ARA San Juan: La saga de naufragios, desaparecidos, agresiones contra el país, y vínculos con Gran Bretaña de la Armada Argentina

Category: Latinoamerica
escrito por Leandro Rosso | 28/11/2018

La tragedia del submarino ARA San Juan es otro capítulo de la historia trágica de naufragios, desaparecidos, y atentados en contra del país que acarrea la Armada Argentina. Que se inicia en 1892 con la masacre del ARA Rosales, donde todos los oficiales sobrevivieron, dejando a la deriva al resto de la tripulación. Y lo mismo sucedió un siglo después en 1982 con el crucero ARA General Belgrano, durante la guerra de Malvinas. A lo que se sumaron ínterin los naufragios del ARA Fournier y ARA Guaraní, y ahora el ARA San Juan, que con su pretensión de emular prestaciones de un submarino atómico y vetustes tecnológica, se transformó en una maquina infernal. Los que han naturalizado en dicha fuerza la figura del

desaparecido en “patrulla eterna”, y el arrojo de sus cadáveres en el mar durante la época del terrorismo de estado, en el cual la Armada tuvo una actuación descollante. Habiendo protagonizado previamente notables agresiones contra del país, siendo acusada incluso de responder a intereses británicos durante la caída del gobierno de Perón y la guerra de Malvinas.

Por Lea Ross | @LeandroRoss y Javier Llorens – 28/11/2018

La desaparición y hallazgo del ARA San Juan, acompañado con la pérdida de sus 45 tripulantes, suma un nuevo capítulo de la larga, trágica, y altamente cuestionable historia de la Armada Argentina, de la que nunca ha hecho una mínima autocrítica. Plagada de abandonos, desaparecidos, y atentados en contra los intereses nacionales que supuestamente debería defender.

Así, desde su desaparición el 15 de noviembre de 2017, los familiares de los 45 marinos realizan hasta el día de hoy el reclamo por la aparición de sus seres queridos, o al menos el recupero de sus cuerpos, para poder hacer el indispensable duelo. Tal como lo hacían los familiares de los desaparecidos en la última dictadura cívico-militar (1976-1983). Sufriendo de este modo, en carne propia, la receta que aplicó la Armada Argentina y otras fuerzas en los años de plomo del terrorismo de Estado.

El naufragio coincidió con el dictado de la sentencia en la causa judicial ESMA 3, por parte del Tribunal Oral Federal nº 5, con el que finalizo el juicio más largo de la historia, que duró cinco años. En el que se investigaron 781 casos de privación ilegitima de libertad, torturas, torturas seguidas de muerte, y homicidios, en el que fueron imputados 68 marinos, y resultaron condenados a cadena perpetua 29 de ellos. Entre otros figuras legendarias del terrorismo de estado, como los ex capitanes de fragata Alfredo Astiz el “Angel Rubio”, y Jorge “El Tigre” Acosta. Al mismo tiempo que se abría el juicio oral por la causa ESMA 4, en donde se

investigaron otros 816 hechos similares.

La condena de prisión perpetua recayó también en los pilotos navales Mario Daniel Arrú y Alejandro Domingo D'Agostino, al comprobarse su participación en los "vuelos de la muerte" para arrojar los desaparecidos al mar, para que este se los trague definitivamente. Mediante la existencia de un Comando de Operaciones Navales (COOP) a quienes las Fuerzas de Tareas de todos el país requerían aviones desde los cuales los prisioneros eran arrojados adormecidos con el llamado «Pentonaval» al mar o al Río de Plata.

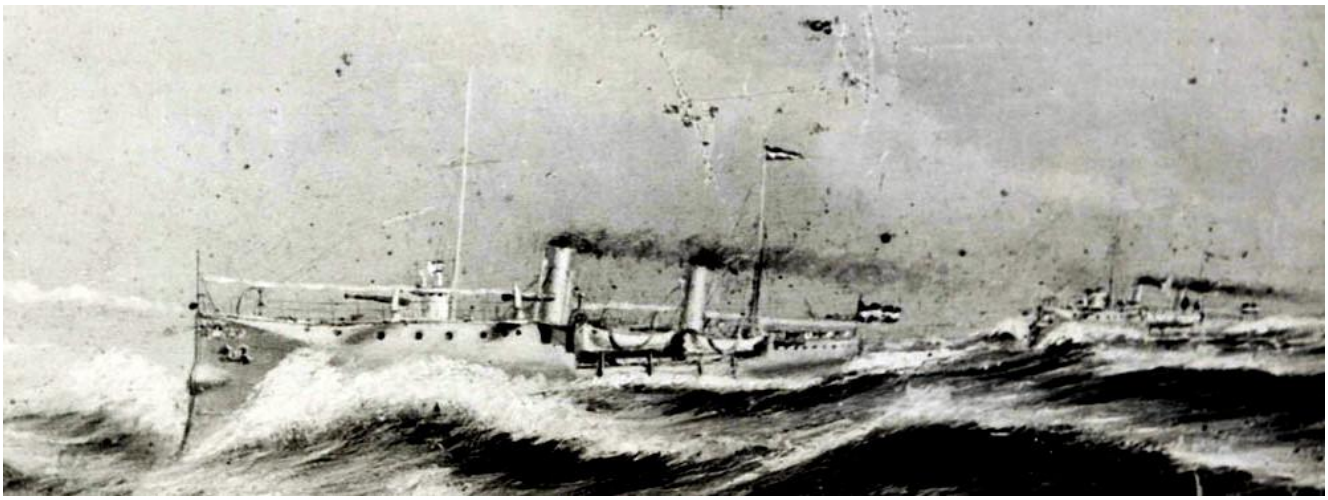
Los desaparecidos son una tradición en la marina argentina, desde por lo menos el siglo XIX. Debido a los sucesivos naufragios de buques de la Armada a cuyos tripulantes se los tragó el mar: el ARA Rosales, el ARA Fournier, el ARA Guarani, y el ARA General Belgrano, al que se ha sumado ahora el ARA San Juan. Distintos barcos de guerra, en cuyo balance hay una enorme desproporción entre las bajas de jefes y oficiales y los subordinados, lo que también sucedió en la guerra de Malvinas.

El caso iniciático del ARA Rosales, hubo incluso un juicio en contra de los sobrevivientes, que eran los de mayor rango y parientes de funcionarios políticos de gran jerarquía, por haber abandonado de modo criminal al resto de la tripulación. Siendo este el inicio de esta funesta historia, donde las pérdidas de navíos y desapariciones del personal de la Armada muestran su contracara que es la construcción de la impunidad.

Curiosamente, los casos del ARA Fournier y ARA Guarani sucedieron en mar chileno, mientras Argentina permanecía en estado de tensión con Chile, quedando la sospecha de que sus respectivos hundimientos habrían sido provocados. Lo que en forma parecida sucedió ahora con el ARA San Juan, al levantarse una sospecha similar, como secuela de la guerra de Malvinas.

O como una absurda y tardía retaliación por parte de la República Popular, en respuesta al hundimiento de un pesquero chino por parte de la Armada Argentina, al comienzo del gobierno de presidente Mauricio Macri. Hipótesis que el hallazgo de los restos del ARA San Juan desmintieron enteramente.

El ARA Rosales (1892)



Litografía del ARA Los Rosales, por A. Silvestrini.

El naufragio y posterior juicio penal por el ARA Rosales, es un caso testigo de la impunidad de los jefes de la Armada, a partir de sus fuertes lazos con el poder político. En julio de 1892, este flamante buque cazatorpedero partió junto a otros navíos rumbo a España, para participar de las celebraciones por el 400 aniversario del desembarco de Cristóbal Colón. El mando estaba a cargo del capitán de Corbeta Leopoldo Funes.

Pero en la madrugada del 8 de julio, fuertes olas y el supuesto choque contra un escollo cercano al Cabo Polonio en Uruguay, llevaron al ARA Rosales a su hundimiento. En el siniestro se perdieron sesenta de los setenta y nueve tripulantes del buque, cincuenta y cinco de los cuales resultaron desaparecidos. La dotación estaba integrada por 14 oficiales, una veintena de suboficiales y marineros, y el resto por conscriptos reclutados en lo profundo de la provincia de Córdoba, que nunca habían visto el mar.

La nave de fabricación inglesa estaba diseñada para 47 tripulantes, por ello ante la insuficiencia de botes salvavidas, de los 79 tripulantes que iban a bordo, finalmente sobrevivieron solo 19 personas del naufragio, que muy dificultosamente lograron llegar vivas al faro de Cabo Polonio, en las costa de Uruguay.

Que integraban la plana mayor de la tripulación, incluyendo el capitán Funes, que era sobrino de la esposa del ex presidente Julio Argentino Roca, Clara Funes de Roca. Y del ex presidente Miguel Juárez Celman casado con Elisa Funes, la hermana de Clara. Razón por la que eran cuñados Roca, y Juárez Celman, que lo sucedió en la presidencia de la Nación. Lo que habla del nepotismo existente entonces, que poco ha menguado hasta ahora.

A su vez el segundo comandante y también sobreviviente, Jorge Victorica, era hijo del diputado Víctor Victorica y sobrino de Benjamín Victorica, nominado ya para el cargo de ministro de Guerra y Marina del futuro presidente, Luis Sáenz Peña. Y por su parte el oficial Florencio Donovan, era hijo del jefe de policía. Todos pertenecientes al Partido Autonomista liderado por Roca, y el entonces presidente de la Nación Carlos Pellegrini.

Al naufragar el ARA Rosales, solo había cumplido 16 meses en servicio, tras ser botado en Inglaterra. Y ya en su viaje inaugural desde allí, había estado a punto de naufragar en las costas de Brasil, por un desperfecto en una escotilla de su cubierta. Luego había protagonizado un choque contra otro navío, que había aflojado chapas y remaches sobre su línea de flotación. No obstante el capitán Funes en su afán de integrar la comitiva que iba a Europa, ocultó el hecho que no se había terminado su reparación.

La versión oficial que dio la plana mayor del ARA Rosales, fue que se encontró con una terrible tempestad, la que acorde con la ley de Murphy *“la naturaleza se alía con la falla*

escondida”, había aflojado la chapas y remaches del buque, llenándolo de agua, para finalmente encallar en un escollo no señalado en los mapas. Y que ante la insuficiencia de botes salvavidas Funes había dispuesto la construcción de una balsa, para evacuar a todos los tripulantes de la embarcación.

