

COMBATES AERONAVALES ARGENTINOS

Capitán de Navío (R) Néstor A. Domínguez

1982. Destructor ARA
Santísima Trinidad.





1955. Destructor ARA *Cervantes*.

Algunas reflexiones y consideraciones previas

En el comprometido tratamiento de este tema, que es interinstitucional en lo político e interdisciplinario desde un punto de vista profesional, debo aclarar que, por ser un marino destinado siempre a los buques de superficie y submarinos, mi mirada se extiende hacia los aviones y no a la inversa.

Los hechos que aquí analizo tienen que ver con nuestra historia, dado que han ocurrido dos combates aeronavales: el del Río de la Plata, durante la Revolución Libertadora, y el de Malvinas, durante la guerra homónima. Es un hecho que ni las revoluciones ni las guerras han terminado en el mundo y creo que debiéramos estar preparados para un tercer combate aeronaval. En cuanto a esto último, pienso que estamos muy lejos de una preparación adecuada a las amenazas futuras posibles.

Si bien durante mi vida he contado con relojes muy precisos, entre ellos los cronómetros marinos y los relojes atómicos, las clepsidras tienen para mí un encanto especial. Cuando uno apoya uno de esos instrumentos en una mesa para medir los tiempos, las arenas que quedan arriba son las del futuro, las que pasan por la parte estrecha de su garganta son las del presente y las que van quedando abajo representan el pasado. Terminado el proceso, damos vuelta el artefacto y las arenas del pasado pasan a ser parte del futuro y vuelven a caer hacia un pasado posterior. Esto da una imagen nietzscheana del tiempo, que, en su teoría del eterno retorno de lo mismo,⁽¹⁾ nos muestra un tiempo circular que expresa una imagen del mundo repetitiva. Pero, si consideramos “la gran clepsidra de la historia” y el tiempo real, que no es circular ni lineal y que es representado por los granos de arena, marca las historias individuales de los actores (que cargan con sus pequeñas clepsidras personales) y que, en realidad, las arenas caen según un desorden propio del indeterminismo. Concluyo que las historias colectivas e individuales no se repiten y los hechos protagonizados por las sociedades y los individuos son tan impredecibles como singulares. No existe tal “eterno retorno de lo mismo” nietzscheano, y el valor de este indeterminismo amerita un profundo análisis de los pasados sociales e individuales que son objeto de todas las historias y biografías, tanto escritas como tan solo rememoradas en nuestra mente.

Es así como los hombres individuales somos granos de arena muy pequeños (gotas de agua, en el caso de los marinos) en la medida que intervenimos en los hechos históricos que contiene la gran clepsidra de la historia antes mencionada. Es por ello que tenemos una mínima influencia en ellos. Pero ocurre que tales hechos son una suma casi infinita de pensamientos y acciones individuales. Creo que actualmente los historiadores se preguntan, más allá y más acá de las estructuras y situaciones históricas, de los próceres y los héroes de los grandes acontecimientos, sobre cómo fue lo que pasó con los actores simples e individuales en las distintas épocas. Este creo que es un nuevo ámbito para la investigación histórica.

El Capitán de Navío (R) Néstor Antonio Domínguez egresó de la ENM en 1956 (promoción 83) y pasó a retiro voluntario en 1983.

Estudió Ingeniería Electromecánica (orientación Electrónica) en la Facultad de Ingeniería de la UBA y posee el título de Ingeniero de la Armada.

Es estudiante avanzado de la carrera de Filosofía de dicha Universidad.

Fue asesor del Estado Mayor General de la Armada en materia satelital; consejero especial en Ciencia y Tecnología y coordinador académico en cursos de capacitación universitaria en Intereses Marítimos y Derecho del Mar y Marítimo del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada; y profesor, investigador y tutor de proyectos de investigación en la maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional.

Es académico fundador y presidente de la Academia del Mar y miembro del Grupo de Estudios de Sistemas Integrados como asesor. Es miembro y académico de número del Instituto Nacional Browniano desde el año 2015.

Ha sido miembro de las comisiones para la redacción de los pliegos y la adjudicación para el concurso internacional por el Sistema Satelital Nacional de Telecomunicaciones por Satélite Nahuel, y para la redacción inicial del Plan Espacial Nacional.

Es autor de dos libros dedicados al conocimiento de los satélites artificiales y de otros libros, titulados: *Hacia un pensamiento ecológicamente sustentable, Un enfoque sistemático de la Defensa* (en tres tomos), *Una imagen espacio-política del mundo y El arte de comprender la nortura*, entre otros, además de numerosos ensayos sobre temas del mar, electrónica, espacio ultraterrestre, ecología y filosofía, publicados en revistas del país y del extranjero.

(1) Nietzsche, F. (1972). *Así habló Zarathustra* (1^{ra} ed.). Madrid: Alianza Editorial.

Entre uno y otro combate aeronaval de nuestra historia hubo una vuelta de esta “gran clepsidra de la historia”, y los que éramos cadetes de la Escuela Naval Militar de la Promoción N° 83 lucíamos ya las tiras de capitanes de navío. El pasado se había convertido en algo que traíamos en nuestro espíritu para enfrentar el combate, en nuestro rol de pequeños granos de arena, de una historia que aún no ha sido debidamente contada por sus mismos actores. Esto es lo que da sentido a este artículo.

Por otra parte, pienso que la aceleración de la historia y su variación exponencial actual⁽²⁾ dan lugar a que alguien pueda vivir hechos que se pueden considerar como históricos en el propio transcurso de su vida. Este sería mi caso en cuanto al tema de estos escritos, y es así como me permite escribir en primera persona del singular en muchos de los aspectos que resumidamente voy a tratar aquí y en los que he influido en forma mínima en los hechos. En el Combate Aeronaval del Río de la Plata fui un actor directo mientras que en el de Malvinas tuve un influjo indirecto, a través de las acciones previas que luego relato.

Por estar ligado a la tecnología, de la mano de la electrónica y de la filosofía, me pregunto cuánto tiene que ver la revolución tecnológica del siglo XX con la variación de la historia contemporánea. Esto nos remite a un profundo análisis de la brecha epistemológica que separa a la ciencias humanas y sociales de las exactas, físicas y naturales.

Finalmente, debo advertir que no soy historiador ni aficionado a la historia: más bien me afectan las cuestiones que plantea el futuro y fue por ello que estudié electrónica, ciencias espaciales y de la complejidad, así como también filosofía.

Esto significa dar vuelta las seis preguntas que hacen los historiadores: ¿qué?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿cómo?, ¿por qué? y ¿para qué?, sucedido un hecho considerado como de valor histórico. También incluye girar media vuelta sobre el presente para considerar los futuribles (futuros posibles), la necesidad de plantear dichas preguntas en relación con nuestros planes político-estratégicos proyectados hacia el futuro mediante el uso de la prospectiva.

La pregunta histórica sobre el “¿para qué?” nos induce a introducirnos en el supuesto pensamiento agente de los grandes gestores de los hechos históricos. En estos casos me refiero al presidente Juan Domingo Perón y el almirante Isaac Francisco Rojas en el primer combate, y a la primera ministra Margaret Thatcher y el almirante Jorge Isaac Anaya en el segundo. Esto es muy difícil porque todos ellos ya están muertos. El recurrir a los pequeños actores da una posibilidad más amplia de que estén vivos y puedan decir algo desde sus mínimos puntos de vista. Este ingrediente subjetivo es el más difícil ante la pretendida objetividad de la historia como ciencia.

Ninguno de los antes nombrados anteriormente como actores intelectuales de estos conflictos debe ser objeto de una mirada pacifista. Platón decía que todo se define por lo que es tanto como por lo que no es. La paz se define gracias a la existencia de la guerra, y la guerra gracias a que todos queremos que la paz sea y perdure. El hecho es que ambas existen y nadie podrá nunca pensar en la eliminación de alguna de ellas.

