

Cuando la Armada Argentina fue tapa del United States Naval Institute *Proceedings*

Capitán de Navío VGM (R) Juan A. Imperiale

El editor del U.S. Naval Institute *Proceedings*, Robert Timberg, relata en su “Página” del número de marzo de 2008 que, en 1981, los entonces editores tuvieron una gran idea que continúa viva en esa revista 27 años después. Se trataba de dejar de lado brevemente su entendible fijación con la Armada Soviética para enfocarse en las muchas otras armadas que navegaban las aguas comunes. Un dibujo a lápiz de un portaaviones argentino recuperando sus aviones, hecho por el renombrado artista aeronáutico R. G. Smith, embellece la tapa de esa primera edición de “Armadas Internacionales”. Esa edición incluía comentarios exhaustivos de las marinas de cada región del mundo, así como artículos que ilustraban las actividades marítimas de naciones individuales... Una reproducción de dicho dibujo acompaña las palabras del Sr. Timberg (en página 4). Ese relato y la reciente operación combinada de buques y aeronaves de la United States Navy y la Armada Argentina frente a nuestras costas, me han incentivado a producir el presente comentario.



En ese número de marzo de 1981 del U.S.N.I. *Proceedings*, además de la tapa, cuya descripción hecha en su portada reproducimos ahora en nuestra “retiración de tapa”, se publicaron el artículo “Marinas de América Latina” del Dr. Robert L. Scheina y la nota profesional titulada “La Armada Argentina” del Teniente de Navío de la U.S. Navy, Robert E. Stumpf, que actuaba como oficial de intercambio en nuestra Segunda División de Destrucción. La introducción del artículo del Dr. Scheina (páginas 22 y 23) se resume a continuación.

Antes de la Segunda Guerra Mundial las marinas de Brasil y Perú eran guiadas por oficiales de los EE.UU. y la de Chile estaba muy influida por la de Gran Bretaña; la de la Argentina miraba hacia Gran Bretaña e Italia pero, en 1910, los analistas de los EE.UU. comparaban con envidia los acorazados de la clase Rivadavia construidos en ese país para la Argentina, especulando que esos buques superaban a los de la clase Arkansas de su propia marina. Entre 1945 y principios de 1970 las marinas de América Latina obtuvieron la mayoría de sus buques en los EE.UU.; se trataba de unidades relativamente nuevas pero que ya se estaban convirtiendo en obsoletas; esto comenzó a cambiar con la competencia de las naciones europeas y el desarrollo de industrias navales locales.

El asunto que más preocupa a las marinas de América Latina es la supervivencia nacional. El comunismo es percibido como la mayor amenaza de dos formas: la guerra convencional, que requeriría la defensa de sus líneas de comunicaciones marítimas. La otra, la guerra contra el terrorismo. Para muchas naciones de la región los recursos del mar son la esperanza económica del futuro. Los soviéticos han usado flotas pesqueras sin respetar los límites jurisdiccionales. La Armada Argentina ha usado la fuerza contra ese accionar y podría haber hecho que los soviéticos reconsideren tales actividades frente a sus costas. Por otra parte, en esa región persisten muchas disputas territoriales; actualmente la más álgida es la existente entre Argentina y Chile. Además, los reclamos de soberanía sobre la Antártida pueden también convertirse en motivo de disputa para distintos actores.

Las más poderosas marinas de América Latina son las de Brasil y la Argentina, que tienen flotas balanceadas, incluyendo un portaaviones liviano cada una. Chile y Perú también tienen fuerzas navales sustanciales pero carecen de adecuadas capacidades de aviación naval y anfibia. Otras marinas, a pesar de sus recientes adquisiciones, aún necesitan mucho desarrollo para dejar de ser fuerzas limitadas. El mejor índice para medir la importancia que cada nación de América Latina otorga a su marina es el desarrollo de su aviación naval y su fuerza anfibia.