No obstante el 13 de septiembre de 1892, el diario La Nación publicó la declaraciones de un interviniente en el naufragio, el marinero Antonio Battaglia, que contradecía frontalmente el relato del capitán Funes: *“Relata Batalla (sic) los hechos de la manera siguiente: que cuando su capitán y demás oficiales estuvieron convencidos de que todo el esfuerzo era inútil, en presencia de las averías ocasionadas al barco por el bravío temporal, y que nada obtendrían ya, por más que se hizo cuanto fue humanamente posible por librarle de las aguas que lo llenaban constantemente, resolvieron embarcarse en uno de los botes con dos marineros solamente que serían ocupados en dirigir las velas y remar durante el camino.”*

“Antes de abandonar el buque, el contramaestre que se decía había sido encargado de dirigir la balsa, fue designado para encerrar al resto de la tripulación en la bodega, que desesperada sobre cubierta clamaba por que no se la dejara abandonada, en tanto que la oficialidad, revólver en mano, los rechazaba. Fue en aquel momento en que Batalla fue herido de un hachazo en la pierna en el instante que trataba de subir al bote en que éstos se encontraban y fue también en aquel momento que el citado contramaestre era muerto de un balazo por otro oficial, porque alegando el estado de enfermedad en que se encontraba, pedía a su capitán lo condujera junto a él y demás oficiales en camino de salvarse”.

Posteriormente el diario de los Mitre hizo una confusa retractación, diciendo que Batalla no era Battaglia, y se trataba de un delincuente e impostor. Pero por su parte en su edición del 25 de septiembre el periódico *“El Economista Argentino”* insistió: “*¿Qué ha sucedido en aquella terrible tragedia que tenía por escenario el insondable océano? Un*

buque perdido en pleno océano sin choque de escollo, sin colisión alguna; toda su oficialidad salvada en un bote y la tropa desaparecida. No conocemos todos los naufragios pero estamos seguros que será una cosa bien rara que en el naufragio de un buque de guerra se ***salven todos los oficiales, pereciendo la tropa***".

En consecuencia el oficial Pedro Mohorade perteneciente a la dotación del ARA Rosales, solicitó al Estado Mayor de la Armada, que llevara a cabo una investigación, a partir de la publicación de esos medios periodísticos. La cual recayó inicialmente en el capitán Antonio Pérez, quién finalmente imputó al capitán Funes y libró de responsabilidades al resto de la dotación, a la par que renunció por supuestas razones de salud.

Como trascendió que había renunciado por las presiones recibidas por el roquismo para que absolviera también de culpa y cargo a Funes, su dictamen no fue aceptado. Y se encargó la investigación el capitán Jorge Holson Lowry, que gozaba de un alto prestigio en la Armada, y se había desempeñado en la meritocratica marina de EEUU. Quien solicitó la detención a Funes y en marzo de 1893, entregó las conclusiones de la investigación sobre el ARA Rosales.

Según su investigación, cuyo desarrollo fue entorpecido con numerosas chicanas por parte de los imputados, la versión del capitán Funes era inverosímil. Su conclusión era que el ARA Rosales no sufrió ningún rumbo en el casco, ya que de haber ocurrido, hubiera ocasionado el hundimiento en forma mucho más rápida. No habiendo rumbo, el agua penetraba al buque solamente por la cubierta, y por ello consideró que el buque fue abandonado precipitadamente por Funes, púes "*aún faltaban llenarse de agua algo más de la quinta parte del volumen total de la capacidad del casco para que hubiera estado próximo a hundirse*".

Y que además el ARA Rosales carecía de arboladura, como para

construir la supuesta balsa de la versión de Funes. A quien acusó también de no haber distribuido a los oficiales en los distintos botes y en la supuesta balsa. Y haber abandonado el buque primero en la lancha de sotavento, para facilitar su salvamento. Lowry imputo además al capitán Funes de haber asesinado al alférez Miguel Giralt, con quien había tenido una violenta discusión por su actitud, amenazándolo Giralt con declarar la verdad, por lo que al tocar tierra habría recibido un balazo de Funes.

No obstante el Auditor General de Guerra y Marina, Daniel Escalada, consideró incompleto el sumario y se lo devolvió, aconsejando ahondar sobre la construcción de la supuesta balsa destinada a salvar a los suboficiales y marineros, y la evolución posterior de los eventos sobre ella. Lowry completó la investigación a fines de diciembre de 1893, y pidió la pena de muerte para el capitán de Corbeta Leopoldo Funes, acusándolo de perder el ARA Rosales, y de conducta criminal culpable por el abandono anticipado y premeditado de la tripulación.

Pidió además una condena de diez años de prisión para el teniente de navío Jorge Victorica, por haber informado que la balsa de salvamento había sido construida para contener todos los tripulantes restantes, y que el embarco se había realizado con normalidad. Y para el teniente de Fragata Pedro Mohorade, por fingir estar lesionado y embarcar en la lancha del Comandante, cuando había sido designado para conducir la lancha de los suboficiales, que finalmente se perdió.

Para el resto de los sobrevivientes solicitó seis años de prisión, cuyo cumplimiento redujo a la mitad en los casos de dos alféreces, y tres tripulantes, entre ellos Battaglia, por la colaboración que habían brindado al esclarecimiento de la investigación. Y respecto el alférez Julio Irízar, que luego tuvo una destacada actuación en el salvamento de la expedición sueca de Otto Nordenskjöld en la Antártida, y por ello el ARA Irizar lleva su apellido, lo absolvió porque no era tripulante

del buque, sino solo un pasajero que iba con destino a Londres, para recibir un nuevo buque para la Armada.

Los alegatos de los defensores tomaron meses, los que se basaron en altisonantes discursos nacionalistas, referidos el patriotismo y el honor de la Armada, justificando las actitudes de los sobrevivientes por lo extremo de la situación que les tocó vivir. Y así a principios de 1984, cuando la opinión pública se había olvidado del ARA Rosales, el Consejo Supremo de Oficiales de la Armada, absolvió a todos los imputados. El único que recibió un castigo fue el capitán Funes, a quien se condenó a un año de inhabilitación por impericia profesional.

El presidente Sáenz Peña refrendó el fallo, y ordenó el archivo da las actuaciones. Alegando conforme las sugerencias del ex presidente Roca, el tío político de Funes, a quién estaba políticamente subordinado, que la Nación necesitaba olvidar los incidentes penosos que solo servían para crear discordia y dificultar la construcción del futuro. Y sobre los infortunados reclutas cordobeses no hubo siquiera una mención.

https://www.histarmar.com.ar/AcademiaUruguayaMyFl/2007/NaufragioRosales.htm

http://talesofriverside.blogspot.com/2009/12/el-naufragio-de-la-rosales.html

"Condenar a Funes y a sus oficiales hubiera sido reconocer una mancha negra, un crimen inenarrable en la historia de la institución. Como jueces, jurídicamente hablando, sólo tenían como pruebas en contra las contradicciones en las declaraciones. (…) Los sobrevivientes de la "Rosales" son absueltos por falta de pruebas. Y desde ese día en la Marina no se habló más de la tragedia, como si no hubiera ocurrido. Pero si bien al capitán Funes se lo absolvió y no se tomó ninguna medida disciplinaria interna contra él, lo rodeó

siempre un silencio incómodo, un disimulado pero constante aislamiento", dice Osvaldo Bayer en su libro **"El naufragio de la *Rosales*: una tragedia argentina"**.

El ARA Fournier (1949)

Foto de archivo del ARA Fournier.

El rastreador ARA Fournier de fabricación nacional, había partido de la Base Naval de Ushuaia el 21 de septiembre del año 1949, a las 7:40 horas. Tenía programado atravesar el Estrecho de Magallanes y retornar a la ciudad austral. A las 16:30 horas, se recibió un último mensaje telegráfico del buque. Ya para la noche, el temporal se había avecinado por esas zonas. A partir de las diez de la noche, se perdió toda comunicación.

El 23 de septiembre, distintas embarcaciones de la flota argentina y chilena fueron en busca del ARA Fournier. Y el 4 de octubre de ese año, se confirmó el hundimiento del barco. La versión oficial dijo que había coalicionado contra una formación rocosa que no estaba presente en las cartas de navegación. Solo fueron hallados nueve cuerpos de los 77 tripulantes embarcados, computándose 68 marinos desaparecidos.

La nave estaba comandada por el capitán de Corbeta Carlos Negri, secundado por 6 oficiales, 28 suboficiales, y 42 marineros. A continuación, se hace un extracto del testimonio de Hugo Alsina Calderón, capitán de navío y segundo comandante del patrullero chileno Lautaro, que colaboró en la búsqueda

del ARA Fournier:

Muy desmoralizados, los 5 buques de la flotilla, el Lautaro y 4 naves argentinas, fondearon ese anochecer en puerto Morris. Al comentar los sucesos del día, antes de planificar el trabajo para el día siguiente, en reunión de Comandantes con sus Oficiales de Operaciones, el Comandante del buque argentino Spiro, gemelo del Fournier, sorprendido comentó que navegando frente a la caleta Zig-Zag, a la altura de puerto Cono, -a la entrada del canal Gabriel-, había visto a un poblador tan despistado, que en su bote tenía izada la Bandera de Chile al revés, es decir con la estrella hacia abajo y el color rojo hacia arriba.

Los chilenos saltamos en el acto y le explicamos al argentino que esa acción del poblador no era descuido ni ignorancia, sino que al izar la bandera en esa forma el hombre estaba pidiendo auxilio… El Spiro se dirigió a todo andar a caleta Zig-Zag, donde fondeó y envió un bote a tierra al mando de un teniente. En tierra el poblador, hijo de chilote y yagana, le informó que unos 20 días atrás, había visto pasar un bote, llevado por la corriente. Echó su chalana al agua y lo alcanzó, encontrando dentro de él a dos cadáveres de marinos…

La noticia fue transmitida a la III Zona Naval y de ahí a las autoridades navales argentinas, las que ordenaron el despacho de tres naves más, para proseguir la búsqueda, entre ellos una nave de la Flota de Mar. Era un hecho que ***no había sobrevivientes; que el Fournier había violado la soberanía chilena entrando sin permiso a sus aguas interiores, y que se había hundido totalmente en un punto cercano a caleta Zig-Zag****, en el llamado seno Magdalena. El área de busca se reducía ahora a una de 20 por 25 millas solamente, lo que facilitaba mucho nuestro trabajo…*

En la orilla del canal Gabriel fueron encontrados los cuerpos sin vida de dos marineros más, y como el invierno austral aún no terminaba y el clima en general continuaba frío y seco, los

restos estaban en buen estado de conservación, pero con su piel ennegrecida, quemada por el frío… La noche estaba clara, había luna llena pero negros nubarrones la cubrían por momentos, dándole al escenario un macabro dramatismo.