De todas maneras, creo que debo aclarar que este pensamiento digital, tan en boga actualmente, no responde a una realidad analógica y fluyente mucho más rica. Tanto la paz como la guerra reconocen infinitas variables que venimos experimentando históricamente en el mundo, sin aprender demasiado.

Debo decir que, pese a mi vocación por la consideración del futuro, algo entiendo de las inquietudes históricas, pues he estudiado las asignaturas Introducción a la Historia, con el doctor Antonio Pérez Amuchástegui, Historia de la Filosofía, con varios profesores, y Filosofía e Historia de la Ciencia, con el doctor Gregorio Klimovsky, en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

Es un hecho que ni las revoluciones ni las guerras han terminado en el mundo y creo que debiéramos estar preparados para un tercer combate aeronaval.

(2) García Venturini, J. L. (1969). Punto 3: La aceleración de la historia. En Autor, *¿Qué es la filosofía de la historia?* Buenos Aires: Editorial Columbia.

Del profesor Pérez Amuchástegui rescato el concepto de “temporidad” como “el ingrediente temporal efectivo de toda realidad”, que es el que ahora me afecta cuando paso a redactarles lo que recuerdo de dos combates aeronavales que he vivido de muy distinta manera. Su definición podemos interpretarla así: “es la marca que deja el tiempo en los hombres y las cosas” y debo admitir que ambos combates me han dejado una marca indeleble en mi espíritu.

Al correr de la historia vivida

Dado que tengo disponibles solo unas páginas para exponerles un tema del que podría escribir un libro, trataré de resumir lo esencial de lo realmente ocurrido, según mis recuerdos y mi propia interpretación de los hechos.

He escrito sobre estos sucesos, pero con más detalle, para el *Boletín del Centro Naval* en los siguientes artículos:

1. Un artículo titulado: “Vicisitudes de un suboficial cadete naval en los 50’s y sus reflexiones medio siglo después”, publicado en el N° 865 del *Boletín del Centro Naval* de abril a julio del 2025;
2. Otro artículo titulado: “909. Un número que me recuerda una historia jamás contada. Los radares 909 de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*”, publicado en el N° 830 del *Boletín del Centro Naval* de enero a abril del 2012⁽³⁾;
3. Otro artículo más, titulado: “Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas”, publicado en el N° 831 del *Boletín del Centro Naval* de mayo a agosto del 2012⁽⁴⁾;
4. Un artículo previo titulado: “El desafío tecnológico”, publicado por el *Boletín del Centro Naval* hace 36 años⁽⁵⁾. Lo hice en medio de la asunción de mis responsabilidades dentro del Proyecto 42 y con plena conciencia de lo que debía resolver. Actualmente, pienso que al llegar al país no pudimos enfrentar el desafío y, lo más curioso, es que los británicos tampoco. Así lo he encarado en el artículo “La disponibilidad de sistemas para la Guerra del Atlántico Sur”, también escrito para la *Revista del Mar* y, luego, para el *Boletín del Centro Naval* (y presentado recientemente en 2023). En nosotros falló el sistema logístico; en ellos, la concepción de un sistema integrado, algo que resultó demasiado complejo para su mantenimiento en funcionamiento.

A parte de lo anterior, existe un informe mío dirigido al entonces presidente del Instituto de Publicaciones Navales, Clte. (RE) Carlos Luis Mazzoni, sobre el libro *Four Weeks in May: The Loss of HMS Coventry. A Captain's Story*, escrito por el Comandante del buque, el Capitán David Hart Dyke⁽⁶⁾. Este fue el comandante del buque británico hundido durante la Guerra de Malvinas por la Fuerza Aérea Argentina. En su libro, que, pese a mi sugerencia de hacerlo en castellano, no fue editado por dicho Instituto. En él se informa sobre aspectos relacionados con el mantenimiento y la operatividad del buque, y sobre su conducción de comando durante la guerra. Esto lo considero como un ejemplo de lo ocurrido con los otros seis buques de guerra británicos que cubrían un rol capital en las acciones bélicas y que poseían el mismo sistema ADAWS-4 de control táctico de las acciones y de las armas (todos ellos dotados de 2 radares 909 por unidad).

En él se informa sobre aspectos relacionados con el mantenimiento y la operatividad del buque, y sobre su conducción de comando durante la guerra.

(3) Domínguez, N. A. (2011). 909. Un número que me recuerda una historia jamás contada - Los radares 909 y las capacidades operativas de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*. *Boletín del Centro Naval*, N° 830.

(4) Domínguez, N. A. (2012). Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas. *Boletín del Centro Naval*, N° 832, pág. 9.

(5) Domínguez, N. A. (1977). El desafío tecnológico. *Boletín del Centro Naval*, N° 710.

(6) Hart Dyke, D. (2007). *Four Weeks in May: The Loss of HMS Coventry. A Captain's Story*. Reino Unido: Atlantic Books.

Comentarios sobre el artículo relativo al primer combate aeronaval de la historia argentina

Cabe observar, en primer término, que este combate se realizó durante un proceso revolucionario interno, en un río próximo a Buenos Aires y entre aviones a reacción, construidos como consecuencia de las experiencias de la Segunda Guerra Mundial, y dos buques de construcción posterior a la Primera Guerra Mundial (década del 1920).

El combate fue claramente desigual, produciéndose seis bajas y unos 30 heridos entre los marinos, la mayoría cadetes de la Escuela Naval Militar antes de graduarse como profesionales del mar. El caso particular del cadete de cuarto año Carlos Cejas Duclos ha conmovido a todos sus compañeros de la Promoción 83, a la cual pertenezco, y a sus familiares y amigos de la Ciudad de Paraná (Entre Ríos) durante más de 60 años, y sus heridas físicas y espirituales no parecen poder cerrarse desde el 16 de septiembre de 1955. La sociedad argentina viene desconociendo gran parte de las crueidades y mendacidades de su historia y parece estar llegando la hora de la verdad.

El Destructor ARA *Cervantes*, en el que yo embarqué por pensar que como marino debía pelear en un buque, en vez de hacerlo para defender la Escuela, estaba en reparaciones generales. Esto afectó sus posibilidades defensivas, a diferencia del Destructor ARA *La Rioja* que estaba en mejores condiciones operativas. El primero, de construcción española, llevaba 27 años de servicio en la Armada y el segundo, de construcción británica, tenía 26 años de navegación en su haber. Esto causó que hubiera mucho más muertos y heridos en mi buque que en el otro.

Las acciones comenzaron el 16 de septiembre de 1955, cuando los cadetes fuimos despertados, extrañamente, por el sonido de un clarín a las tres de la madrugada. Embarcamos y salimos por el canal de Río Santiago.

El combate fue claramente desigual, produciéndose seis bajas y unos 30 heridos entre los marinos, la mayoría cadetes de la Escuela Naval Militar antes de graduarse como profesionales del mar.

A las 09:18 h observamos que se nos acercaban cuatro aviones Gloster Meteor. Éstos, que desarrollaban una velocidad de hasta 670 kilómetros por hora, comenzaron a volar a baja altura alrededor de los dos destructores. Cumpliendo órdenes superiores, atacaron previamente al Destructor ARA *La Rioja*, que se hallaba entre 500 y 1000 metros a nuestro estribor.

El interés por ver lo que pasaba hizo que muchos de los tripulantes que no tenían puestos en la artillería, máquinas o el puente se asomaran a la borda para ver lo que pasaba. Yo, que había sido designado suboficial de guardia en cubierta, recibí la orden de hacerlos entrar al sollado de proa para evitar su exposición directa a la metralla de los aviones atacantes. Cuando la estaba cumpliendo, y me hallaba entre la chimenea de proa y la puerta de la cocina, una lluvia de proyectiles de 20 milímetros de calibre, alternando uno perforante con otro explosivo, bañó al buque de esquirlas, roturas y sangre. El cocinero Juan de Dios Vega cayó gravemente herido a mi derecha, a un metro de distancia de mí, y murió poco tiempo después. Muchos de los que yo empujaba hacia el sollado fueron heridos ante mi vista.

