en el nivel operacional, que los profesores de las sucesivas cátedras vinculadas a la Estrategia Operacional de la ESGN tuvieron a lo largo de los años,

El objetivo general es determinar los conceptos del nivel operacional aún vigentes, rescatar conceptos olvidados, inferir conceptos novedosos, y recrear los mejores fundamentos elaborados en cada caso, vinculándolos al aporte que las operaciones navales pueden realizar a las operaciones conjuntas y combinadas.

Los objetivos específicos son: recurrir a las fuentes bibliográficas elaboradas en el ámbito de las cátedras Estrategia Operacional y Evolución del Pensamiento Estratégico Naval a lo largo de los años, comparar los conceptos enseñados por los profesores con las principales ideas proclamadas por los clásicos en la materia, y sistematizar y sintetizar la evolución del pensamiento estratégico naval en un campo de estudio delimitado y enseñado en la ESGN a lo largo de los años.

El análisis del pensamiento de los docentes se realiza teniendo en cuenta: 1) la normativa legal; 2) los principios de la guerra; 3) el arte operacional; 4) la doctrina; 5) la historia militar; 6) las experiencias obtenidas a partir de la participación naval en Operaciones de Paz y en los conflictos del Canal Beagle y del Atlántico Sur; 6) la necesidad de operar en forma conjunta y combinada con una concepción estratégica nacional defensiva.

El PID presentado contribuye a iluminar la línea de investigación establecida Evolución del Pensamiento Estratégico Naval, y facilita la necesaria transferencia de conocimientos intergeneracional. También proporciona bases para trabajos complementarios que se realicen en el futuro, que puedan orientarse sobre otros temas vinculados a la Estrategia Naval y al diseño de fuerzas navales. Esto permitirá arrojar todavía más luz sobre la línea de investigación establecida.

2. Un Modelo Superador en la Calidad de Gestión para los Proyectos en Logística Genética

Director: Mg. Walter Zárate

Investigador: CN VGM (R) Jorge González Vásquez

Esta investigación propone analizar los procesos logísticos de Adquisición de la Defensa usando como marco general el método del caso. Tras una revisión bibliográfica se compararán y analizarán teóricamente variables relacionadas con un subproceso seleccionado en particular, del macro proceso de Compras.

Esos parámetros teóricos serán contrastados luego con el modelo del premio a la Calidad estadounidense “Malcolm Baldrige National Quality Award” y otros modelos de mejores prácticas, lo que resulta novedoso ya que no se encuentra bibliografía sobre este tema en particular en nuestro país. Su análisis es central para el Área de Defensa dada la importancia que reviste este tema en términos de mejora en las variables clave de todo proceso: costo, tiempo, calidad y flexibilidad.

Se realizarán entrevistas tanto a los responsables y a los protagonistas de este proceso como a los usuarios/clientes internos junto con el análisis de la documentación relacionada. Vale decir, se articulará el cuerpo de conocimiento académico con el know-how de las prácticas en curso incluyendo el análisis de la cultura institucional.

Del análisis surgirán las bases que permitirán diseñar las propuestas superadoras para la gestión de este proceso y se abrirán perspectivas de estudio tanto para la teoría como para la práctica.

3. Compañías Militares Marítimas

Director: CN de I.M. Luis Mariano Giorgi

Investigador: Mg. Horacio E. Correa

Las Compañías Militares Privadas hacen su aparición en el escenario internacional a partir de la última década del *sigl* o *XX*, luego que la finalización de la guerra fría dejara en evidencia distintos conflictos interestatales e intraestatales irresueltos. Los conflictos de Afganistán e Irak han sido el escenario más evidente de la participación de estas empresas en áreas de conflicto. Paralelamente a esos desarrollos se ha observado la aparición de compañías militares privadas que lenta pero inexorablemente han incluido en su accionar el ámbito marítimo. Conocer ese accionar, el marco legal internacional que las regula y sus falencias y las tendencias en su empleo futuro permitirá lograr una mejor comprensión del fenómeno y su aplicación práctica en distintos escenarios propios de los juegos de guerra desarrollados en esta Escuela de Guerra

4. La Armada Argentina y el peronismo: Profesionalización y medios, política nacional e internacional y conflictos internos durante la primera y segunda presidencia de Juan D. Perón.

Director: *Dra. María Eugenia Santiago*

Investigador: *Lic. Sebastián Morán*

El estudio de las instituciones militares ha sido una de las corrientes en las que han incursionado historiadores, sociólogos, militares, y hombres de otras disciplinas, que en general evidenciaban en ellas un factor de poder que ha tenido gravitación en la historia y la sociedad argentina. Al mismo tiempo, la presidencia de Juan Domingo Perón, sigue siendo analizada desde diferentes perspectivas debido a los grandes cambios y características propias que ha presentado. Sin embargo, hemos observado que no se han realizado estudios académicos trascendentes que hayan estudiado la relación de Perón con la Armada Argentina. Entre otras cuestiones, se pretende explicar la actuación de la Marina de Guerra durante los dos primeros períodos del presidente Juan Domingo Perón (1945 – 1955) y su participación en el derrocamiento del gobierno en 1955.