El teniente, a su regreso, muy emocionado, relató un hallazgo dantesco. A unos 20 m de la playa, medio iluminada por la luz azuleja del proyector apareció ante sus ojos un cuadro terrible: una balsa con cinco cuerpos sentados en la borda, con los pies hacia adentro, abrazados y acurrucados unos contra otros. Todos llevaban capotes o gruesas ropas de abrigo. La piel de todos ellos estaba ennegrecida por efecto del intenso frio. Era evidente que murieron antes de llegar a la orilla; la causa: el frío austral.

El traslado de los restos mortales de estos marinos fue largo y penoso. Fueron embarcados en una chalupa y llevados a bordo del Lautaro, donde fueron colocados respetuosamente en toldilla, cubiertos con pabellones chilenos, excepto el Comandante, que fue cubierto con la única Bandera de Argentina existente a bordo…

La esforzada labor de los buques chilenos fue ampliamente reconocida por la Armada y el gobierno argentino, tanto que su Presidente, Juan Domingo Perón, extendió una invitación especial para que el patrullero Lautaro fuera a Buenos Aires a recibir los agradecimientos del pueblo argentino por un trabajo sin descanso e ininterrumpido de más de un mes, en una zona inhóspita y de clima muy duro, sin volver a sus hogares que se encontraban a pocas millas de distancia.

El gobierno chileno declinó la invitación. ***No se podía dejar de lado el hecho de que el accidente se había producido mientras se llevaba a cabo una acción no autorizada por parte de la Armada Argentina.*** *Pese a lo anterior, el Gobierno argentino, por intermedio de su Armada, decidió condecorar a los oficiales y algunos tripulantes del patrullero Lautaro, distinción que se entregó, tiempo más tarde, en la Embajada*

Argentina en Santiago de Chile”.

De esta manera el presidente Perón, trató a toda costa de atenuar la rivalidad del ABC, Argentina, Brasil, y Chile, fomentada desde el exterior, que había llevado a estos países a lo largo de sus existencias a una carrera armamentística y de recursos destinados a la defensa, y a fortalecer políticamente el factor militar, que carecían de proporción con sus necesidades internas.

El ARA Guaraní (1958)

Foto de archivo del ARA Guaraní

El buque de salvamento ARA Guaraní (R-7) de origen estadounidense, había tenido un rol central en la disputa entre las repúblicas de Argentina y Chile por la posesión del islote Snipe, ubicado en el canal de Beagle. En 1958 la flota chilena había instalado una baliza en esa pequeña isla y la respuesta argentina no se hizo esperar.

Estando la Armada Argentina bajo las órdenes del almirante Isaac Rojas, conspicuo integrante de la llamada Revolución Libertadora que había destituido al presidente Juan Domingo Perón en 1955, contando con el apoyo del presidente de facto Eugenio Aramburu, está envió al ARA Guaraní a destruir esa instalación. Así en mayo, el buque efectuó disparos con

ametralladoras contra la baliza, y sus tripulantes desembarcaron en Snipe para instalar otra baliza. Dichos acontecimientos generaron graves tensiones entre ambos países, que luego se resolvieron por vía diplomática.

Isaac Rojas.

Luego en octubre de ese año, el ARA Guaraní atracó en la base de Ushuaia como apoyo logístico al vuelo del Douglas DC-4, que tenía como misión transportar medicamentos y plasma para la operación de un capitán que estaba en suelo antártico. El viaje aéreo se concretó, pero el buque padeció un fuerte temporal al suroeste de la isla Nueva. Desde allí informó que buscó refugio para reparar una avería en una tapa de escotilla, por la cual embarcaba agua en la popa y sala de máquinas. Una comunicación posterior, que se truncó, fue la última señal del buque.

Tras las correspondientes expediciones de búsqueda, a fines de octubre el ARA Guaraní fue declarado perdido, y sus 38 tripulantes desaparecidos. Estaba a cargo del capitán de Corbeta Gerardo Zaratiegui, secundado por 5 oficiales, 19 suboficiales, 5 marineros, y 8 conscriptos.

El fatídico año 1955 protagonizado por la Armada Argentina

Rojas murió en su casa en el año 1993, luego de haber recibido la visita del presidente peronista Carlos Saúl Menem, como muestra de reconciliación, sin haber concretado autocrítica alguna por su parte. No obstante las gravísimos hechos protagonizados por la Armada Argentina, en la denominada Revolución Libertadora de 1955.

Los que comenzaron con un absurdo y brutal bombardeo a la Casa Rosada y Plaza de Mayo en junio de 1955, por parte de la aviación de la Armada, con el objetivo de asesinar a Perón. Que dejó centenares de víctimas, y encrespó el conflicto entre el gobierno peronista y la oposición a niveles indecibles. Y culminaron con la Revolución Libertadora de septiembre, en la que la Armada al mando de Rojas bombardeó la destilería de YPF de La Plata, y amenazó luego con bombardear a Buenos Aires. Obligando así a la renuncia de Perón, su refugio en la embajada de Paraguay, y su posterior asilo en ese país.

El mismo Perón tres veces presidente de la Nación, en su libro ***"Yo, Juan Domingo"*** realizó una cruda descripción de la esencia antinacional de la Armada Argentina, y su confluencia con los intereses británicos, diciendo:

«La historia con la Marina es una cosa un poco larga. Casi todas las marinas del mundo están un poco desligadas de su país. Viven más bien en el océano que en su país. Y, dentro de eso, también están un poco ligadas a la marina inglesa. Todavía llevan el luto por [el almirante inglés] Nelson en el pañuelo negro que usan. En la Argentina mucho más, porque han sido instruidos por los ingleses y, como bien se sabe, la revolución de 1955 nos la hicieron los ingleses por un motivo económico. Argentina era una colonia de Inglaterra. Nuestra independencia económica sirvió para librarnos de Inglaterra.”

“La Marina está formada por jefes y oficiales que son en su mayoría masones del rito celeste escocés, rito al que pertenece la marina inglesa. Nosotros sabíamos que Inglaterra estaba dirigiendo y financiando esto y por eso le retiramos toda la munición a la Marina. No les dejamos ni las espoletas de los cañones. Pero los ingleses, desde las bases de las Islas Malvinas, no solamente les facilitaron esas municiones sino que también los abastecieron de combustible y de alimentos desde Montevideo.”

Pero lamentablemente la historia no es tan lineal ni rosa como la describe Perón. Comenzando por la nacionalización de los ferrocarriles que hizo al comienzo de su primer Gobierno, a cambio de la deuda que el Reino Unido mantenía con Argentina, producto del déficit comercial acumulado a lo largo de la Segunda Guerra Mundial. Y la verdad histórica señala que paradojalmente, la nacionalización de los ferrocarriles por parte de Argentina, fue en realidad la concreción de una vieja aspiración inglesa. Conforme lo insinúa el tratado Eddy – Miranda, firmado durante el gobierno de Perón en 1946.

https://www.lanacion.com.ar/685319-renegociaciones-con-trampa

A su vez ante el fracaso del plan económico, Perón a partir de 1953 buscó el respaldo de EEUU, arribando así al famoso contrato con la Standar Oil of California, hoy Chevrón. Por el que le otorgó la concesión de explotación del petróleo, en una

extensísima área del entonces territorio nacional de Santa Cruz.

Cuyas riquezas petrolíferas que se extienden hacia Malvinas, eran altamente valorizadas por el Reino Unido. Razón por la que en 1908, cuando Winston Churchill se desempeñaba como subsecretario de Colonias, promulgó una carta patente, denominando *"Tierra de la Reina Isabel"* un extenso territorio que iba desde las islas Georgias, hasta el sur de Chile, pasando por las islas Malvinas, la isla de Tierra, y el sur de Santa Cruz.

Razón por lo que esa concesión petrolera de Perón, resultó inadmisible para el influyente primer ministro inglés, que tras triunfar en la Segunda Guerra Mundial acababa de terminar su segundo mandato. Y en su larga trayectoria, había logrado que Inglaterra se impusiera en la Primera y Segunda Guerra Mundial, con la estrategia que había desarrollado como subsecretario de Colonias, secretario de Comercio, y Lord del Almirantazgo, de reconvertir las naves de la Navy Royal del carbón al petróleo. Mediante la creación de la petrolera estatal BP (British Petroleum) y el descubrimiento de fuentes de abastecimiento en la costa de los mares en Persia, Malasia, y Comodoro Rivadavia.

En cuyas costas se libró la batalla naval decisiva de la Primera Guerra Mundial, la de Malvinas, con la que Alemania, que había obtenido la síntesis del nitrógeno con el avance de su química , intento cortar la ruta del Nitro de Chile, que era la base natural del explosivo estratégico de entonces, la nitroglicerina.

Y resultó derrotada por la mayor performance de los modernos navíos ingleses, impulsados por el petróleo supuestamente descubierto en 1908 en Comodoro Rivadavia, mientras se buscaba agua. Yendo a parar al fondo del mar 2.200 marinos alemanes, el almirante Maximilian von Spee y sus dos hijos, y los cuatro buques que integraban su escuadra, sin que la escuadra inglesa

realizara el mínimo esfuerzo en rescate de los naúfragos.