Esos, y otros aviones despachados en sucesivas pasadas, dejaron muertos y heridos en un buque que había perdido velocidad por averías en sus máquinas y calderas. Esto produjo un humo hacia la popa que facilitó el ataque de los aviones debido a la falta de visibilidad de los apuntadores de nuestras ametralladoras Bofors, de 40 milímetros de calibre. Se hacía fuego entre el humo sin poder ver al enemigo.

Unos bombarderos Calquín pudieron haber terminado con todos nosotros, cumpliendo con las órdenes que el dictador Juan Domingo Perón dio al ministro de Marina, Contraalmirante Luis Juan Cornes, y este al Comandante de la Aviación Naval, capitán de fragata Hugo Alberto Crexell. Este último fue el que se trasladó a la Base Aérea de Morón para dar instrucciones a los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina para que atacaran a los buques de su propia Armada. Fue ese, lamentablemente, el verdadero "bautismo de fuego" de la Fuerza Aérea Argentina y no el posterior de la guerra de Malvinas (27 años después). La lucha entre hermanos estaba lanzada y el gestor del odio entre ellos, un oficial superior del Ejército Argentino, pudo haberse sentido satisfecho. Ninguno de los atacantes fue muerto o herido y les habrá quedado en su conciencia un sentimiento de culpa por el resto de sus vidas.

Nuestro buque siguió navegando lentamente hacia la boca del Río de la Plata, junto con su par, y con el objetivo de cumplir la misión de bloquear la entrada a la altura del Pontón Recalada. La situación de los heridos a bordo era dramática, y el Comandante, el Capitán de Fragata Pedro J. Gnavi, decidió entrar a Montevideo, luego de recibir, mediante un remolcador uruguayo, un cadete muerto y otros tres heridos del otro buque, comandado por el capitán de Fragata Rafael Alberto Palomeque Barros. Este último, más antiguo y el responsable de la operación, fue el que finalmente cumplió el cometido, ordenado por el entonces Comandante en Jefe de la Marina de Guerra en Operaciones y director de la Escuela Naval Militar, contraalmirante Isaac Francisco Rojas.

Entramos al puerto de Montevideo, que se hallaba colmado de uruguayos ansiosos de ayudarnos y de ambulancias que trasladaron a nuestros heridos. Velamos a nuestros muertos en el edificio de la Aduana y les dimos sepultura transitoria en el cementerio del Buceo. Lo hicimos junto a miles de uruguayos que lloraban nuestra desgracia.

Cumpliendo normas internacionales, fuimos internados en el Uruguay y se nos trasladó a un cuartel de las afueras de Montevideo. Allí dormimos, aprendimos a cantar el himno uruguayo con la banda de música del regimiento, nos levantamos a diana, formamos y desfilamos junto a ellos; aprendimos a comer pirón y escuchamos las radios argentinas en la cámara de oficiales del regimiento. Pasaron unos cuantos días hasta que pudimos festejar el triunfo de la Revolución Libertadora, junto con la gran mayoría de los uruguayos.

Reconocido el nuevo gobierno argentino por el gobierno uruguayo, hubo familias e instituciones de ese país que se ofrecieron para hacer más llevaderos los días que permaneceríamos allí hasta nuestro regreso a Buenos Aires.

En mi caso, fui recibido, junto con el cadete de tercer año Leonel Horacio Gemignani, por la familia Vignale, emparentada con la familia Massone (del instituto homónimo que ocupaba el edificio de la actual Comisión Nacional de Energía Atómica [CONEA], ubicado en la Avenida del Libertador Gral. San Martín, frente a la que fuera la Escuela de Mecánica de la Armada). La casa, de esta recordada y amable familia, estaba ubicada en el barrio de Pocitos.

A partir de entonces viví experiencias inolvidables, que he contado a lo largo de mi vida a quien me quisiera escuchar. Ellas, resumidamente, fueron las siguientes:

- Recepción especial en el Jockey Club de Montevideo, donde debí hacer uso de la palabra para agradecer las de su presidente;
- Entrevista con el empresario Sr. Andrés Massone, quien estaba en Montevideo como exiliado político. Él, junto con su hermano Atilio, preso hasta 1954 por el régimen peronista, había dirigido el Instituto Massone hasta su expropiación por la fundación Eva Duarte de Perón, poco tiempo antes de estos hechos;
- Visita a los exiliados políticos argentinos en una trastienda oculta de un almacén de Montevideo;
- Llevada en andas por la avenida 18 de Julio desde el monumento a Artigas hasta el diario *El Día*, donde se me hizo un reportaje que fue publicado en un artículo en el día siguiente;
- Navegación a Buenos Aires, llevando a los féretros de los tripulantes de nuestros buques muertos en el combate aeronaval y a algunos exiliados políticos que querían regresar a su país;

Entramos al puerto de Montevideo, que se hallaba colmado de uruguayos ansiosos de ayudarnos y de ambulancias que trasladaron a nuestros heridos.

- Recepción inolvidable de unos 100.000 argentinos en el Puerto de Buenos Aires. La Flota de Mar ya estaba allí y lucía engalanada mientras se escuchaban sus sirenas, junto con las de todos los buques, militares y mercantes, surtos en el puerto;
- Vuelta urgente, por orden del almirante Rojas, de todos los cadetes a la Escuela Naval Militar, desde el mismo Puerto de Buenos Aires a Río Santiago, para rendir los terceros exámenes bimestrales de todas las materias. Estos habían sido demorados por la revolución y era preciso retomar el ritmo habitual lo antes posible y bajar los humos de quienes comenzaban a sentirse como héroes. Nuestro director lo hacía por nuestro bien y así lo comprendimos.

Termino este artículo con la expresión “reflexiones desde el otro extremo de la vida”, dado que tenía entonces 21 años de edad y hoy tengo 88 años. Estos pensamientos se dividen entre lo relativo a lo social y lo profesional, y las de carácter filosófico, que tienen un contenido fundamentalmente ético y que no traté en la exposición oral que hice en la Academia Nacional de la Historia por razones de tiempo y por haberlo ya hecho en diversas oportunidades.

Los radares 909 y el combate aeronaval por las Malvinas

Llegado a este punto, doy un salto de veinte años en el tiempo, un giro de mi pequeña clepsidra individual, para tratar el tema del artículo sobre los radares 909 de los destructores misilísticos *Hércules* y *Santísima Trinidad*, publicado previamente en el *Boletín del Centro Naval* y en Internet.

Por una jugada del destino, a fines de 1974 fui destinado a Gran Bretaña para hacer cursos en el sur de Inglaterra y luego asumir el puesto de jefe del Departamento Ingeniería (luego “Sistemas”) del destructor ARA *Hércules*. Un departamento que nunca había existido antes en ningún buque de nuestra Armada. El buque se hallaba en construcción en el astillero Vickers en Barrow-in-Furnes, en el norte de Inglaterra, como segundo de la clase Tipo 42, luego del destructor HMS *Sheffield*.

Curiosamente, estos destructores, cincuenta años más modernos que el que tripulé en el año 1955, eran para la “defensa antiaérea de área” de la Flota de Mar, algo que no teníamos con nuestros dos buques para defendernos de los cazas Gloster Meteor, comprados por el dictador Perón y de los bombarderos Calquín, construidos en el país. Esta nueva situación obedecía al advenimiento de los misiles antiaéreos y sus sistemas digitales de control.

