

OBSERVATORIO SUDAMERICANO DE DEFENSA Y FUERZAS ARMADAS

INFORME ARGENTINA 16/2013

Período: del 18/05/2013 al 24/05/2013

[Buenos Aires, Argentina](#)

1. Discurso del ministro de Defensa, Arturo Puricelli en el Día de la Armada
2. Falleció el dictador Jorge Rafael Videla
3. Nuevas declaraciones en el juicio por el Plan Cóndor
4. El ministro Puricelli aseguró la finalización de la campaña antártica
5. Los gastos de la campaña antártica según el diario *La Nación*
6. Gastos de reparación del rompehielos Almirante Irizar
7. Continúa el juicio por los crímenes cometidos en el centro clandestino La Perla
8. Puente aéreo para completar el combustible y los insumos que necesita la Base Antártica Marambio
9. Regresa el buque Timca sin finalizar la campaña antártica
10. Nueva audiencia en el megajuicio por los crímenes de la Escuelade Mecánica de la Armada
11. Procesan a Rubén Osvaldo Bufano, ex miembro del Batallón de Inteligencia 601
12. Detienen a Alberto Julio Candiotti, ex miembro del Batallón de Inteligencia 601 que se encontraba prófugo en Uruguay
13. *Clarín* denuncia que Puricelli usa para sus actos helicópteros de la Antártida
14. El ministro acusa de difamación a una empresa contratada para el aprovisionamiento de bases

1. Puricelli relativizó el fracaso de la campaña antártica en el Día de la Armada

Rodeado por autoridades castrenses que conmemoraban un nuevo aniversario del Día de la Armada, el ministro de Defensa nacional, Arturo Puricelli, acusó a los medios de comunicación "que en medio de viles intereses vilipendian a nuestra institución", en referencia las supuestas irregularidades denunciadas en la licitación de la campaña antártica.

Según explicó *La Nación*, el funcionario evitó referirse a la causa judicial que lo investiga por poner en riesgo el abastecimiento de las bases en el continente blanco, a raíz de los problemas que tuvieron el barco y el helicóptero contratados por el área de Defensa, pese a pagar por anticipado US\$ 15,8 millones a la empresa propietaria del buque holandés Timca.

Luego de que el jefe del Estado Mayor General de la Armada, almirante Daniel Alberto Martín, convocara a retemplar el espíritu y garantizar la presencia de la marina en el mar, por el 199° aniversario del Combate Naval de Montevideo, Puricelli destacó el "futuro venturoso de las Fuerzas Armadas" y denunció que "no son pocas las contingencias que enfrentamos".

A su vez, el ministro agradeció a "todas las Fuerzas Armadas que no se hicieron eco de las convocatorias explícitas por importantes medios para que asuman actitudes de rebeldías contrarias a la disciplina militar por la que están formados". Prosiguió: "Puedo decir con la frente alta que hemos tomado las mejores y más transparentes decisiones en el cumplimiento de la misión".

La Nación recordó también que el ministro y otros funcionarios del Ministerio de Defensa son investigados por el magistrado federal Luis Rodríguez por presuntas irregularidades en las licitaciones que ganó la compañía Transport&Service para proveer la embarcación Timca y helicópteros, medios de transporte que no pudieron completar el abastecimiento en las bases antárticas argentinas.

En la Escuela Naval Militar de Río Santiago, en Ensenada, convocó a "no sesgar en el cumplimiento del deber, como quieren algunos medios de comunicación". Reivindicó, además, la

política del Gobierno para "fortalecer los lazos de cooperación con los países de la región". Además, Puricelli les pidió que "no se crean lo que les dicen algunos medios, no hemos perdido más capacidades" y se refirió al problema que tuvo la Fragata Libertad, el buque escuela que estuvo retenido en Ghana unos 77 días. "No era verdad que íbamos a entregar la Fragata Libertad, que hoy está en este dique del Astillero Río Santiago, dispuesta a terminar su mantenimiento para emprender un nuevo viaje de estudios", aclaró. El ministro explicó que se encuentran trabajando para modernizar "uno de los más importantes rompehielos como es el Irizar", así como reconoció que "estamos en el camino de recuperación de nuestras capacidades militares".