En su libro ***"La Fuerza es el derecho de las bestias"***, en el capítulo donde detalla "los prolegómenos de la traición" refiriéndose al levantamiento militar en su contra, Perón realiza una semblanza adicional respecto la Armada Argentina. Describiéndola como una fuerza exenta de todo interés nacional, y una burocracia peligrosa y corrupta, señalando que la tragedia del ARA Rosales fue el posible inicio de esa tradición tan cuestionada:

"La marina es campo fértil para sembrar esta clase de cizaña. Reclutados fuera de los elementos populares, educados en la modalidad en tanto internacionalista, carecen de índice patriótico como institución. ***Sus oficiales, alejados del sentido de nacionalidad, constituyen una casta aparte, preocupados más de la suerte de la marina que de los intereses de la Patria.***

Herederos de tradiciones ajenas, pues nuestra marina carece de tradición, se siente siempre inclinada a despreciar lo propio. Ignorante en general, con un barniz de sociabilidad mundana, viven al margen de la profesión. Son más bien empleados de la profesión que profesionales. Navegan cuando están obligados a ello. Lo normal es que el 80% viva en tierra en puestos burocráticos en los numerosos comandos y organismos que hacen de la marina una ***burocracia peligrosa y perjudicial para la Nación.***

Algunos hechos salientes de la actividad marinera, no le son tampoco favorables como institución. ***El famoso "caso de la Rosales", un naufragio de una nave de guerra en que sólo se salvaron los oficiales, fue el comienzo de una triste traición marinera.*** *El final de esa traición, a través del choque de otras unidades en pleno mar, sin sanciones sino para algún subalterno, culmina con esta traición al Pueblo. Triste experiencia para la República que tantos sacrificios realizó para enarbolar un pabellón en barcos con honra. Este Pueblo*

que trabajó y luchó para sostenerlos debe sentirse muy defraudado.

La descomposición de la marina de guerra alcanza límites inconcebibles en algunos casos que son índice de un estado de generalización. Durante mi gobierno se sancionó severamente el contrabando y en esta actividad delictuosa estuvieron incurso numerosos oficiales de la marina que prestaban sus barcos para el transporte clandestino de mercaderías al país. Es indudable que una sanción semejante no hizo simpático al gobierno en el ambiente de la marina, pero, era necesario terminar con este tipo de delincuencia descubierta, pues se había llegado a límites intolerables.

La Dirección de Aduanas denunció en su oportunidad la existencia de una cadena de negocios para la venta de heladeras, aparatos de televisión, lavarropas, medias de nylon, etc., que era surtida por oficiales de la marina, dirigidos por el Contralmirante [Isaac] Rojas y un socio testaferro de apellido Jiménez, con negocios en la Avenida Cabildo y otras arterias. La ***revolución frustró estas investigaciones*** *pero, los hechos determinan un estado de cosas ilustrativo. Estos eran los "idealistas libertadores" que venían a salvar a la fuerza a un Pueblo que los repudia siempre".*

Los "azules" versus "colorados" de la Armada Argentina y la masacre de Trelew

En 1962 acaeció en Argentina un nuevo golpe de Estado, que derrocó al entonces presidente Arturo Frondizi. Motivado por el triunfo electoral obtenido por el peronismo en varias provincias, como resultado del intento de legalizar al peronismo por parte de Frondizi. En cumplimiento de lo pactado con el ex presidente Perón en el exilio, para obtener el voto peronista que le permitió ser elegido presidente en 1958.

Como una derivación de dicho golpe, asumió la presidencia José

María Guido. Pero quedó latente una profunda división entre las fuerzas armadas, en la cual por un lado estaban los "azules", que consideraban al peronismo como un recurso en contra del avance del comunismo. Y por otro lado los "colorados", que eran acérrimos antiperonistas, y consideraban el peronismo como un antecedente del comunismo. Posición sumamente arraigada en la Armada Argentina, por la influencia que mantenía en esta el almirante Rojas.

Esta tensión interna entre azules, liderados por el Gral Juan Carlos Onganía, y colorados entronizados en la Armada, se dirimió bélicamente mediante diversas escaramuzas que se sucedieron entre septiembre de 1962 y abril de 1963, convirtiendo a Argentina en un campo de batalla. Con un saldo de 14 muertos y 25 heridos, aunque no pudo confirmarse exactamente el número de víctimas. Y 12 tanques y 24 aviones destruidos en tierra.

La Fuerza Aérea se plegó a los "azules", mientras que un sector del Ejercito se unió a los colorados. En septiembre después de diversas refriegas, los colorados del Ejército se rindieron, y el Gral Onganía fue designado por el presidente Guido comandante en Jefe del Ejército. Cuya escasa antigüedad obligó al retiro de una gran cantidad de generales más antiguos.

Onganía emitió entonces el famoso Comunicado 150, redactado por Mariano Grondona, con el cual los vencedores se comprometieron a velar *"para que el pueblo votara libremente y que esa voluntad sea respetada por todos"*. No obstante pocos años después en 1966, encabezó el golpe de la "Revolución Argentina" que destituyó al presidente Humberto Illia, quien había arribado al poder mediante la proscripción electoral del peronismo.

En abril de 1963 se produjo el último remezón del enfrentamiento entre azules y colorados, con los primeros derramamientos de sangre. Comenzó con el levantamiento del

comandante de Punta Indio, capitán de navío Santiago Sabarots de la Armada. Quien intentó que el 8.º Regimiento de Tanques de Magdalena del Ejercito se plegara al golpe. Al no lograrlo, la aviación naval de la Armada lo atacó, al mismo tiempo que tropas de Infantería de Marina marchaban desde Punta Indio hacia La Plata.

Mientras tanto en Bahía Blanca, las tropas de la Base Naval Puerto Belgrano, que era considerada el símbolo de la Revolución Libertadora, forzaron al 5.º Regimiento de Infantería del Ejército a rendirse. Simultáneamente se sucedieron atentados a altos mandos de los azules, ejecutados por colorados, que se hacían pasar por «comandos civiles» que habían actuado en el golpe de 1955. Y también se registraron enfrentamientos en Mar del Plata.

Por su parte la Fuerza Aérea bombardeó Punta Indio, destruyendo cinco aviones navales en tierra. Y los tanques del 8.º Regimiento, con el apoyo de refuerzos provenientes de Campo de Mayo, ingresaron a la base y la encontraron abandonada, mientras que el capitán Sabarots había escapado a Uruguay, dejando atrás una estela de muertos, heridos, y daños a bienes militares y civiles.

Como si la Armada Argentina estuviera empecinada en sembrar la discordia demencial, también fue la protagonista de la masacre de Trelew el 22 de agosto de 1972. Que fue el huevo de la serpiente de la violencia demencial que vino después, al asesinar a sangre fría a 16 integrantes de organizaciones peronistas e izquierdistas que había intentado escapar del penal de Rawson, y habían sido recluidos en esa base aeronaval.

Al respecto el entonces capitán de navío Horacio Mayorga a cargo de la base declaró frente a todo el personal de esa dependencia: *“No es necesario explicar nada. Debemos dejar de lado estúpidas discusiones que la Armada no tiene que esforzarse en explicar.* ***Lo hecho bien hecho está. Se hizo lo***

que se tenía que hacer. No hay que disculparse porque no hay culpa. La muerte está en el plan de Dios no para castigo sino para la reflexión de muchos”.

Con esa masacre y sus declaraciones posteriores, la Armada Argentina dio inicio al terrorismo de estado. El que en lugar de llamar a la reflexión, indujo a un desprendimiento de una organización subversiva (ERP 22) a dedicarse a asesinar a quienes de alguna manera estuvieran relacionados con ella. Incrementándose así el espiral de la violencia a límites que iban mucho más allá de la política, para caer en la venganza personal hasta terminar en una ordalía de sangre.

La intentona de guerra con Chile impulsada por la Armada Argentina

En 1978, durante la última dictadura, el almirante Rojas, la Armada Argentina comandada por el almirante Eduardo Massera, y los generales de tristísima memoria Guillermo Suarez Mason y Benjamín Menéndez, eran los fervientes partidarios de emprender la vía bélica contra Chile, con motivo del fallo adverso de su Majestad Británica por la disputa del conflicto por el Beagle.

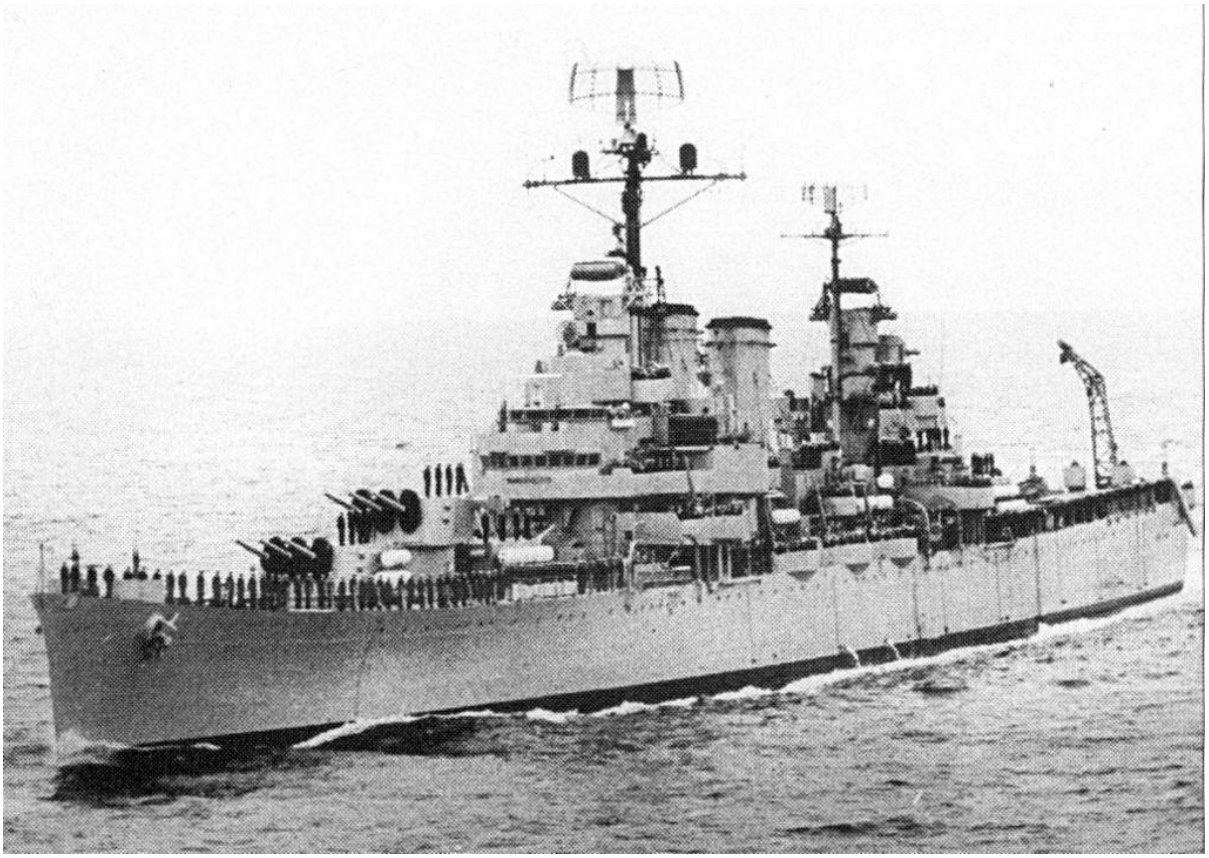
Contaban para ello con un plan demencial, consistente en bombardear Santiago, y ocupar militarmente el sur de Chile, para la que incluso se habían falsificado escudos chilenos para llevarla a cabo. El cual era impulsado por la diplomacia británica y el secretario de estado Henry Kissinger, que había visitado al país con motivo del Campeonato Mundial de Futbol de ese año. Y fue impedido por la decisiva intervención del presidente de EEUU Jimmy Carter y el Vaticano.