Tenía unos 65 hombres a mi cargo (cinco ingenieros y el resto técnicos en electricidad, electrónica y armas): históricamente, asumía la jefatura de un nuevo departamento en la organización de a bordo y este era el más numeroso de la dotación del buque. Era consciente que todo ello volcaba en mis manos una muy difícil responsabilidad; ella me hacía sentir orgulloso de recibirla, pero, por otra parte, sabía que pondría en juego todas mis capacidades y flaquezas para lograrlo. En pocas palabras, me jugaba mi carrera como ingeniero electrónico.

Le pedí al Comandante, el entonces Capitán de Navío Rafael Chalier, que me asignara la misión del nuevo departamento y me dijo que fuera yo quien la redactara, pues no existía en los reglamentos. Fue algo muy difícil para empezar a trabajar; me tuve que poner de acuerdo con los otros jefes de los departamentos tradicionales, a los cuales les había sacado un cargo a cada uno. El cargo Sistemas Eléctricos se lo sacaba al Departamento Propulsión; el cargo Sistemas Electrónicos había sido el denominado “Reparaciones Electrónicas”, que yo había desempeñado en otros buques y era del Departamento Operaciones y, finalmente, el cargo Sistemas de Armas o Control Tiro, que había pertenecido al Departamento Armamento y quedaba bajo mi responsabilidad.

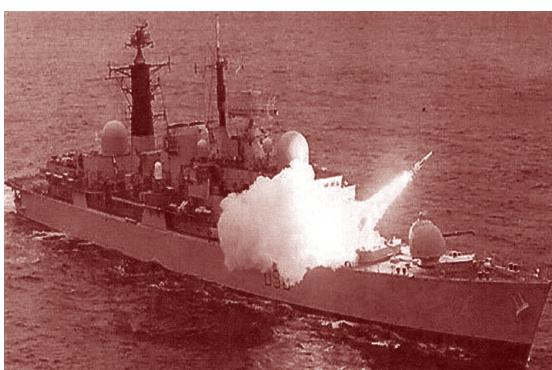
Por una jugada del destino, a fines de 1974 fui destinado a Gran Bretaña para hacer cursos en el sur de Inglaterra y luego asumir el puesto de jefe del Departamento Ingeniería (luego “Sistemas”) del destructor ARA *Hércules*. Un departamento que nunca había existido antes en ningún buque de nuestra Armada.

Luego vinieron las inspecciones de instalación y las pruebas de puerto de los equipos componentes de los sistemas eléctricos, electrónicos y de armas. Todo fue muy complicado, pero los radares 909 fueron, por lejos, los ganadores en complejidad. Creo que nunca el país tuvo, hasta ahora, radares tan complicados como los dos que me tocaron en suerte. Tenía 11 hombres dedicados a ellos y 90 manuales para estudiar su estructura, mantenimiento y funcionamiento en combate. Contaban con más de 100.000 partes cada uno. El pedestal de las antenas pesaba 11 toneladas, debía seguir el blanco con una precisión de minutos de arco pese al rolido (movimiento de giro lateral del buque) y el cabeceo (movimientos de elevación y bajada de la proa, alternados con los de bajada y elevación de la popa), y cada uno tenía una computadora para detectar parte de las fallas y averías que podía tener. Estaban en desarrollo; se le habían aplicado más de 1.500 modificaciones y fue por ello que dividí a mis subordinados para que estudiaran especialmente las partes de los manuales en los cuales se habían aplicado dichas modificaciones. Lo hice en base a que pensaba que allí se producirían las fallas durante las pruebas.

Las pruebas en puerto insumieron una semana para cada radar y el inspector del Ministerio de Defensa británico las aprobó. Pese a ello, yo no puse la firma para recibirlos en base a lo que me vinieron informando mis hombres. Se creó un grave conflicto que llevó a una entrevista con el presidente del enorme astillero. Estaban presentes el jefe de su Departamento de Armas, nuestro comandante y el suscripto aparte de otros jefes de ambas partes, afectadas a la construcción naval. Allí se estaban construyendo, con la mano de obra de muchos miles de técnicos y operarios, el portaviones HMS *Invincible* (que tenía también el sistema antiaéreo con estos radares), un submarino nuclear y buques para los brasileños y chilenos. Seis meses antes había terminado su construcción allí el destructor HMS *Sheffield*, que era el primero de la Clase 42. Todo el astillero atendía simultáneamente a todas las construcciones y pruebas de nuestro buque, junto con las de los otros, pero cubría con mantos de silencio (secretos militares) los problemas que se le presentaban en cada caso.

Luego de intentar doblegar nuestra voluntad y no lograrlo, el presidente del astillero, Sir Ronald Reshow, se dirigió a sus propios subordinados, jefes de los departamentos del astillero, y les ordenó solucionar todos los problemas detectados por nosotros. Ello derivó en modificaciones y ajustes que insumieron varios meses y la repetición de las pruebas en los dos radares.

Pasada esta instancia, los equipos pudieron ser integrados en sistemas (mediante un proceso llamado *linking*) y pasamos a las pruebas de equipos y sistemas en el mar. Todo esto durante un año hasta que, al fin, arribamos a los lanzamientos de misiles y, luego de 20 días de intentos fallidos por diferentes causas, logramos lanzar un misil exitosamente en el esquema lanzamiento más fácil (*up and along*).



Uno de nuestros destructores tipo *Hércules*, lanzando un misil antiaéreo Sea Dart.

Todo fue muy complicado, pero los radares 909 fueron, por lejos, los ganadores en complejidad.

Luego hicimos otro, en el que hubo problemas porque debíamos abatir un blanco que se aproximaba al buque por popa y a baja cota. Este fue el caso que, más de veinte años antes, el destructor *Cervantes* debió encarar, estando en un canal y contra los Gloster Meteor ataúdonos por popa. Fue entonces cuando pensé que el problema que habíamos tenido entonces seguía estando vigente, pese a nuestro complejo sistema integrado y digital operando con los sofisticados

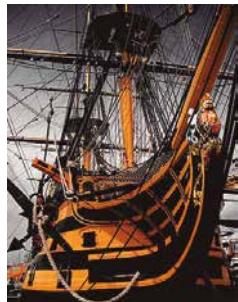
misiles Sea Dart, ahora disponibles en lugar de las viejas y lentes ametralladoras Bofors 40 de nuestro querido destructor ARA *Cervantes*.

Concluí que las piezas fundamentales para determinar la falla del sistema de datos tácticos para la acción y el control de las armas eran estos dos radares 909, más que el resto del sistema centralizado que ellos integraban. Tenía muy claros y documentados los problemas residuales tratados durante la recepción del buque en Gran Bretaña.

Mi experiencia fue aprovechada luego, en el año 1979, para la construcción y prueba del destructor gemelo el *Santísima Trinidad*, que fue construido en nuestro país en el Astillero de Río Santiago. Lo hice en cuanto a la organización de los estudios de los miembros de la dotación en el país, las pruebas, los lanzamientos de misiles y tiros del cañón, y las posibilidades logísticas argentinas. Fui asesor del Comandante Capitán de Navío Nelson Castro, y él quiso que volviera con él en el buque por ocho meses a Gran Bretaña para las pruebas y ajustes finales que no eran de posible realización en nuestro país.

Finalizadas dichas pruebas con éxito, en noviembre de 1981 salimos del puerto de Portsmouth, cerrando un extenso y complejo contrato con el Ministerio de Defensa británico y la empresa Vickers Shipbuilding y sus subcontratistas de la mejor manera posible. Abandonamos el puerto, recibiendo los honores de todos los buques que unos meses después serían nuestros enemigos en la guerra de Malvinas.

Concluí que las piezas fundamentales para determinar la falla del sistema de datos tácticos para la acción y el control de las armas eran estos dos radares 909, más que el resto del sistema centralizado que ellos integraban.



Fragata
HMS *Victory*.

También estaba con la bandera argentina a tope la Fragata HMS *Victory*, del almirante Horacio Nelson, el 9 de julio de 1981.