En relación al empleo de un avión Hércules de la fuerza uruguaya para completar el abastecimiento de las bases en la Antártida, el ministro dijo que "Recibimos con alegría que la Armada uruguaya nos enviara a tiempo un Hércules C130, frente a la necesidad de tener que contar con un repuesto en tiempo limitado para culminar nuestra campaña antártica". (Ver *La Nación*, sección Política, 18/05/2013)

2. Falleció el dictador Videla

Tal como dieron a conocer *Página/12*, *Clarín* y *La Nación*, murió a los 87 años en la cárcel de Marcos Paz Jorge Rafael Videla, principal brazo ejecutor del terrorismo de Estado en todo el país entre 1976 y 1983.

Videla estaba preso en el pabellón 6 del módulo IV de Marcos Paz.

Hijo de un militar conservador, en 1943 entró en el Colegio Militar de la Nación, de donde egresó con el sexto lugar de su promoción, de la que también formaron parte Roberto Viola y Carlos Guillermo Suárez Mason. El 27 de agosto de 1975 fue designado comandante en jefe del Ejército.

El 24 de marzo de 1976 a la una de la mañana la asonada encabezada por Videla por el Ejército, Emilio Eduardo Massera por la Armada y Orlando Agosti por la Fuerza Aérea derrocó a la debilitada presidenta María Estela Martínez de Perón. Con la Doctrina de Seguridad Nacional norteamericana y la Escuela Francesa de la guerra de Argelia como sostén y el apoyo espiritual de la Iglesia, se montaron centros clandestinos de detención, tortura y exterminio y se decidió ocultar los cuerpos de las víctimas.

En 1985, en el Juicio a las Juntas, Videla fue condenado a prisión perpetua por 66 homicidios doblemente calificados, cuatro torturas seguidas de muerte, 93 tormentos, 306 privaciones ilegales de la libertad y 26 robos. Estuvo preso hasta 1990, cuando a través de dos decretos, el entonces presidente Carlos Menem lo indultó. Le "perdonó" la condena y lo liberó de otras causas que aún estaban en trámite.

El 9 de junio de 1998 Videla volvió a prisión, acusado de ser responsable de apropiación de niños, hijos de desaparecidos. Videla estuvo 38 días en la Cárcel de Caseros, después se fue a su casa con el beneficio del arresto domiciliario hasta 2008, cuando fue llevado a Campo de Mayo. Murió en el penal de Marcos Paz.

El 22 de diciembre de 2010 fue condenado a perpetua por los crímenes cometidos en la Unidad Penitenciaria 1 de Córdoba, entre ellos, el asesinato de 31 presos políticos. En julio del año pasado recibió 50 años por su responsabilidad en la sustracción, retención y ocultamiento de menores, hijos de desaparecidos, aquellos delitos por los que había vuelto a prisión catorce años antes. Sin embargo, la única condena confirmada por la Corte Suprema es la de 1985. Su última aparición pública fue la misma semana de su muerte, al negarse a declarar en el juicio en el que se investigan los delitos del Plan Cóndor, la acción de coordinación represiva entre las dictaduras del Cono Sur. (Ver *Clarín*, sección Política, 18/05/2013; ver *La Nación*, sección Política, 18/05/2013 y ver *Página/12*, sección El País, 18/05/2013)

3. Declaraciones en el juicio por el Plan Cóndor

El fiscal Pablo Ouviaña, lamentó la muerte de Videla al sostener que con él se ha muerto "un poquito de esperanza, por todas las cosas que no dijo y que pudo haber dicho". Sin el testimonio

de Videla, no podrán ser juzgados 44 de los 106 casos que comprenden esta causa. Los crímenes de coordinación de la represión entre las principales dictaduras de Latinoamérica que Ouviaña investiga tienen como imputados, entre otros, a Videla y a Reynado Bignone, sobre quienes opinó que mantuvieron un "código de silencio". El fiscal explicó que los testimonios en medios periodísticos de Videla "se van a utilizar en el juicio" y "después los jueces van a asignarle valor".

Página/12 recordó que la última aparición pública del dictador Jorge Rafael Videla fue cuando se negó a declarar ante el Tribunal Oral en lo Criminal 1 de Buenos Aires, el cual juzga su responsabilidad en el marco de la ejecución del Plan Cóndor. En aquella ocasión se autodefinió "preso político" y volvió a justificar el accionar del terrorismo de Estado en el contexto de lo que calificó como "una guerra interna". "Como lo hiciera antes, quiero manifestar que este tribunal carece de competencia y jurisdicción para juzgarme por los casos protagonizados por el Ejército en la lucha antisubversiva", afirmó.