Esa absurda invasión habría desestabilizado al Cono Sur, por la rivalidad del ABC, y seguramente al ser señalada como la agresora, habría dejado a Argentina sola y aislada en el concierto de las naciones. Tal como le sucedió al Irak de Saddan Hussein dos décadas después, tras la invasión a Kuwait.

En ese marco seguramente se habrían reflotado viejos planes de la geopolítica británica, que se ve visualizado en la trocha de sus ferrocarriles, consistente en dividir al país -conforme lo había insinuado el mismo Kissinger- en cuatro. La Republica Mesopotámica con capital en Paraná, la Republica Nordestina con capital en Rosario, la República del Plata con capital en Buenos Aires, y la Patagonia.

Lo cual con la disolución de la República Argentina, le habría permitido a Gran Bretaña ganar limpiamente el contencioso de Malvinas. El cual se habría visto facilitado, como sucedió con Alemania tras la Segunda Guerra Mundial, con el colapso moral sumado al colapso bélico, del descubrimiento de los campos de detención clandestinos de detención, tortura, y desaparición de personas, que había instaurado la última dictadura militar.

El ARA General Belgrano (1982)



ARA General Belgrano

En los inicios de la guerra de Malvinas, el 2 de mayo de 1982

a las 17 horas, el crucero ARA General Belgrano (C-4) un barco estadounidense proveniente de la segunda Guerra Mundial, carente de defensa antisubmarina, recibió dos torpedos MK-813 lanzados por el submarino nuclear inglés HMS Conqueror. Resultando destrozadas su proa y su popa, y pasando a ser en el mundo el único buque hundido por un submarino nuclear. De los 1.093 tripulantes, perdieron la vida 322, con 23 muertos y 299 desaparecidos.

El ataque fue concretado fuera del área de exclusión, fijada unilateralmente alrededor de las islas Malvinas por parte del Reino Unido, por los que algunos analistas sindican al ataque como un crimen de guerra. Para el cual el Reino Unido tuvo que cambiar las "reglas de empeñamiento" en combate, ante la negativa del comandante del Conqueror Chris Wreford-Brown de concretar el ataque si ello no se hacía.

El ataque coincidió con la última propuesta de acuerdo formulada por el Reino Unido través del presidente peruano Fernando Belaunde Terry, en la que con eufemismos se trataba de disimular el reconocimiento de la autodeterminación de los isleños. Ejerciendo así el Reino Unido bajo el mando de Margaret Thatcher con el estrago del ARA Gral Belgrano, un acto de terrorismo sobre los integrantes de la Junta Militar, para forzarlos a aceptar esa condición.

La tripulación completa del crucero estaba compuesto por 47 oficiales, 9 guardamarinas, 627 suboficiales y marineros, 408 marineros conscriptos y 2 civiles cantineros, bajo el mando del capitán de navío Héctor Elías Bonzo. Quien en su libro *«1.093 tripulantes»,* afirma que el hundimiento del ARA General Belgrano fue un «acto legítimo de guerra», y no un "crimen de guerra".

Lo que Bonzo no explicó en su libro, fue el extraño desbalance de víctimas que registró ese tremendo hecho. Dado que nuevamente, igual que en el caso del ARA Rosales, en el listado de las 323 bajas no figura ningún oficial. Según la

lista de decesos, perdieron sus vidas por el ataque inglés, 101 conscriptos, 77 cabos segundos, 47 cabos principales, 36 suboficiales segundos, 28 marineros primeros, 26 cabos primeros, 3 guardiamarinas, 2 cantineros, 1 suboficial mayor, y 1 suboficial primero.

En el siguiente cuadro se ha hecho un resumen de las bajas y sobrevivientes del ARA Gral Belgrano, ordenado en forma creciente por el porcentaje de bajas correspondiente a cada categoría. Encabezando el mismo los 47 Jefes y oficiales, que no tuvieron baja alguna, ni muertos ni desaparecidos. Le siguen los 408 Conscriptos, que soportaron 101 bajas, equivalente a un 25 % de ellos.

Grado	Persona	Bajas	Sobrevivientes	% según grado
Jefes y oficiales	47	0	47	0%
Conscriptos	408	101	307	25%
Guardiamarinas	9	3	6	33%
Suboficiales y marineros	627	216	411	34%
Civiles	2	2	0	100%
Totales	**1093**	**322**	**771**	**29%**

Seguidamente vienen los 9 guardamarinas, que tuvieron 3 bajas, o sea el 33 % de ellos. Más abajo aparecen los 627 Suboficiales y marineros que soportaron 216 bajas, equivalente a un 34 % de ellos. Y finalmente los dos civiles cantineros, que al contar con dos bajas, su porcentaje arroja un 100 %, siendo el promedio global de bajas de un 29 %.

Tanto la Armada Argentina como el capitán de navío Bonzo, se las ingeniaron para disimular esa circunstancias de cero bajas de jefes y oficiales, cuando supuestamente deben ser los últimos en abandonar el buque, al computar como oficiales a los nueve guardamarinas, pese que técnicamente, al estar cursando el último año de la carrera, son solo aspirantes a serlo.

Elevan así en sus publicaciones el número de Jefes y oficiales a 56, cifra que no obstante que con las tres bajas de los

guardiamarinas, arroja un promedio de bajas en esa categoría de solo el 5 %. Muy por debajo del promedio de 29 %, registrado en ese aciago y trágico hecho de la guerra de Malvinas.

La guerra de Malvinas impulsada por la Armada Argentina

La cooptación de la cúpula de la Armada Argentina por parte de los intereses ingleses, según denunció Perón, explica también que haya sido la propia fuerza naval la que impulso la ocupación de las islas Malvinas en 1982, que deflagró la guerra de ese año. Basada en la idea numen enunciada por el comandante en jefe de la Armada, almirante Jorge Anaya, principal impulsor de la ocupación, que tras la ocupación y mediante la diplomacia, se podía cambiar petróleo por soberanía. O sea que tras concretar la ocupación, no había ningún plan para defender las islas ante una reacción militar británica

Anaya se había desempeñado como agregado naval en Londres, cargo que también había desempeñado el jefe de Inteligencia naval (SIM – Servicio Información Marina) contraalmirante Gualter Allara. Que a su vez fue quién dirigió la ocupación militar de Malvinas, como comandante de la Flota de Mar. Habiendo regresado ambos de Londres, con el convencimiento que al Reino Unido no le interesaba en absoluto la soberanía sobre Malvinas, sino solo su petróleo.

En su declaración ante la "Comisión Rattenbach", que investigó las responsabilidades en dicha guerra en 1983, Anaya pronosticó que el petróleo de las Malvinas iba a ser explotado en veinticinco año, o sea en el 2008. Advirtiendo que "*una vez que aparezca la primera gota de petróleo en esa zona, eso jamás será argentino, por la sencilla razón de que la tercera potencia del mundo nos lo va a impedir*".

Ver [Candidata Inés Weinberg de Roca (II): su esposo fue uno de

los artífices de la derrota diplomática y militar de Malvinas

Otros de los artífices desde el campo diplomático, de esa intoxicación a la cúpula militar que decidió la ocupación de las islas, fueron el canciller Nicanor Costa Méndez, quién dio plausibilidad a la tesis de Anaya / Allara. Y su íntimo amigo Eduardo Roca, el embajador ante la ONU que posibilitó el desastre de la resolución 502, que condenó a Argentina como agresora, y legalizó el envió de la Task Force inglesa.

Aparece así una sugestiva continuidad histórica, a partir del capitán de Corbeta Leopoldo Funes, sobrino político del presidente Roca (1880- 1886 y 1998 -1906) apodado "El Zorro". Quien inició el régimen oligárquico de la Generación del 80, basado en el modelo agropecuario exportador complementario de la economía británica.

Cuyo hijo de nombre homónimo, en la "década infame" del '30 firmó como vicepresidente de la Nación, el oprobioso tratado Roca – Ruciman. Que reafirmó dichos lazos con la metrópoli británica, cuando ya estaba en plena decadencia. Y cuyo sobrino nieto Eduardo Roca, paso a ser uno de los artífices de la derrota diplomática y bélica de Malvinas.

Ver Candidata Inés Weinberg (I): la representante en la Procuración del Gobierno, el establishment económico, y la oligarquía

Actualmente sobran evidencias que la ocupación de las islas Malvinas por parte de Argentina en 1982, fue una magistral trampa británica. Conforme la idea del teórico de la estrategia de aproximación indirecta Basil Liddell Hart, de inducir al enemigo a hacer un avance desbalanceado, para que su propio impulso contribuya a derribarlo.

Y los resultados están a la vista. El triunfo diplomático argentino de la resolución 2065 en la Asamblea de la ONU del año 1965, que negó el derecho a la autodeterminación de los isleños, por ser una población trasplantada, y dijo que solo

debía tenerse en cuenta sus intereses, ha quedado arrumbado en el olvido, como consecuencia de esa guerra. Lo que es algo así como si tras ganar un juicio, el ganador rompiera la sentencia.

De tal manera el establecimiento de la Fortaleza Malvinas, perteneciente a la OTAN, le asegura a Gran Bretaña conforme el Derecho del Mar sancionado el 30 de Abril de 1982, tras la ocupación argentina de las islas, el dominio sobre los vastos recursos pesqueros en los 370 kilómetros a la redonda de su Zona Económica Exclusiva. Y sobre los recursos mineros y petrolíferos hasta los 650 km a la redonda en su plataforma submarina.