Finalmente, entramos a la Base Naval de Puerto Belgrano, recibiendo los honores del resto de la Flota de Mar. Todos estos hechos son inolvidables para mí.

Artículo sobre el segundo combate aeronaval de la historia argentina (Los radares 909 durante la Guerra de Malvinas)

A diferencia del primero de estos combates este se realizó con misiles y armas más modernas, y en el marco de una guerra internacional con el Reino Unido de Gran Bretaña. Sucedió en el mar, lejos de Buenos Aires, y entre aviones a reacción comprados por nuestro país a aliados de la OTAN con nuestro enemigo, y contra buques que, en general, fueron británicos y de reciente construcción, en su gran mayoría.

No hubo ataques aéreos a los dos buques argentinos dotados de radares 909 por la sencilla razón que, luego del Operativo Rosario en el que intervino el destructor

ARA *Santísima Trinidad*, ese destructor y el *Hércules* no podían ser usados para lanzar misiles Sea Dart contra los aviones británicos. Esto era así porque los británicos conocían nuestras frecuencias de control de tales misiles. Estas eran emitidas por los radares 909 (en la banda "J" de microondas) y, en función de tal conocimiento, podían fácilmente neutralizar, con equipos de guerra electrónica, todos nuestros ataques. Yo había tratado de salvar esa dificultad en 1977 para preservar nuestra autonomía tecnológica, pero ellos no nos quisieron vender los bancos de prueba necesarios para poder cambiar secretamente las frecuencias de control. Desde entonces, me quedó la duda sobre si ellos preveían una guerra con nosotros por las Malvinas y las otras islas del Atlántico Sur.

Como resultado, la función de estos buques fue secundaria durante el resto del conflicto y fue así como el destructor ARA *Santísima Trinidad* solo actuó como buque de desembarco de infantes de marina, comandados por el entonces Capitán de Corbeta Pedro Edgardo Giachino, muerto en combate.

Lo que sí ocurrió fue que la Aviación Naval y la Fuerza Aérea realizaron ataques aéreos a los buques británicos capitales para evitar la recuperación de las islas por parte de los británicos. La mayoría de esos buques británicos tenían el Sistema ADAWS-4 con sus dos radares 909 como componentes fundamentales del sistema para la defensa antiaérea de su área de comando y control.

El vicecomodoro retirado, Hugo Weskamp, que me conocía por ser cuñado de una de mis hermanas, me visitó en mi casa durante los comienzos del conflicto para pedirme un plano de los destructores Tipo 42 (como lo eran los dos buques argentinos y los británicos gemelos). Lo hizo a requerimiento del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Yo le expresé que, aparte de ello, si era intención de ellos hacer un ataque aéreo contra los buques británicos, yo les podía informar sobre las debilidades de sus sistemas antiaéreos. Fue en base a ello que poco después el citado vicecomodoro me visitó en el Edificio Libertad y le di fotocopias de la documentación secreta que avalaba tales debilidades, junto con una explicación oral para su interpretación. Al día siguiente volvió para pedirme los originales, pues, evidentemente, dudaron de que yo pudiera hacer eso en detrimento de la Aviación Naval. No fue así acaté la orden de su superior, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, y se los presté por 24 horas. Mi requerimiento fue cumplido en término y luego no supe nada más de las medidas adoptadas por esa institución, en base a la información que, patrióticamente, les hice llegar. Pero no me cabe duda de que los aviones de la Fuerza Aérea tomaron en cuenta la información por la forma en que hicieron sus ataques a los buques británicos provistos de radares 909. Tampoco tengo dudas de que algunos aviadores navales podrán sentirse molestos conmigo por haber brindado esa información a la Fuerza Aérea y expresarlo casi 30 años después de la guerra. Yo no tuve dudas: primero soy argentino y luego oficial de marina. Además, esperé que sea internacionalmente reconocida la pérdida de nuestra capacidad de defensa antiaérea de área, por parte de la Flota de Mar, por todos los problemas que aquí expongo respecto a nuestros dos buques.

Los resultados fueron los hundimientos del destructor HMS *Sheffield*, por la Aviación Naval, y del destructor HMS *Coventry*, por parte de la Fuerza Aérea. Otras averías sufridas por la flota enemiga figuran en la Planilla N° 3 de mi artículo sobre este tema y el caso de nuestro ataque al portaviones HMS *Invencible* lo he desarrollado, en particular, en el artículo "La disponibilidad de los sistemas en la Guerra de Malvinas", a publicar por el *Boletín del Centro Naval* si se aprueba mi ensayo.

Las conclusiones de mi artículo son elocuentes respecto a las debilidades británicas puestas de manifiesto en el combate.

(...) los británicos conocían nuestras frecuencias de control de tales misiles. Estas eran emitidas por los radares 909 (en la banda "J" de microondas) y, en función de tal conocimiento, podían fácilmente neutralizar, con equipos de guerra electrónica, todos nuestros ataques.

Informe sobre el libro del comandante del destructor HMS Coventry

En el informe que hice al presidente del Instituto de Publicaciones Navales he tratado de mostrar una lectura “entre líneas” de lo expresado por el autor. Sería muy raro que un comandante y, en particular, un comandante de la Royal Navy, reconozca deficiencias tecnológicas y operativas de su buque en un conflicto o en la construcción y prueba de un buque, realizadas en un astillero de su país. No lo hizo, como era de prever. De todas maneras, creo que he podido encontrar en su texto puntas de “ovillos no desenrollados” que muestran una realidad ocultada con mucha inteligencia.

Observo que los británicos han aprendido la lección de sus muchas guerras y han actuado en consecuencia: el destructor que han enviado ahora a las Islas Malvinas, el destructor HMS *Dauntless* (audaz, intrépido), de la Clase 45. Cuenta con todas las virtudes para la defensa antiaérea de área, que no tenían los de la Clase 42 que fueron hundidos por nuestros aviones. Tiene un radar tridimensional de vigilancia, un sistema electro-óptico, misiles para batir blancos aéreos a distintas distancias y cotas y, en general, una tecnología muy superior a la de sus predecesores Tipo 42.

Además, los británicos han autorizado la instalación de una estación del Sistema GPS “Galileo” de la Unión Europea en las islas. Su cobertura incluye todas las islas, gran parte del Atlántico Sur y la Antártida, y tendrá una precisión de rango militar para la ubicación de móviles que se desplacen por tierra y por mar. Esto ha originado reclamos del Ministerio de Defensa de los EE. UU. y me hace recordar lo ocurrido previamente durante la guerra del Golfo Pérsico⁽⁷⁾.

Puedo pensar que los británicos están basando su soberanía en las islas con un indiscutible poder militar mientras que nosotros tratamos de esgrimir en nuestro favor argumentos históricos, geográficos y legales, a la vez que debilitamos nuestro poder militar. Creo que desde hace muchos siglos la ocupación de los espacios geográficos se ha basado en el poder militar de los conquistadores y que luego la diplomacia trata de justificar lo actuado por los poderosos. No tengo argumentos para pensar otra cosa, el mundo es de los poderosos y no de los que, como el rey moro, lloran su debilidad por la pérdida de La Alhambra. La dialéctica entre la guerra y la paz parece trazar una línea abierta entre los “buenos” que quieren la paz y los “malos” que se proyectan al ataque bélico cuando sus intereses así se lo aconsejan.

Sería muy raro que un comandante y, en particular, un comandante de la Royal Navy, reconozca deficiencias tecnológicas y operativas de su buque en un conflicto o en la construcción y prueba de un buque, realizadas en un astillero de su país.