De los 106 casos que se investigan en la causa, 44 tenían a Videla como único imputado. Estos crímenes, junto con los de los otros nueve expedientes judiciales en los que estaba procesado, no podrán ser juzgados. (Ver *Clarín*, sección Política, 19/05/2013 y ver *Página/12*, sección El País, 19/05/2013)

En una nueva audiencia del juicio declaró Gladys Estévez, uruguaya, cuyo marido, Ari Cabrera, y sus dos hijas vivían escondidas en Argentina, ya que eran parte del Partido para la Victoria del Pueblo y se habían escapado de la dictadura uruguaya sin saber que iban a ser buscados y encontrados por la coordinación represiva de las fuerzas del Plan Cóndor. Gladys declaró desde el Consulado argentino en Uruguay. (Ver *Página/12*, sección El País, 22/05/2013)

4. Puricelli dijo que terminó la campaña antártica

En medio del escándalo por presuntas irregularidades en la campaña antártica y ante la incertidumbre que existe en la base Marambio por un posible desabastecimiento, *La Nación* informó que el ministro de Defensa Arturo Puricelli aseguró que "finalizó la Campaña Antártica 2012/2013", aunque admitió que hay combustible pendiente de entrega en el continente blanco. Tras el incendio del buque *Irizar* en abril de 2007 en plena campaña antártica, el ministerio incurrió en el alquiler de naves para cumplir las sucesivas tareas de abastecimiento de las bases antárticas, en una serie de licitaciones que tuvieron denuncias de irregularidades.

El rompehielos *Irizar* cumplía todos los requisitos como buque polar, condición que no tenía el que resultó su reemplazo, el buque *Timca*, que frustró la campaña por sus limitaciones y deficiencias. Según informó *La Nación*, a la base Marambio, en el continente blanco, sólo llegó el 60% del combustible y el personal corre riesgos de quedar aislado y sin reservas en septiembre.

En un comunicado titulado "Finalizó la Campaña Antártica 2012/2013", el ministro afirmó: "El pasado 18 de mayo se ha completado la entrega total de las cargas generales y víveres para todas las bases antárticas argentinas, restando completar el aprovisionamiento de una parte del combustible para la base Marambio, que tiene en la actualidad de autonomía hasta finales de septiembre y cuyo abastecimiento ya se encuentra planificado".

"Al momento del reaprovisionamiento las estaciones contaban con más de tres meses de autonomía promedio para funcionar, sin que ninguna base haya presentado una situación crítica de abastecimiento", dijo el ministro.

Luego sostuvo: "En lo que respecta al combustible pendiente de entrega a la base Marambio, dado que la misma cuenta con pista de aterrizaje operable en todo tiempo se aprovechará las horas de vuelo programadas para el presente año, a fin de cumplimentar los vuelos de abastecimiento de productos frescos en dicha base, para completar el abastecimiento de combustible necesario".

Sobre la campaña, el ministro reconoció inconvenientes. "El desarrollo de la campaña se vio afectado por las especiales condiciones de glaciación y roturas imprevistas que se presentaron en los medios contratados, como así también demoras logísticas injustificables de exclusiva responsabilidad de la empresa adjudicataria, las que serán debidamente penalizadas de

conformidad a los términos del contrato, y que determinaron la finalización de la Campaña en un plazo mayor de lo previsto". (Ver *La Nación*, sección Política, 20/05/2013)

5. Los gastos de la campaña antártica

Según publicó el diario *La Nación*, desde el incendio del rompehielos Irizar, en abril de 2007, la Argentina gastó más de 75 millones de dólares en alquileres de barcos, helicópteros y aviones para abastecer a las bases en la Antártida. Este año no se pudo cumplir con el reaprovisionamiento total de las unidades como consecuencia de las múltiples fallas en los medios arrendados para la campaña antártica, por lo que se prepara un puente aéreo de emergencia, con serias dificultades logísticas para concretarlo, ya que debe llevarse más de 300.000 litros de combustible a la base Marambio, cuyas reservas se acabarán en septiembre. Sólo esa maniobra incrementará en más de dos millones de dólares el costo para este año.

Como explicó *La Nación*, cada vuelo del Hércules puede transportar 40 barriles con 200 litros de combustible, por lo que se necesitarán por lo menos 38 vuelos para llevar 1500 barriles, cuando el promedio normal es de dos vuelos por mes, cuando las condiciones meteorológicas y técnicas son óptimas.