Se han escrito libros respecto esa trampa, como el del comodoro Rubén Moro, atribuyéndola a la marina británica para evitar su desguace, usando a la Armada Argentina como vehículo para ello. Confundiendo así lo que era solo otro argumento de la trampa, con su objetivo, que evidencia ir mucho más allá.

Al provenir de la conjunción de los mega intereses petroleros británicos y estadounidenses, contando con la intervención estelar de la consultora Henry Kissinger Associates. Cuyo titular es el mismo que nos impulsaba a ir a la guerra contra Chile, en otro avance desbalanceado que habría tenido funestas consecuencias para la existencia de la República Argentina.

Ver [La intriga en la Guerra de Malvinas: polémica entre el editor de Clarín y de StripteasedelPoder]

Consultora que integraba también el canciller inglés Lord Carrington. Un ex ejecutivo de la Shell que renunció tras la ocupación argentina de las islas, por supuestamente no haberla previsto. Y sin embargo luego fue premiado con las más altas condecoraciones del Reino Unido, las que también recibió Kissinger.

El objeto de dicha trampa bélica diplomática, era obtener de la Junta Militar el reconocimiento al derecho de

autodeterminación de los isleños, disimulado bajo la bandera de la ONU. Objetivo que no se logró, y por eso la persistencia del conflicto. Y no obstante ser la Armada la artífice indispensable de ella, fue la que menos esfuerzos bélicos concretó para enfrentarla, tras el hundimiento del ARA Gral Belgrano.

Dado que inmediatamente después de este, recluyó a todos sus buques de superficie en los puertos, sustrayéndoles del marco aéreo naval del conflicto bélico. Y por ello fue criticada por distintos analistas, que señalaron que debió haber anclado sus buques con mayor potencia de tiro en las costas de las islas, para defenderlas y contrarrestar el intenso cañoneo de los buques británicos, que precedieron al desembarco inglés.

La única fuerza naval que dispuso, fue la del submarino ARA San Luis, que actuó solo unas pocas semanas en el teatro de operaciones, dado el fallo de sus torpedos filoguiados. A los que el comandante inglés del Conqueror que hundió el ARA Gral Belgrano, desechó de usar, por su baja fiabilidad. Otro fallo parecido se dio con las bombas inglesas MK-17 que atravesaban los buques ingleses sin explotar, por los problemas de sus espoletas, como consecuencia de hacer la guerra con las armas del enemigo.

De tal manera las bajas de la Armada Argentina, dejando de lado el ARA Gral Belgrano, que no registra la muerte de ningún oficial, y los marinos mercantes del transporte ARA Isla de los Estados, con los que la Armada infla sus cifras de bajas, treparon a un número de 51. Con la característica que el 65 % de ellas corresponden a conscriptos y marineros, 24 % a suboficiales, 2 % a guardiamarinas, y solo 10 % a oficiales, como se puede ver en el siguiente cuadro.

Agrupacion / Grado militar	Conscriptos	Marinero Primero	Cabo Primero	Cabo Principal	Cabo Segundo	Suboficial Primero	Suboficial Segundo	Guardiamarina	Teniente De Corbeta	Teniente De Fragata	Teniente De Navio	Capitan De Corbeta	Total general
AGRUPACION COMANDOS ANFIBIOS												1	1
APOSTADERO NAVAL MALVINAS		1											1
AVISO A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL"	1	1		1	3			1				1	8
B/P "NARWAL"													0
BATALLON ANTIAEREO	2												2
BATALLON COMANDO	7												7
BATALLON DE ARTILLERIA DE CAMPANA Nº 1	2												2
BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº 1	2												2
BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº 5	14						2						16
COMPANIA DE INGENIEROS ANFIBIOS	3				1								4
CORBETA A.R.A. "GUERRICO"			1										1
PRIMERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE									1		1		2
SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE										1			1
SUBMARINO A.R.A. "SANTA FE"						1							1
TRANSPORTE A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS"			1	1	1								3
Total general	**31**	**2**	**2**	**2**	**5**	**1**	**2**	**1**	**1**	**1**	**1**	**2**	**51**
Porcentaje	**61%**	**4%**	**4%**	**4%**	**10%**	**2%**	**4%**	**2%**	**2%**	**2%**	**2%**	**4%**	**100%**

Encontrándose entre los jefes y oficiales, que son 5 en total, dos capitanes de Corbeta, Sergio Gómez Roca, capitán del aviso ARA Alferez Sobral, y Pedro Giachino, muerto en la toma de Malvinas. Donde la extraña instrucción que tenían los comandos argentinos, era no hubiera ningún herido inglés, para así supuestamente abrir paso a la diplomacia basada en el canje de petróleo por soberanía. Correspondiendo los tres tenientes restantes, a las escuadrillas navales de ataque.

Cifras que no se corresponde para nada con las 55 bajas registradas en la Fuerza Aérea. En las cuales un 5 % corresponde a conscriptos, un 25 % a suboficiales, y un 65 % a jefes y oficiales. Encontrándose en este listado 2 vicecomodoros, 1 mayor, 7 capitanes, 10 tenientes 1º, 14 tenientes, y 2 alfereces.

La influencia en la Armada argentina en especial en su cúpula, por parte de la Armada británica, que tiene un notable prestigio y tradición, explicaría esta negra historia de la marina argentina, repleta de decisiones funestas tomadas por

sus altos mandos. Que parecieran haber desatendido desde siempre la subsistencia de sus subalternos, y la de los civiles que habitan en suelo argentino.

Esta negra historia que involucra a la Armada Argentina desde la masacre del ARA Rosales en adelante; pasando por los hundimientos del ARA Fournier y el ARA Guaraní; el bombardeo a Plaza de Mayo; el golpe de estado de septiembre de 1955, amenazando con bombardear a Buenos Aires; la rebelión de los colorados; el terrorismo de Estado, que tuvo a la ESMA (Escuela de Mecánica de la Armada) como máxima expresión del mismo; el conato de la guerra contra Chile; la guerra de Malvinas, con la pérdida del General Belgrano en Malvinas, tiene ahora como colofón la tragedia del ARA San Juan.

Poniendo de relieve la entraña de una fuerza armada, caracterizada por la impunidad de los mandos de mayor jerarquía, en ejercicio de un poder discresional. Donde los de menor rango son los que padecen las peores calamidades, como es la de llevarlos a la muerte en aguas turbulentas. Y en el peor de los casos mantenerlos como desaparecidos en las profundidades del océano.

La maquina infernal del ARA San Juan

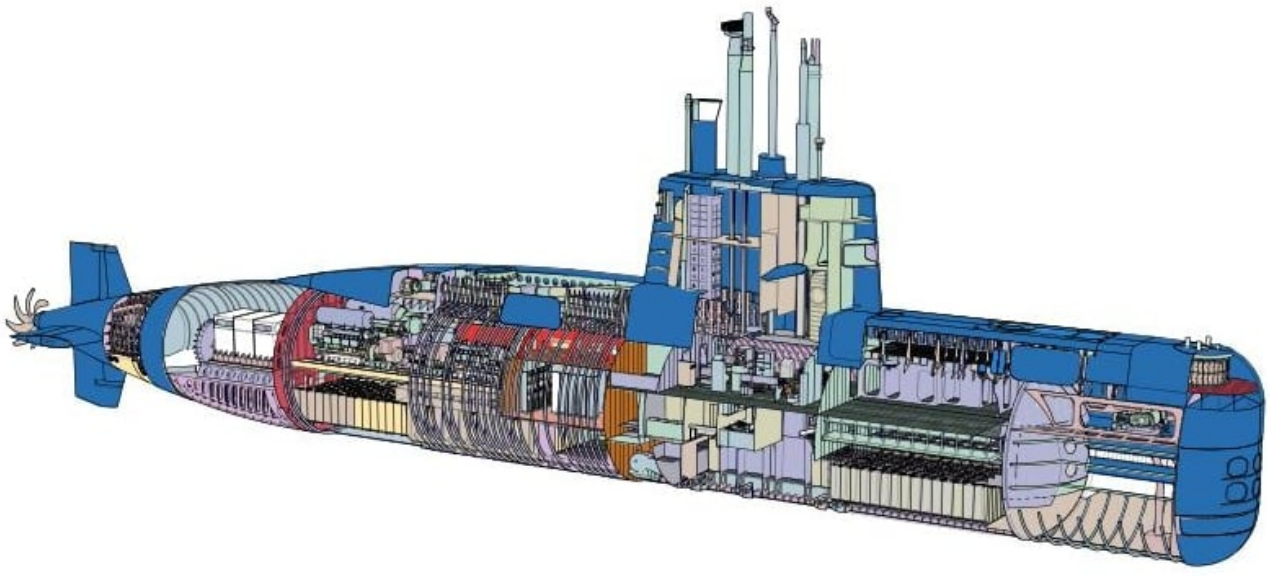
El ARA San Juan es el último tramo de esa negra historia, de una fuerza que dice defender la soberanía nacional. Pero que está atada desde hace más de un siglo a conductas destructivas, altamente condescendientes a la influencia de las potencias mundiales, llevando las esperanzas y los sueños de un país próspero a las profundidades del océano.

El ARA San Juan era un submarino oceánico de ataque, fabricado en Alemania por Thyssen-Krupp, con la pretensión de emular las prestaciones de un submarino nuclear, para desplazarse velozmente en inmersión durante varios días, y dar la vuelta al mundo sin reabastecerse. Por lo que se puede decir que era una máquina infernal, en la cual cualquier desperfecto podría

derivar en una catástrofe.

Al ir cargado con medio millón de litros de gasoil, y un millar de baterías con 600 mil amperes de carga, equivalentes a diez mil baterías de plomo ácido que usan los automóviles. Con el agravante que ese vetusto tipo de baterías, genera oxígeno e hidrógeno, cuya combinación es altamente explosiva. Y que su sistema de comando y control era electromecánico, previo a la aparición de la computadora.

Una medida prudente para mantener esa máquina infernal en operaciones y reducir riesgos, hubiera consistido en aggiornar la nave a la electrónica naval en forma integral. Y sustituir sus vetustas y peligrosas baterías de plomo ácido, que en su reparación de media vida solo se “replacaron”, por las más modernas que se usan actualmente en los automotores eléctricos.