Conclusiones

- Hubo una gran diferencia entre ambos combates. El primero llevó al conflicto entre dos armas de nuestras Fuerzas Armadas y la motivación fue de política interna. El segundo debió haber convocado a la interoperabilidad militar conjunta ante un enemigo nacional común y a través de un comando conjunto, que existió bajo la denominación de “Comando del Teatro de Operaciones Malvinas”, pero sin poder lograr una eficacia operacional conjunta concreta, importante y necesaria. Nuestras Fuerzas Armadas no habían sido preparadas para ello, a través de una emergente Revolución de los Asuntos Militares (RAM)⁽⁸⁾. En este segundo caso, la motivación fue, para los argentinos, la soberanía nacional;
- Ambos combates aeronavales de la historia argentina creo que no han sido suficientemente analizados. De otra manera, no entiendo cómo, en el caso de los británicos, nuestras deficiencias logísticas y tecnológicas en el mar no hayan sido corregidas de manera de actualizar y aumentar nuestro poder naval. Creo que ello no ha ocurrido por razones políticas lamentables y porque ello sucedió fuera del ámbito terrestre, que es el foco aparente de todas nuestras inquietudes y preocupaciones.

Además, cabe observar que, en el primer caso, hubo actitudes vergonzantes de un líder político aparentemente indiscutible. Él mismo dijo que todos somos peronistas, por

(7) Domínguez, N. A. (1993). Tormenta espacial en el desierto. *Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia*, 2(1).

(8) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2004). *Un enfoque sistémico de la defensa. Tomo II: Aspectos Militares y Tecnocientíficos*. Buenos Aires: Editorial DUPLICAR.

convicción o por oposición. En el segundo caso, se trata de crear la idea de que viviremos una “paz perpetua”, algo que la historia viene demostrando como inexistente en este mundo. Con esta última idea, creo que las Fuerzas Armadas no podrán sobrevivir a la aparente sinrazón de su existencia;

- La memoria de lo ocurrido en esos combates ha quedado grabada en los sobrevivientes que quedamos de las acciones que refiero;
- Respecto al sistema ADAWS-4, que centralizaba toda la información de carácter táctico y controlaba las armas, y los radares 909, principales generadores de problemas dentro del sistema, siempre tuve la duda de si podríamos mantenerlos en funcionamiento en nuestro país. Luego del conflicto, sin los repuestos, laboratorios, talleres e industrias necesarios para ello (que tenía Gran Bretaña y nosotros no), ambos buques estaban condenados: el *Hércules* con otro destino fuera de lo aeronaval y el *Santísima Trinidad*, “canibalizado” y hundido en su muelle de la Base Naval de Puerto Belgrano. Dediqué ocho años de mi vida a que ambos buques funcionaran y estuvieran disponibles para una Flota de Mar, que parece también condenada a la desaparición. ¡¡¡Cuánta pena profesional!!! Es la que siento.

En su momento imaginé, en un estudio de Estado Mayor (que elevé oportunamente allá por 1979), lo que pasaría con los buques luego de un año con apoyo logístico de la Base Naval de Puerto Belgrano y creo que los hechos han justificado mis previsiones. Pasaron muchos años y casi nada queda.

- Para colmo, le hicimos la guerra a los proveedores de nuestros dos buques destructores misilísticos antiaéreos y, luego de la guerra de Malvinas, “canibalizamos” al destructor ARA *Santísima Trinidad* para que funcione el *Hércules*, sin el radar 909 de popa (según una modificación hecha en astilleros chilenos), y dejamos que el primero se hunda solo en el muelle de Puerto Belgrano, luego de haberlo rescatado del ataque mrontonero en Río Santiago (hundido con una carga de demolición subacuática de 85 kilogramos de gelamón el 22 de agosto de 1975). Este fue el “broche de oro” para todo lo que hice, junto con un nutrido grupo de oficiales y suboficiales selectos, para que esos buques funcionen operativamente con el objetivo de proteger una Flota de Mar que, en ese entonces, era digna de tal denominación. Me queda el consuelo de que tampoco los británicos lo lograron con su Fuerza de Tareas;
- El segundo combate aeronaval argentino mostró el valor de nuestros pilotos y ello fue reconocido por el Almirante Comandante del Grupo de Tareas británico y otros muchos oficiales de la Royal Navy. La experiencia con nuestros dos buques potenció la eficacia de los atacantes aéreos contra los buques similares a los del enemigo, pero fallamos con el uso de las bombas de la Fuerza Aérea, con espoletas ajustadas para blancos terrestres más que navales, y con la reducida disponibilidad de misiles Exocet Aire-Mar (AM49). Por primera vez se usaron estos misiles con magníficos resultados. Con los Sea Dart no fue lo mismo. Hubo gestos heroicos y hazañas técnicas, pero perdimos la batalla, no así la guerra, pues ella sigue abierta en los sensibles planos de la temporidad y la diplomacia. Por otra parte, en estos cuarenta años, tanto el mundo como Gran Bretaña y la República Argentina han cambiado demasiado;
- Tecnológicamente, podríamos afirmar que la diferencia entre ambos combates fue que, en el primero, los aviones atacantes obedecían a una tecnología aérea de fines de la Segunda Guerra Mundial, mientras que los buques atacados eran de una tecnología propia de fines de la Primera. En cambio, en el segundo combate, los aviones atacantes argentinos operaban tecnologías aéreas francesa y norteamericana, con capacidades de armas difícilmente asimilables por la tecnología británica antiaérea que poseían sus buques y que era dos décadas más antiguos;

La memoria de lo ocurrido en esos combates ha quedado grabada en los sobrevivientes que quedamos de las acciones que refiero.

- No podemos pensar en una independencia tecnológica que nos permita una defensa en todo tiempo y lugar. Sí podemos aspirar a una autonomía tecnológica. Los hechos que he narrado nos muestran lo lejos que estamos de este objetivo de mínima. Dicha autonomía se logra con un gran esfuerzo, que debe concertar a civiles y militares en claros objetivos de un sistema de defensa que brilla por su ausencia y en una acción político-estratégica de carácter tecnocientífico que nunca llegamos a comprender claramente. Con el tiempo, la brecha tecnológica se ha venido ensanchando y cada vez estamos peor, con la infantil y kantiana idea de una paz perpetua. Un posadero holandés criticaba a Kant, en un cuadro denominado *La paz perpetua* que mostraba la imagen de un cementerio. Hoy día tampoco la paz perpetua se encuentra en los cementerios; la ingeniería genética y la ley irrumpen en ellos.
- Respecto al punto anterior, cabe consignar que cada buque de la Armada debe obtener y mantener tres capacidades: flotar, moverse y combatir (así como los aviones deben sustentarse, volar y combatir). En los dos combates aeronavales los hechos pusieron en juego estas tres capacidades de muchos de los buques intervenientes. En mi caso particular, mi abuelo materno, el ingeniero maquinista español Emilio García Malde y su nieto y primo hermano mío, el técnico e ingeniero naval de la UBA Emilio García Rabini (diseñador de buques de los astilleros ASTARSA, *Príncipe, Menghi y Penco*, y *Higgins* de Nueva Orleans, EE. UU.) y jefe de una empresa de diseño de destructores para la Armada de los Estados Unidos (USN) y de transformación de buques mercantes para la explotación de petróleo costa afuera. Fueron gestores de la capacidad de *flotar*. Mi padre, el Contraalmirante Antonio Domínguez, lo fue de la capacidad de *moverse*, de los patrulleros ARA *King* y *Murature*⁽⁹⁾ y del acorazado ARA *Rivadavia*, así como de la fragata ARA *Presidente Sarmiento*, entre otros.

Por mi parte, la Armada me brindó la posibilidad de intervenir en la capacidad de *combatir* de muchos buques antes de haber realizado las tareas que aquí describo en los destructores misilísticos ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*.

El destino quiso que mi puesto de combate en el destructor ARA *Hércules* fuera en el Cuarto de Operaciones como asesor directo de su Comandante, el entonces Capitán de Navío Rafael Chalier, en cuanto al mantenimiento de las capacidades del buque para flotar (recibiendo información de la Central de Control de Averías), moverse (recibiendo información del tablero de control de propulsión con sus turbinas de gas) y de combatir (recibiendo información de mis subordinados en los cargos de Sistemas Electrónicos y de Armas)⁽¹⁰⁾.