Requisitos para presentación de proyectos de investigación

El Instituto Universitario Naval a través de la Secretaría de Investigación convoca todos los años a la presentación de Proyectos de Investigación.

La presentación de los proyectos deberá realizarse conforme a la Normativa Vigente en el INUN: Sistema de Acreditación de proyectos (*) y respetando los plazos establecidos.

- El objetivo de estas Convocatorias es formar recursos humanos en investigación y fortalecer las capacidades científicas y tecnológicas del Instituto Universitario Naval.
- Los temas prioritarios deberán estar de acuerdo con las Líneas de Investigación aprobadas en cada Unidad Académica:

Área Estrategia:

- Toma de decisiones en el ámbito estratégico.
- Evolución del Pensamiento Estratégico Naval.
- Estrategia Naval de las naciones en el ámbito regional para el Siglo XXI.

Área Operaciones Navales:

- Interoperabilidad de las Armadas en el ámbito regional.
- Control de los espacios marítimos en el Atlántico Sur.

Área Intereses Marítimos:

- Los recursos vivos y no vivos en los espacios marítimos y plataforma continental de interés nacional.
- Infraestructura y desarrollo costero del litoral marítimo argentino.

Área Logística:

- Producción para la Defensa.
- Investigación y desarrollo para la Defensa.
- Movilización en situaciones de conflicto.

- **La presentación del Proyecto será evaluada en el marco de la normativa vigente referida.**

(*)<http://www.inun.edu.ar/menues/investigacion/normativa/NORMATIVA-Parte%20IyII-Act.10.pdf>

Actividades de intercambio con otras instituciones en 2016

Juegos de Guerra y Manejo de Crisis

La Escuela de Guerra Naval realiza anualmente un conjunto significativo de actividades relacionadas con Simulación y Manejo de Crisis. Para estas actividades el Área Juegos de Guerra diseña los escenarios a utilizar, coordina con distintas organizaciones su ejecución y produce los denominados *Gamebooks* que contienen la información que requieren los participantes para desarrollarlos.

En los últimos dos años, y en coordinación con el Departamento Extensión Universitaria, se han coordinado y ejecutado diversas actividades académicas que han hecho uso de las facilidades de simulación que brinda el Sistema **JUPITER WEB**.

Los juegos que se ejecutan en las facilidades propias mencionadas pueden adquirir básicamente dos formas; que brevemente se describen a continuación:

a. Juegos de Guerra / Crisis, en los que se persigue atender a la solución de un problema esencialmente militar - doctrinario, en cualquiera de sus niveles (táctico, operacional o estratégico), o bien político militar, en los que no se llega al detalle táctico sino al análisis de los efectos de los procesos de planeamiento y toma de decisiones de nivel alto o intermedio (estratégico u operacional) por parte de los participantes. La Escuela de Guerra Naval dirige sus esfuerzos académicos al plano de conducción operacional, razón por la cual las cuestiones de orden táctico no son en principio objeto de simulación aunque podrían ser abordadas en la medida en que se considere apropiado o necesario desde el punto vista académico.

b. Otros Juegos de Simulación en los que se orienta la actividad al análisis, proceso de toma de decisiones y solución de situaciones de crisis, esencialmente no militares, en un contexto relacionado habitualmente con uno o más de los niveles de la administración gubernamental (municipal,

provincial y/o nacional). Se vinculan con temas de gran repercusión social, desastres naturales o antrópicos, emergencias, etc. En estos juegos es posible, al igual que lo que ocurre en situaciones reales, que las fuerzas militares tengan participación con la finalidad de prestar apoyo a las autoridades o llevar a cabo acciones empleando sus medios y su personal. Resulta factible simular escenarios donde se desee experimentar acciones de coordinación inter-agencias, verificar planes o bien realizar training de funcionarios civiles y personal militar en temas relacionados

Durante el corriente año (2016) se han desarrollado una serie de actividades en el país y en el exterior con participación de oficiales de la Plana Mayor y Personal Docente que nos han permitido intercambiar opiniones profesionales y estar presentes en foros de discusión profesional con excelentes resultados.

Estas actividades se detallan a continuación:

Juego de Guerra Interamericano (IAWG) iniciado a partir del 22 de Febrero de 2016, online, se desarrollaron todas las fases de un planeamiento operacional para la solución de una crisis mediante el empleo de una Fuerza Multinacional. Este juego tuvo su Fase de Evaluación y Ceremonia de cierre en la ciudad de México del 22 al 27 de agosto en las instalaciones del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV).



Juego Bilateral de Crisis Argentina – Chile realizado en Viña del Mar del 5 al 9 de Septiembre en el que se desarrollaron aspectos de planeamiento para dar solución a problemas en un contexto de amenazas a la seguridad marítima y al ecosistema en un país insular.



Juego de Simulación – Manejo de Crisis con la Universidad Del Salvador y la Universidad Católica Argentina el día 20 de Septiembre. Esta actividad académica consistió en el planteo y solución de una situación de crisis internacional mediante el empleo de una Fuerza Multinacional operando bajo el mandato de la Organización de las Naciones Unidas. Participaron Oficiales cursantes del Curso de Comando y Estado Mayor (CUCOM). Se realizaron dos simposios parciales y uno final para la obtención de conclusiones y lecciones aprendidas.