ARA San Juan

Su prospecto dice que el ARA San Juan (S-42) fue un submarino de propulsión convencional diésel-eléctrica con sistema snorkel. Equipado con 960 baterías de plomo-ácido, con un motor eléctrico de propulsión de cuatro armaduras y 6.400 kW de potencia. Y cuatro motores diésel de 16 cilindros y 1.200

kW de potencia, que movían a su vez 4 generadores de 4.000 amperios.

El último mensaje que se recibió del ARA San Juan fue el 15 de noviembre de 2017 a las 7:30 horas. En el que su capitán de fragata Pedro Martín Fernández informaba: «*Ingreso de agua de mar por sistema de ventilación al tanque de baterías n. 3 ocasionó cortocircuito y principio de incendio en el balcón de barras de baterías. Baterías de proa fuera de servicio. Al momento en inmersión propulsando con circuito dividido. Sin novedades de personal mantendré informado*«.

A las dos semanas de su desaparición, el vocero de la Armada, capitán Enrique Balbi, declaró: *"Lo comunicado fue el ingreso de agua por el snorkel, un cortocircuito y principio de incendio, para nosotros eso es humo sin llamas. Fue subsanado, aislaron la batería y navegaron con otro circuito; se propulsaba con el circuito de popa".*

Como la marcha sumergida con propulsión eléctrica se agota en unos pocos días y según la velocidad que se despliega, el submarino tiene que efectuar maniobras de «snorkeo». Consistente en salir a la superficie para poder recargar las baterías, haciendo andar los motogeneradores diésel que cargan las mismas.

Cuando hay una tempestad, como las que se suceden en los mares del sur, esa maniobra es sumamente penosa. Ya que la nave al no tener quilla y tener una vela (torre de mando) se sacude 45 grados para ambos lados, como un péndulo. Y por eso la tripulación se ata a sus literas, sacudiéndose al compás de las olas. Lo cual se ve agravado cuando el snorkel se cierra automáticamente para impedir el ingreso de agua, lo cual hace que los motores a explosión produzcan vacío, quitando el aire a la tripulación.

Según los registros, el ARA San Juan tenía una falla aleatoria en la trampa de su snorkel, que se cierra eléctricamente

cuando detecta agua. No obstante fue comisionado a navegar en el borde de la plataforma submarina de Argentina, y realizar espionaje sobre las islas Malvinas, en un mar temido por sus tempestades.

De esa manera, acorde con la mencionada ley de Murphy "*la naturaleza se alía con la falla escondida*", habría entrado agua salada altamente conductora al compartimiento de baterías, lo que habría producido o iniciado una tremenda explosión-implosión al sumergirse el casco metálico a una profundidad para la que no estaba diseñado, que no debía superar los 400 metros. Lo que no habría dejado vestigio alguno de vida humana en el caco colapsado del ARA San Juan.

Su desaparición causó una crisis en la cúpula de la Armada, lo que de por si muestra el estado de incapacidad de esta, y ni para que pensar que pasaría si se tratara de una guerra. Corporizada entre el entonces jefe del Estado Mayor de la Armada, vicealmirante Marcelo Srur, y wl comandante de Alistamiento y Adiestramiento, contraalmirante Luis López Mazzeo.

Srur, conforme lo que parece ser la tradición de la Armada, se hizo el sota diciendo que desconocía la misión y presuntos desperfectos que tenía el ARA San Juan. Y por ello abrió un sumario y suspendió en sus funciones a López Mazzeo, y al comandante de la Fuerza de Submarinos, capitán de Navio Claudio Villamide.

Por su parte López Mazzeo contraatacó diciendo que Srur estaba motivado espuriamente, al disponer esas medidas por el temor de ser desplazado de su cargo por López Mazzeo. Lo cual derivó que por su parte que el Gobierno suspendiera a Srur en sus funciones, designando interinamente en su puesto al vicealmirante José Luis Villán. Quedando así ambos jefes en conflicto radiados del servicio activo.

Tras una intensa búsqueda con la participación de una veintena

de países, meses después el Gobierno Nacional contrató para su búsqueda a Ocean Infinity, una compañía que resultó ser inglesa. Cuyo barco utilizado para la exploración, el Seabed Constructor, también es propiedad de una compañía inglesa, y se trata de un buque de exploración y servicios petroleros, que poco antes había sido expulsado de Islandia por efectuar investigaciones clandestinas disfrazadas de rescate.

Ver **ARA SAN JUAN: las macabras mentiras y negocios petrolíferos del Gobierno con la compañía inglesa Ocean Infinity**

Con el agregado que el área de búsqueda y hallazgo desplegada por este, coincide con las áreas de exploración petrolera que el Estado Nacional simultáneamente dispuso concursar. Por lo que existen evidencias que el Seabed Constructor, contando con la complicidad del Gobierno, repitió lo que habría hecho en Islandia. Recogiendo información geofísica furtiva, mientras simulaba buscar al ARA San Juan. Al que casualmente encontró en el último día, tras setenta y pico días de búsqueda.,

Estas macabras coincidencias ponen de relieve otra defección en la historia de la Armada Argentina. Donde la pérdida de tripulantes en estado de desaparecidos, tiene como contrapartida la codicia en la apropiación de recursos por parte de una potencia como es Inglaterra. A la par que los superiores de esa fuerza, parecen haber conformado una casta que colabora con esos despojos.

En tal sentido, la Armada británica se mostró sumamente interesada en participar en el rescate del ARA San Juan. Y acorde con la tradición de influencia de esta sobre la Armada Argentina, López Mazzeo se convirtió en un notorio partidario de esa intervención. Y se manifestó frustrado por la reticencia de Srur y el Gobierno a aceptarla, al ser una medida a todas luces militar y políticamente incorrecta, con el conflicto y la guerra de Malvinas de por medio.

Días antes del sorpresivo hallazgo del ARA San Juan por el Seabed Constructor, cuando supuestamente estaba por abandonar la búsqueda, López Mazzeo testificó ante la jueza federal Yañez. Asegurando que el buque se encontraba en el lugar del hallazgo, en el *"punto dato Cabo de Hornos 1" detectado por el buque científico Cabo de Hornos*".

Y por ello era necesario realizar una *"búsqueda de fondo o científica dentro de los cañones submarinos"*. O sea con la tecnología que podía aportar la desarrollada por la industria off shore del petróleo, que adquirió un notable perfeccionamiento con las explotaciones en el Mar del Norte europeo. López Mazzeo dijo además que muy tempranamente, cuando aún se estaba aplicando el protocolo SARSUB (Búsqueda y Rescate de Submarinos en Emergencia) había informado al ministro de Defensa Oscar Aguad:

"No solo la convicción del sitio en que debería estar el submarino, sino también el ofrecimiento de la Armada británica para continuar con la búsqueda de fondo, que se entendía necesaria para completar el operativo. En ese informe, el contraalmirante y su equipo habían llegado a la conclusión –inevitable y dolorosa- de que no había más vida humana."

https://www.lanacion.com.ar/2195140-un-jefe-naval-le-anticipo-jueza-yanez

Sin embargo seguidamente López Mazzeo fue suspendido en sus funciones por Srur. Y tras una fallida preadjudicación de la búsqueda del ARA San Juan por parte de la Armada, a favor de una firma vinculada con esta, que iba a operar desde un buque de la armada, el Gobierno se las ingenió para triangular la participación inglesa en la búsqueda del ARA San Juan, con la contratación de la firma inglesa disimulada como estadounidense Ocean Infinity, y el buque propiedad de la firma inglesa Swire, Sea Constructor. Empalmándolo con los concursos para la exploración petrolera en áreas coincidentes con las de la búsqueda.

Haciendo historia contra fáctica, se puede aventurar que si el Gobierno hubiese aceptado la colaboración de la Armada británica, y esta hubiese encontrado el submarino en el lugar señalado previamente por López Mazzeo, esto habría representado un notable gesto de "cooperación" por parte de la potencia ocupante de las islas Malvinas. Acorde con la política de "cooperación" que propone el Reino Unido, para que Argentina consienta con la explotación por parte de los isleños del petróleo, que es un recurso no renovable, en la zona económica correspondiente a las islas.

El ARA San Juan y la hubris del almirante Massera

Por sus antecedentes supuestamente peronistas y recomendación de Lorenzo Miguel y José López Rega, el almirante Emilio Eduardo Massera fue designado por el presidente Perón en 1973, comandante en Jefe de la Armada. Siendo el marino más joven que llegó a ese puesto, lo que obligó al retiro de muchos de sus colegas.

Desde el mismo, fue quien dispuso como comandante, la compra de la máquina infernal del ARA San Juan, tratando de emular un submarino atómico, que fue entregado diez años después. Y esta desmesura o hubris con el ARA San Juan por parte de Massera, es solo una metáfora de su alucinante trayectoria, animada por una desmesura aun mayor. Pudiéndose decir con razón en ambos casos, conforme el aguafuerte de Francisco de Goya, que "*el sueño de la razón engendra monstruos*".

Como integrante de la Junta Militar, por cuyos estatutos había que jurar, Massera junto con el entonces general Jorge Rafael Videla, comandante en Jefe del Ejército, y el comodoro Orlando Agosti, comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, encabezaron el luctuoso golpe de Estado del 24 de marzo 1976. Fecha que actualmente por su aciaga memoria es feriado nacional, en el que no hay nada que festejar.

En esa aciaga memoria se destaca la dantesca ESMA (Escuela de Mecánica de la Armada) donde se estima que pasaron más de cinco mil personas secuestradas, y actualmente es el Museo de la Memoria. En la que imperaba el grupo de tareas 3.3.2, que era el núcleo operativo en ese campo clandestino de detención, tortura, y exterminio.

Con los antecedentes de los desaparecidos en los naufragios, cumpliendo un destino de “patrulla eterna”, la Armada evidencia ser la fuerza que naturalizó de inmediato esa figura en relación con la lucha antisubversiva. Y así como el océano se niega a devolverlos obstaculizando que sus familiares hagan su duelo con el cuerpo presente, como es el caso actual del ARA San Juan, las fuerzas armadas con la Armada a la cabeza, hicieron lo mismo con el “enemigo marxista terrorista”. Y también con quienes de cualquier manera fueran o parecieran

sus simpatizantes, aunque solo fuere por motivos humanitarios.