Todo esto que, aparte de la querida intervención de la Armada, me vino como por un mensaje genético de orden tecnológico y por los azares del destino, lo que me llena de orgullo y satisfacción.

- Los dos puntos anteriores me llevan a la conclusión de que nuestra gran debilidad estratégica naval de orden tecnológico es que, si bien nuestros astilleros y bases de apoyo logístico de las Flotas de Mar y de Ríos han conseguido cierta autonomía tecnológica en cuanto a lograr que nuestros buques *floten* y lo sigan haciendo, ello no ocurre plenamente en cuanto a brindarles plantas propulsoras que garanticen tal autonomía para que se *muevan* y lo sigan haciendo y que *combatan* y lo sigan haciendo. Esto es así porque nuestro conocimiento e industria navales no se han desarrollado en cuanto a la propulsión autónoma de buques autopropulsados ni tampoco en la disposición autónoma de sensores (radares, sonares, sondas electrónicas, etc.) y armas (artillería y misiles de uso naval). Todos los esfuerzos realizados en ese sentido se han debatido con la falta de conocimiento de algunos decisores y de apoyo político y social para lograrlo en forma consistente y sostenible en el tiempo. Esto debe hacerse como lo hacen los países desarrollados, que, por algo, ocupan tal categoría en el plano militar;
- Concretamente, cabe observar que en 1955 fueron aviadores profesionales tripulando aviones modernos los que enfrentaron un antiguo fuego antiaéreo, operado por valerosos

(9) Domínguez, N. A. (2011). *Juguetes propios y guerras ajenas*. Buenos Aires: Edición del Autor.

(10) Domínguez, N. A. (1979). El Jefe de Ingeniería en el Cuarto de Operaciones. *Boletín del Centro Naval*, N° 721.

cadetes que estaban lejos de ser profesionales del mar. En este caso, de nada servía que hubiera profesionales en las planas mayores de buques ya viejos y deteriorados.

En la guerra de Malvinas las tecnologías y las armas empleadas tenían una concepción y una construcción centrada en países desarrollados que mostraron y demuestran no compartir nuestra soberanía sobre las islas. Los enemigos las operaron a través de profesionales de la guerra aeronaval, y tuvieron la visión estratégica de negarnos autonomía tecnológica.

- Por error se considera que el día 2 de mayo de 1982 constituye la fecha adecuada para conmemorar el “bautismo de fuego” de la Fuerza Aérea Argentina. Esto se relaciona con su primera actuación en la guerra de Malvinas durante el combate aeronaval correspondiente. Como consta en este artículo, ello en realidad ocurrió así: fue el 16 de septiembre de 1955 durante la lucha entre hermanos de la Revolución Libertadora. Ello es parte de una lamentable historia que, aunque no nos gusta, es parte de la historia argentina real y sigue siendo actual, y he tenido la desgracia de padecerla entre mis 21 y 88 años, junto con todos mis amigos y compañeros de la vida. Hemos sido pacientes de hechos políticos desbordantes de inmoralidad que han afectado a lo que fue nuestro gran país a comienzos del siglo XX y aún lloramos sobre su ruina.
- Como lo observé previamente, los teatros de operaciones fueron manifiestamente diferentes: mis compañeros de la Escuela Naval Militar, Promoción 83, intervinieron en la Revolución Libertadora, la guerra antisubversiva y la guerra de Malvinas. Algunas de sus experiencias están volcadas en los dos últimos ejemplares del libro *Estelas Doradas*⁽¹¹⁾, que he obsequiado tanto a la Academia Nacional de la Historia como a la Biblioteca del Centro Naval para su consideración en la historia militar argentina, por un lado, y para los profesionales del mar, por el otro lado.
- Ese libro logré concretarlo como compilador de los aportes de 40 compañeros y como presidente de mi promoción en el año 2004. Lo hicimos con motivo de los 50 años de nuestro egreso como guardiamarinas en el año 1956.
- La experiencia vivida en los destructores argentinos más modernos me llevó a ampliar mis conocimientos en las ciencias de la complejidad, en particular la sistémica y la cibernetica; de allí surgió la edición en tres tomos de *Un enfoque sistémico de la defensa*⁽¹²⁾; ⁽⁸⁾ y ⁽¹³⁾ como resultado de la primera investigación hecha por profesores de la Maestría en Defensa Nacional de la Escuela de Defensa Nacional. En esto me acompañó el profesor Dr. Roberto Bloch, un abogado interesado en los problemas de la defensa y la tecnología. En el trasfondo de esta obra está la temática de la Revolución de Asuntos Militares (RAM) y su influencia en la interoperabilidad y la interoperatividad logística de las Fuerzas Armadas, esto tanto para su operación conjunta (nacional) como combinada (internacional). Todo ello me ha llevado a pertenecer, desde hace ya 15 años, al Grupo de Estudios de Sistemas Integrados (GESI), que estudia las ciencias de la complejidad, y la Sociedad Española de Servicios Generales (SESGE) desde hace 3 años. Todo esto me ha permitido ver el mar como subsistema del Sistema Tierra desde la Academia del Mar. También he donado los tres tomos correspondientes a la Academia Nacional de la Historia y a la Biblioteca del Centro Naval.
- Una segunda investigación de la Maestría en Defensa Nacional nos llevó a la edición, en el año 2010, del libro *Una imagen espacio-política del mundo*⁽¹⁴⁾, donde consideramos a la geopolítica como parte de una “espacio-política” que incluye, también, como fuentes de poder político, a espacios pequeños e inmensos, no geográficos. Este libro es más complejo para su lectura e incluye los espacios electromagnético, cibernetico, ultraterrestre, atómico, molecular, celular y subacuático. Les pido a los lectores de este artículo que lo tengan especialmente en cuenta y, también, para los que tengan interés, les digo que lo he donado a la Academia Nacional de la Historia y a la Biblioteca del Centro Naval.

Hemos sido pacientes de hechos políticos desbordantes de inmoralidad que han afectado a lo que fue nuestro gran país a comienzos del siglo XX y aún lloramos sobre su ruina.

(11) Albino, O., Domínguez, N. A. y Gronda, O. (comps.) (2007). *Estelas Doradas: miembros de la promoción nº 83 de la escuela naval militar*. Buenos Aires: edición del autor.

(12) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2004). *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo I: Aspectos Culturales*. Buenos Aires: Editorial DUPLICAR.

(13) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2004). *Un enfoque sistémico de la defensa, Tomo III: Aspectos Cívico-Militares*. Buenos Aires: Editorial DUPLICAR.

(14) Domínguez, N. A. y Bloch, R. (2010). *Una imagen espacio-política del mundo* (1^{ra} ed.). Buenos Aires: Dunken. Ensayo político-estratégico, que contó con la colaboración de los licenciados María José España y Fernando Juan Ohanessian (todos profesores de la Escuela de Defensa Nacional).

Debo decirles que he tratado de hacer un resumen de lo vivido y lo reflexionado por mí respecto a estos dos hechos históricos. Lo hice tratando de responder a las siguientes preguntas: ¿qué?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿cómo? y ¿por qué? La sexta pregunta de las investigaciones históricas, la del ¿para qué?, remite a una incógnita no develada para mí. Creo que ha quedado en la mente de los principales gestores ideológicos y de los receptores de los resultados concretos de la Revolución Libertadora y de la guerra de Malvinas. Los primeros, en su gran mayoría, han muerto ya y los testimonios históricos obtenibles actualmente pienso que no alcanzan para develar lo que ellos se proponían.