Juego de Simulación – Manejo de Crisis (Ejercicio FENIX) con el Instituto del Servicio Exterior de la Nación entre los días 29 y 30 de Noviembre con participación de la totalidad de los alumnos cursantes de CUCOM. Este juego de nivel Estratégico – Operacional permitió a los participantes llevar a la práctica, los conocimientos teóricos adquiridos durante sus respectivas carreras y cursos de formación, aplicando las herramientas necesarias y diseñando cursos de acción para la resolución de los problemas planteados. Como parte de la actividad referida se realizó un Seminario General para la obtención de conclusiones y lecciones aprendidas.

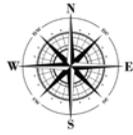


Presentación de trabajos para su publicación en la Revista de la Escuela de Guerra Naval

Requisitos formales para la presentación de artículos

(Estos requisitos tienen la finalidad de facilitar su evaluación, diagramación y edición)

- 1. Formato:** se entregarán en formato digital procesados en un archivo extensión .doc / .docx, sin bloqueos para la revisión y corrección, sin encabezados o pies de página, en formato de página A 4, con fuente Arial, cuerpo 12 e interlineado 1,5, márgenes 2,5 cm. La Dirección de la Revista acusará recibo de los mismos.
- 2. Extensión máxima:** preferentemente hasta 20 carillas (aproximadamente 6000 palabras) incluyendo las citas y bibliografía consultada.
- 3. Títulos y autoría:** se expresará en no más de 8 palabras (50 caracteres), alineado a la izquierda, fuente Arial 14, negrita. Los subtítulos, irán en letra minúscula pero en cuerpo 12. Debajo figurará el nombre y apellido del autor, del mismo modo en tipografía Arial 10.
- 4. Citas bibliográficas y citas al pie de página:** si bien no es excluyente, es conveniente seguir las Normas APA, Sexta Edición.
- 5. Datos del autor:** se incluirá una breve biodata, que no supere las 200 palabras y una foto tipo carnet.
- 6. Resúmenes (abstracts) y palabras clave (key words):** se incluirán uno en español y otro en inglés, con extensión máxima de 100 palabras cada uno. Contendrán hasta 5 palabras clave que permitan indexar el artículo en las bases de datos e Internet.
- 7. Normas generales:** se prefieren los trabajos inéditos pero ello no es causa de exclusión. Ocasionalmente se sugieren modificaciones, de forma o contenido, para adecuarlos a la finalidad académica y áreas de conocimiento abordadas por la revista. Finalizada la selección se comunicará a los autores su resultado.
- 8. Envío:** por correo electrónico a esgnrevista@gmail.com, o por correo postal a Escuela de Guerra Naval – Revista, Av. L. M. Campos 480 – C1426BOP – CABA; hasta el 30 de setiembre de cada año. Luego de esa fecha serán considerados para el número siguiente.
- 9. El Consejo Editor** se reserva el derecho de aceptar o rechazar el material enviado a la Revista, sin necesidad de expresar causa o motivo. Dado el limitado espacio disponible, los artículos seleccionados pueden ser reservados para futuras ediciones.





**INSTITUTO
UNIVERSITARIO NAVAL
UNIDAD ACADÉMICA
ESCUELA DE GUERRA NAVAL**



CARRERAS DE POSGRADO 2017

MAESTRÍA EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

*(Acreditada por CONEAU
RESOLUCIÓN 881/09)*

DURACIÓN:
Un año dividido en dos
cuatrimestres. (Más Tesis)

TÍTULO:
Magister en Estudios
Estratégicos.

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

DIPLOMATURA DE POSGRADO EN GESTIÓN LOGÍSTICA

DURACIÓN:
Un año dividido en dos cuatrimestres
y presentación de Trabajo de
Aplicación Profesional.

TÍTULO:
Diplomado en
Gestión Logística

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

ESPECIALIZACIÓN EN INTERESES MARÍTIMOS

*(Acreditada por CONEAU
RESOLUCIÓN 2014)*

DURACIÓN:
Un año dividido en dos
cuatrimestres y presentación
de Trabajo de Aplicación
Profesional

TÍTULO:
Posgrado en Intereses
Marítimos

HORARIO:
lunes a jueves
de 18:30 a 22:00 hs.

REQUISITOS DE ADMISIÓN:

- Graduados de Carreras Universitarias
- Conocimientos de idioma inglés

CONSULTAR POR BECAS

LUGAR DE DESARROLLO:

**Instituto Universitario Naval
Unidad Académica Escuela
de Guerra Naval**

Av. Luis María Campos 480
1426 - C.A.B.A.

CONSULTAS:

de lunes a jueves de 10 a 20 hs.;
viernes de 10 a 13 hs.

Telefónicas:

(+54 11) 4346-8600 int. 3258
E-MAIL: ua_esgn@ara.mil.ar
Web: www.esgn.edu.ar

- ABIERTA LA INSCRIPCIÓN - INICIO LUNES 6 DE MARZO 2017 -