Incurriendo así con un enorme idiotismo político y moral, en crímenes de lesa humanidad, que abrieron una enorme herida en el tejido social argentino. Que el mayor daño que causó, es a las mismas fuerzas armadas como institución. Al violar antiquísimas normas de guerra, practicando la "guerra sucia" conforme la doctrina antisubversiva francesa en Argelia. Con la particularidad que esta era ejecutada por una fuerza de ocupación, y en el caso de las fuerzas armadas argentinas, la ejecutaron estúpidamente contra sus propios connacionales.

La Fuerza Aérea fue la que tempranamente abandonó la misma. Y por su parte el Ejército, con el general Martín Balza como jefe de Estado Mayor, pidió tardíamente perdón por ella, diciendo que fue una "horrible tragedia". Siendo la Armada Argentina la única fuerza que no hizo hasta ahora un mínimo ademán de arrepentimiento al respecto. No obstante las sucesivas condenas a cadena perpetua recaídas sobre quienes la practicaron directamente, y los horrores que narran los sobrevivientes de la ESMA, que estaba bajo el mando de Massera.

La que además del robo de bebes, para evitar eliminarlos junto con las mujeres encintas secuestradas, permitía el "derecho a botín", mediante el robo de los bienes de los desaparecidos. Distinguiéndose en el caso de la ESMA, el civil Miguel Ángel "El Colorado" Egea, quién armó una serie de empresas, junto con el grupo de tareas 3.3.2, para legalizar la transferencia de esos bienes robados, fijando domicilios legales en oficinas que pertenecían a Massera.

Ver [La estirpe mafiosa del ministro de Trabajo, Empleo, y SS, Jorge Triaca]

Pero la hubris o desmesura del jefe de la Armada Massera, fue mucho más allá. Ya que además redujo a servidumbre, y empleó como mano de obra esclava a los secuestrados en la ESMA que

había sido calificados como “rescatables”, para su alucinado proyecto político. Consistente en el Partido de la Democracia Social, con él que incluso se presentó como candidato a presidente en 1983, en el retorno a la democracia.

Candidatura que abortó al ser detenido Massera, imputado del asesinato de su socio Fernando Branca, esposo de Martha Rodríguez McCormack, que habría sido amante del almirante. Quien en abril de 1977 salió a navegar junto con Massera y no volvió, figurando como desaparecido. No obstante su hijo afirma que antes de asesinarlo, habría permanecido en cautiverio clandestino, hasta que lograron despojarlo de todos sus bienes.

https://www.facebook.com/notes/compa%C3%B1eros-peronistas-y-del-campo-popular/las-amantes-del-dictador/211379285585342

También se lo involucró en el asesinato de la sobrina del ex presidente de facto Alejandro Lanusse, la diplomática Elena Holmberg, quién desapareció en diciembre de 1978, y semanas después su cuerpo apareció flotando en el Río Lujan, y fue enterrado como NN. Quien en su desempeño en París en el Centro Piloto de la Armada Argentina, habría detectado los contactos de Massera con el jefe montonero Mario Firmenich. Y en el posterior asesinato de Marcelo Dupont, cuyo hermano había sido testigo en la causa por el homicidio de Holmberg.

En 1985 Massera fue condenado a cadena perpetua y pérdida del grado militar por ser auto mediato de crímenes de lesa humanidad, y coautor del plan criminal para la lucha contra la subversión. Pero en 1990 fue indultado por el presidente Carlos Menem, junto con otros jefes militares y guerrilleros, entre ellos Firmenich. Así recuperó la libertad hasta 1998, cuando fue nuevamente puesto en prisión preventiva, por causas relacionadas con el robo de bebes en la ESMA.

Luego en el 2001 se reflotaron las causas por crímenes de lesa humanidad contra él, al declararse inconstitucionales las

leyes de Punto Final y Obediencia Debida, dictadas durante la presidencia de Raúl Alfonsín. Pero en el 2002, el ex hombre fuerte de la Armada sufrió un aneurisma cerebrovascular, por el que fue declarado incapaz por demencia, suspendiéndose las causas penales en su contra.

Posteriormente en agosto de 2010, la Corte Suprema resolvió que el indulto con que Menen lo benefició era inconstitucional, por lo que debía cumplir la condena que había recibido. Pero tres meses después el hombre fuerte de la Armada falleció de un paro cardiorespiratorio que le evitó cumplirla.

Esta es la desmesurada y alucinante trayectoria del hombre fuerte de la Armada, que impulsó la compra de la máquina infernal del ARA San Juan. La que con su explosión-implosión hizo desaparecer trágicamente en el océano a 45 marinos, 11 jefes y oficiales, y 34 suboficiales. Registrándose así una proporción de bajas de oficiales del 24 %, la más alta registrada en la cuestionable historia de la Armada Argentina. Proviniendo la mayoría del personal, en un 80 %, del interior profundo del país, igual que en el caso del ARA Rosales, motivados muchos de ellos a cumplir con esa estresante y peligrosa tarea por el diferencial de la paga.

Las hubris políticas

Más allá de lo expuesto, los argentinos deberíamos preguntarnos porque estamos periódicamente dispuestos a aceptar líderes enfermos de la hubris o desmesura del poder. Que no solo afectó a Massera, aunque seguramente la de este fue en grado extremo. Los cuales aparecen súbitamente, y son aceptados como líderes mesiánicos para reparar el desastre dejado por el gobierno anterior, abriendo paso así a una nueva etapa fundacional. La que no obstante a poco de andar se derrumba, y deja a los argentinos desde hace más de medio siglo en peor estado. Como si estuviéramos atrapados en la ley de mal en peor.

Dejando el mesianismo de los golpes militares, como ejemplo están las tres presidencias de Perón, y la pretensión de que sus dos mujeres, Evita e Isabel, lo secundaran en el poder. En la primera de ellas, se desperdició la gran oportunidad que tuvo Argentina después de la Segunda Guerra Mundial, al pasar de ser un país deudor, a ser un país acreedor. La segunda de ellas terminó con el otorgamiento de concesiones petroleras inauditas en Santa Cruz, y la violencia irracional de la Armada. Y la tercera con la muerte de Perón y su sucesión por Isabel, pese no estar a la altura de las circunstancias, el Rodrigazo, y la violencia demencial ejercida entre simpatizantes del peronismo de izquierda y derecha.

Esta también la presidencia de Raúl Alfonsin, con la pretensión de los muchachos de la Coordinadora radical, de plasmar el Tercer Movimiento histórico, para quedarse treinta años en el poder, y no obstante no pudo terminar con su primer mandato. Que además puso en los hombros del país la pesada mochila de la deuda sucia de la dictadura, en lugar de repudiarla conforme la doctrina internacional existente. Y para asegurar la continuidad de la democracia, se empeñó en desmantelar el poder militar, dejando al país sin defensa alguna, y sin ninguna idea de cómo reemplazarlo. No obstante enfrentar el conflicto de Malvinas, que se considera que es el más extenso e importante del mundo.

Están también los dos mandatos presidenciales de Menem, con reforma constitucional de por medio. Que con la convertibilidad por mil años y las privatizaciones, nos iba a llevar al Primer Mundo, y terminó en la catástrofe del 2001, pese jactarse de ser la mejor presidencia de la historia.

Que desindustrializo definitivamente al país, y lo convirtió en una fábrica de pobres. Y acentuó aún más su indefensión, al quitarle todo poder disuasivo, con el desmantelamiento misilístico. Pretendiendo además resolver el conflicto de Malvinas, obsequiando a los isleños ositos Winnie Pooh, y permitiéndoles la explotación del petróleo.

Están también las tres presidencias del kirchnerismo, que sucediéndose alternativamente entre marido y mujer, iban a ser cinco o seis, para perpetuarse veinte años en el poder. Pero la muerte temprana de su líder, que con su astucia política había fundado la dinastía, dejó a su viuda sola y desamparada. La que no dejo ningún error estratégico de cometer, al tomar las decisiones en una mesa chica de tres personas, sin asesoramiento de expertos ni consensos sociales.

Jactándose también de ser la mejor presidencia de la historia, no obstante haber desaprovechado los términos de intercambio más favorables que tuvo el país a lo largo de un siglo. Legándole por contrario a su sucesor un notable estancamiento económico y social, y gravísimos desequilibrios macroeconómicos.

Encargándose además de hundir aún más a las fuerzas de defensa en la impotencia y la ignominia, con la hierática política de Juicio y Castigo. Con la que no se aportó ni un mínimo de Verdad respecto los desaparecidos, que pudiera mitigar el rencor y las heridas dejadas por la última dictadura.

A la par que procuraba solucionar el conflicto de Malvinas con un canje de petróleo por soberanía, tal como pretendía hacerlo el almirante Anaya al lanzarse a la ocupación de las islas. Y puso nuevamente en operaciones la máquina infernal del ARA San Juan, que al menos debió ser aggiornado con las nuevas tecnologías disponibles.

También está la *"pobreza cero"* y los *"veinte años mejores por venir para Argentina",* que prometió el nuevo matrimonio político de Mauricio Macri y María Eugenia Vidal. Promesa esta última hecha tras ganar las recientes elecciones legislativas, afirmando que estaban fundando la Argentina moderna. Proyecto que pocos meses después naufragó como el ARA San Juan, al no poder resistir las "tempestades".

Matrimonio que igual que el Gobierno anterior, toma las

decisiones en una mesa chica de tres personas, sin asesoramiento de expertos, salvo que sean interesados financistas o petroleros, y con mucho menos consenso social que él anterior. Y en una notable muestra de degradación política, le hablan a los ciudadanos como si fuera un pastor evangélico, en el caso de Macri. O como una sonriente maestra jardinera a sus pequeños alumnos, en el caso de Vidal. Quien parece haber asumido el papel de ser una Evita neoliberal.

A la par que hizo crecer la deuda externa a un nivel que exigiría una nueva reestructuración. Y al conflicto de Malvinas lo han llevado a un paso aún más atrás que el de Menem, al haber prometido con la declaración conjunta Duncan – Foradori, un pleno desarrollo de las islas bajo soberanía inglesa, pero no para Argentina.

Vuelos a Malvinas: La entrega en cuotas de soberanía por parte del actual gobierno

¿Qué trae Macri bajo el poncho respecto Malvinas y el petróleo?

Los argentinos deberíamos pensar si no estamos todos enfermos de hubris o desmesura, al elegir repetidamente a estos tipos de liderazgo. Intoxicados por una prensa que en función de sus negocios y al servicio de intereses extranjeros, primero los encumbra, y luego los defenestra, una vez agotado lo que de ellos podía obtener.-