Sigue a continuación la transcripción del análisis sobre la Argentina hecho por el Dr. Scheina (página 24).

Dos desafíos inmediatos confrontan a la Armada Argentina. Tiene que apoyar su reclamos sobre el territorio en disputa en el extremo sur del continente y vigilar constantemente la zona de pesca de 200 millas. Esas tareas comparten una solución similar. Primero, se necesita una presencia visible. En las aguas australes ella se realiza mejor por buques de combate menores, tales como las lanchas rápidas de la clase Intrépida construidas en Alemania. La zona de pesca es mejor vigilada por submarinos y las corbetas A-69 construidas en Francia. Segundo, la Flota debe mantener un alto grado de alistamiento. Tercero, debe tener la decisión de usar la fuerza de ser necesario. La reciente confrontación con pesqueros comunistas debiera hacer que un potencial enemigo lo piense dos veces antes de desafiar a la Argentina. Un objetivo de largo alcance es la permanente presencia en la Antártida, de manera de fortalecer los reclamos nacionales. Son claves para lograr ese objetivo el despliegue del nuevo rompehielos Almirante Irizar y la construcción de un buque de abastecimiento antártico de 9.200 toneladas.

El futuro de la Armada Argentina es brillante. Están en camino de resolverse muchos de los problemas de su equipamiento. Se han adquirido aviones de ataque franceses Super Etendard para reemplazar a los A-4Q a bordo del 25 de Mayo en 1981-82. Ello dará a la Armada Argentina un grado de poder sin paralelo en América Latina. Por razones políticas no pudo obtener aviones estadounidenses de

reemplazo. Cuatro fragatas Meko-360 y seis corbetas Meko-140 han sido contratadas en Alemania. Por razones obvias, las fragatas serán equipadas con turbinas británicas Rolls Royce y no por las estadounidenses General Electric. Esos buques estarán operativos entre 1982 y 1986. Este programa relevará a los destructores construidos en los EE.UU. que, no obstante estar envejecidos y sin partes de repuesto, han sido armados con misiles antibuque. Cuatro submarinos TR-1700 y dos TR-1400 han sido encargados a Thyssen Nordseewerke de Alemania para ser armados en la Argentina. Una tercera corbeta A-69 ha sido adquirida en Francia y nuevos buques de investigación y transporte serán construidos en la Argentina. Esto es un incremento en la fortaleza tradicional de su flota. Los líderes navales argentinos deberían estar satisfechos con su desempeño actual, las recientes adquisiciones y las construcciones en progreso. El futuro inmediato no debiera tener sorpresas iniciadas interiormente. Sin embargo, uno no debería sorprenderse si la Armada Argentina actúa con arrojo ante cualquier desafío.

Por su parte, en su nota profesional el teniente Stumpf (páginas 35, 36 y 37) describe la organización de la Armada Argentina, sus fuerzas componentes y sus medios y futuras incorporaciones, trata de nuestro personal y su formación, etc. En particular destaca que los oficiales navales argentinos son profesionales, bien leídos y muy actualizado sobre los desarrollos navales más recientes; destaca también la calidad de nuestros suboficiales. Menciona asimismo el Programa de Intercambio de Personal existente. Finaliza expresando: *El futuro de la Armada luce brillante.*

El número de Marzo de 1981 del U.S.N.I. *Proceedings* no fue el último que tuvo como motivo de tapa la Armada Argentina. En efecto, lo mismo sucedió con el de Mayo de 1983; además de la tapa, cuya descripción hecha en su portada reproducimos en nuestra "retiración", en el Prefacio (página 9) el editor del *Proceedings*, Paul Stillwell, destacaba que:

Por mucho, el evento naval más importante del año 1982 ha sido la guerra en el Atlántico Sur entre Gran Bretaña y la Argentina. En ella se produjo la mayor acción de flota contra flota desde la Segunda Guerra Mundial, pues la importante participación de la marina de los EE.UU. en las guerras de Corea y Vietnam se concentró casi exclusivamente en la proyección del poder a tierra, con poca oposición de las fuerzas navales enemigas. Ha habido también encuentros navales en las guerras en el Medio Oriente pero, ciertamente, ninguna con la escala de la del Atlántico Sur.