Estas seis preguntas estimo que son también válidas para trazar una prospectiva hacia el futuro de los argentinos y no me siento en capacidad para responder ninguna. Si tuviéramos que enfrentar un combate aeronaval en poco tiempo, mas no quiero pensar lo que sería nuestra actuación y la situación histórica que se nos plantearía. Considero que esto abarca actualmente a todas las áreas de la Defensa Nacional y a la defensa contra las nuevas amenazas, que ha sido excluida de las preocupaciones de la defensa junto con el Libro Blanco de la Defensa Nacional⁽¹⁵⁾, redactado durante la gestión de un gobierno anterior.

En cuanto a lo que cabe, a mi entender, a la Academia Nacional de la Historia, creo que tiene que lograr que gran parte de las arenas del recipiente inferior (pasado), de la clepsidra de la historia del siglo XX, pasen a formar parte de la superior (futuro), de la clepsidra de la historia del siglo XXI.

(...) la Academia Nacional de la Historia, creo que tiene que lograr que gran parte de las arenas del recipiente inferior (pasado), de la clepsidra de la historia del siglo XX, pasen a formar parte de la superior (futuro), de la clepsidra de la historia del siglo XXI.

El desafío tecnológico presente y futuro

Es un hecho que, básicamente, estamos preparados para vivir con dificultades en tierra firme. Cuando nos proyectamos hacia el mar y el aire y, últimamente, también hacia el espacio ultraterrestre, necesitamos rodearnos de tecnología para sobrevivir. En escritos anteriores^(16, pág. 293) he acuñado al respecto el concepto de “caparazón tecnológico”. Estos implementos adicionales son muy distintos si se los quiere para fines civiles o militares. El uso militar plantea requerimientos mucho más complejos de diseño, construcción, operación y mantenimiento para poder neutralizar la posible acción del enemigo. Por supuesto que si pensamos en la paz perpetua todo se simplifica y nos quedamos con los recursos civiles; pero, si queremos ser defendidos con miras al futuro, el desafío tecnológico que se nos plantea es mucho más exigente y creo que debemos pensar sobre la base de un ideal de autonomía tecnológica e interoperabilidad conjunta.

Ningún país del mundo goza de autonomía tecnológica ni de una interoperabilidad conjunta plenamente desarrollada, pero, en la medida que se acerque al ideal, su poderío militar se verá sustancialmente potenciado. La autonomía tecnológica se sustenta en una Base Tecnológica e Industrial de Defensa⁽¹⁷⁾, que mantenga la interoperabilidad conjunta de las Fuerzas Armadas durante cualquier conflicto de orden externo que se le pueda presentar. Esto requiere de una poderosa industria nacional que incluya a la militar y de, por lo menos, un presupuesto de defensa que ronde el 2,5 % del P.B.I. en forma sostenida y coherente, con hipótesis de conflicto claramente fundadas y consecuentes con nuestra Ley de Defensa Nacional⁽¹⁸⁾.

Toda esta expresión de mi pensamiento militar es totalmente opuesta a la del Foro de San Pablo, que pretende que Latinoamérica no disponga de Fuerzas Armadas. Actualmente, se ha iniciado en España otro foro que pretende liberar a Iberoamérica de tamaña equivocación; el gen de la guerra nos habita, y si pretendiéramos eliminarlo con ingeniería genética dejaríamos de ser humanos.

(15) Ministerio de Defensa (1999). *Libro Blanco de la Defensa Nacional*. Buenos Aires: Ministerio de Defensa.

(16) Domínguez, N. A. (1990). *Satélites. Tomo I. Vta. etapa tecnológica naval y su incidencia en la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

(17) Domínguez, N. A. (2003). *Pautas para una consideración político-estratégica de la ciencia, la tecnología y la innovación en vista a la Defensa Nacional y regional*. Cuaderno Académico 4 (pág. 15). Buenos Aires: Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

(18) Ley N° 23.554 de Defensa Nacional (5 de mayo de 1988) (pág. 4). Congreso de la Nación Argentina. Publicada en el Boletín Oficial N° 26.325.

Pero los requerimientos correctos van mucho más allá. Los recursos humanos deben ser seleccionados, educados, instruidos, adiestrados, profesionalmente motivados y dispuestos a morir por la Patria, sintiendo el orgullo de ser militares. Deben sentirse apoyados por la sociedad que defienden y estar dispuestos a un servicio de las 24 horas del día por los 365 días del año, que incluirá largos años de paz en que, aunque parezca utópico, siempre deberá estar preparado, él, sus hombres subordinados y su equipo, para la guerra. La carrera militar involucra una profesión que solo en muy determinadas circunstancias se ejerce en plenitud, el resto del tiempo se emplea en un “como si” que es imaginario, pero que debe ser sentido como real y debe ser practicado permanentemente. Esto es dramático y lleva a que muchos civiles piensen que los militares no sirven para otra cosa que para ocasionar gastos “innecesarios”. Luego, ante la inminencia de una guerra o un conflicto claman para que jueguen su vida como lo prometieron ante la bandera y rezan desde sus hogares para que hagan bien su tarea. Es bueno recordarles que tan solo el “velar por las armas” involucra actualmente una tarea compleja y ardua a ejecutar todos los días para mantenerlas en situación de operabilidad e interoperabilidad logística.

Pero, volviendo al tema de este artículo: la Revolución del 55 probó la eficacia de los aviones Gloster Meteor en un combate desigual. Dichos aviones eran de lo mejor probado a fines de la Segunda Guerra Mundial y su autonomía tecnológica estaba casi asegurada por el nivel industrial de nuestro país de entonces. La brecha tecnológica no era tan amplia como lo es la actual. Los buques eran viejos y su “modernización”, con tres montajes de ametralladoras Bofors dobles de 40 mm, eran claramente inferiores a lo necesario para tales ataques aéreos. No pudimos hacer blanco en ninguno de los aviones que nos atacaron (se dice que uno fue abatido, pero el injusto secreto guardado entre “hermanos argentinos” trata de olvidar ese pasado en las bolsas de su hipocresía).

Ya en el año 1982 la cuestión fue muy diferente; no tuvimos la autonomía tecnológica necesaria para usar y mantener nuestros destructores tipo Hércules. Eran lo mejor de nuestra Flota de Mar de entonces, pero gozamos de la ventaja de conocer las debilidades de los sistemas ADAWS-4, usados por los buques capitales de la Fuerza de Tareas británica. Ellos no pudieron con nuestros limitados ataques aéreos. Pudimos usar los aviones Super Etandard con sus misiles Exocet, pese a las limitaciones a nuestra autonomía tecnológica que nos impusieron los franceses, por acuerdo con los británicos según pautas de la NATO. Si hubiéramos tenido más aviones y misiles EXOCET otro hubiera sido el resultado del combate aeronaval de Malvinas. Lo mismo podemos decir del espoletado de las bombas usadas por los aviones de la Fuerza Aérea Argentina para blancos navales. Falló también la interoperabilidad conjunta de las FF. AA. y no solo la autonomía tecnológica. El valor de nuestros pilotos, que fue mucho, no alcanzó para superar tantas limitaciones.

Existe un grave problema nacional a tener en cuenta para el futuro: nuestros límites nacionales se disuelven ante las nuevas amenazas. Debemos tener claro que es difícil trazar límites de incumbencia de las fallidas seguridad y defensa nacionales con el escenario que se nos presenta.

Por otra parte, contamos con un país pleno de riquezas que hasta ahora no hemos sabido explotar acabadamente. Eso constituye un acicate al desarrollo de amenazas externas existentes y que no podemos descuidar.

Los políticos y los estrategas tienen la palabra, pero, básicamente, todo se resume en disponer de los magnos servicios de un estadista que, más allá de toda utopía y ucrónia, resuelva nuestros decadentes problemas nacionales. ■

Existe un grave problema nacional a tener en cuenta para el futuro: nuestros límites nacionales se disuelven ante las nuevas amenazas.