En ese número de Mayo de 1983 se publicaron también dos artículos: "La Campaña de las Malvinas", escrito por Robert L. Scheina (página 98) y "La Campaña de las Falkland", por el ex secretario de Defensa de Gran Bretaña John Nott (página 118). El primero de esos artículos fue acompañado (páginas 111 y 112) por un relato del entonces Capitán de Corbeta Alberto Jorge Philipp, titulado "La Odisea de un Piloto de Skyhawk". El editor del *Proceedings* presentó así el artículo del Dr. Scheina:

Cuando Proceedings publicó su primera edición de las marinas internacionales dos años atrás, su tapa mostraba el excelente dibujo de R. G. Smith del portaaviones ARA 25 de Mayo y los



nuevos Super Etendard que lo equipaban. [...] El portaaviones no estaba listo para operar con esos aviones en el conflicto de Malvinas (en español en el original). Eso hizo que los Super Etendard operaran desde bases terrestres, y lo hicieron con éxito

espectacular. Ésta fue la primera guerra naval de la edad de los misiles, producida por una disputa que ha estado fermentando por 150 años en el Atlántico Sur. La mayoría de los lectores en los EE.UU. han obtenido sólo la versión británica de la lucha. La de la otra parte también merece ser contada.

A continuación se resumen algunos de los conceptos más destacados del artículo del Dr. Scheina.

El principal error es creer que el conflicto por las Malvinas se inició a partir de un problema interno del gobierno argentino de 1982; la realidad es que se trataba de una disputa que se inició hace 150 años con la captura británica de las islas.

A partir del incidente con chatarreros argentinos en las Georgias del Sur en marzo de 1982, y tal como pasó con la Primera Guerra Mundial, una sucesión de hechos, aparentemente menores, escalaron para llevar a la Argentina y Gran Bretaña cada vez más cerca de la guerra; ambas podían haber tomado una derrota diferente, pero ninguna podía encontrar una salida honorable para hacerlo.

La Armada Argentina fue factor decisivo en la captura de las Islas y tuvo un rol importante en las acciones aéreas, navales y terrestres que siguieron.

Las mayores frustraciones de la Armada fueron: su incapacidad de enfrentar submarinos nucleares, no haber producido daños con sus submarinos del Tipo 209, la pérdida del *General Belgrano*, la pérdida de aviones aterrizados en las islas por ataques aéreos y la falta de helicópteros para dar movilidad a la infantería de marina.

Las mayores satisfacciones de la Armada fueron: el desempeño de sus embarcaciones destacadas en las Islas, la instalación precaria y el uso efectivo de misiles antibuque en las Islas, el desempeño admirable de su infantería de marina y su aviación naval.

La flota permaneció intacta a pesar de haber enfrentado a la tercera marina más poderosa del mundo y con ello, logró preservar el equilibrio militar en la región.

Los argentinos –y el autor– continúan creyendo que las Malvinas son suyas, aun cuando hayan fracasado hasta ahora sus esfuerzos diplomáticos y militares.

Surgen evidentes, de lo expuesto en el número del U.S.N.I. *Proceedings* de marzo de 1981, los desafíos que enfrentaba la Armada Argentina en esos tiempos y su importancia relativa en el concierto de las naciones. Surge también evidente del número de mayo de 1983 de esa antigua e influyente revista, la imparcialidad con la que trató la Guerra del Atlántico Sur al publicar, tanto un informe oficial firmado por un ex secretario de Defensa de Gran Bretaña como un artículo producido por un reconocido historiador estadounidense, el que no ocultó su simpatía por nuestra causa y nuestra Armada. ■