El ministro de Defensa, Arturo Puricelli, fue imputado, al igual que otros funcionarios de su cartera, en una causa que investiga las irregularidades en las contrataciones de unidades navales y aéreas para este año por las que se pagaron en forma anticipada 15.830.814 dólares. Las denuncias sobre irregularidades en las licitaciones partieron desde una de las empresas, Trade Baires International, que fue dejada de lado en esa compulsión de precios y capacidades. Su presentación en la Oficina Anticorrupción en noviembre pasado tuvo respuesta por parte del Ministerio de Defensa el 14 de enero. En ese documento se detallaron los gastos a partir de la campaña antártica de 2008, con un monto total que supera los 75 millones de dólares hasta este año.

En esta ocasión fue alquilado ese barco denominado Timca, cuyas características fueron cuestionadas por rivales en la licitación. Para el buque y para su capitán sería ésta la primera experiencia en la Antártida, ya que su habitual trabajo consiste en llevar containers por el Báltico. La empresa que arrendó ese navío para ganar la licitación, Transport&Service, es, en cambio, una de las que participaba desde 2008 de esos reemplazos del rompehielos Irizar.

Transport&Service -que hacía algunos años que era proveedor en diferentes rubros en Defensa- presentó al barco polar ruso Golovin, que operó con un helicóptero Kamov, en una propuesta que fue aprobada por el Estado en una contratación directa de 6.325.227 dólares por 30 días de trabajo. Un año después, la misma empresa argentina sumó un rompehielos al Golovin y obtuvo 15.474.577 dólares por 86 días de labores. La diferencia en costo y tiempo tuvo que ver con el abastecimiento de la base Belgrano II, cuya ubicación determinó que el sostén logístico fuera cada dos años.

En 2010 la licitación fue ganada por primera vez por Trade Baires International con un costo de 7.925.180 por 38 días de misión. El barco fue el mismo que en las anteriores, el ruso Golovin. Transport&Service se quedó ese año con la licitación referida al transporte aéreo de carga y personal por 792.500 dólares. Trade Baires International se quedó de nuevo con las licitaciones para las campañas de 2011 (17.905.120 dólares, con un rompehielos y el Golovin) y 2012 (el Golovin por 10.684.570 dólares), mientras que Transport&Service se hizo cargo nuevamente de la operación aérea en 2012 (789.000 dólares). (Ver *La Nación*, sección Política, 20/05/2013)

6. Ya se gastó el equivalente a 4 rompehielos en las reparaciones del Almirante Irizar

El diario *La Nación* explicó que en los últimos seis años, el Gobierno ha destinado nada menos que \$ 914 millones entre la reparación del rompehielos Almirante Irizar, que se incendió en abril de 2007 en plena campaña antártica, y el alquiler de naves para cumplir las sucesivas tareas de abastecimiento de las bases antárticas.

El monto surge de la suma de los 581 millones de pesos ya gastados en la recuperación del rompehielos, en el astillero Tandanor, y los 333 millones (US\$ 75 millones, calculados sobre la

base del dólar oficial, al cierre de cada año) pagados en los últimos seis años por el alquiler de buques internacionales que sustituyeron al inutilizado Irizar en las campañas antárticas.

Según el diario, con esa inversión se podrían haber comprado cuatro rompehielos (usados, pero en condiciones, a razón de 200 millones por unidad) en el mercado internacional. O comprar sólo uno y reponer la flota de la Armada.

El rompehielos Irizar, de 121 metros de eslora y 15.000 toneladas de desplazamiento, se incendió en la noche del 10 de abril de 2007, cuando navegaba a 250 kilómetros de Puerto Madryn, rumbo a Buenos Aires. Comandados por el capitán Guillermo Tarapow, sus 296 ocupantes debieron ser evacuados en botes salvavidas.

Siendo Nilda Garré ministra de Defensa, el Gobierno tomó la decisión de reconstruirlo y arrendar el buque polar ruso Vasily Golovnin -reemplazado este año por el barco holandés Timca- para las siguientes campañas antárticas. La recuperación del rompehielos Irizar se lleva adelante en los talleres navales del astillero Tandanor, que cuenta con 1400 metros de muelles propios, grúas flotantes y unidades móviles. Privatizado por Carlos Menem y reestatizado por Néstor Kirchner, el astillero fue incorporado hace tres años al Complejo Industrial Naval Argentino (Cinar).

El Ministerio de Defensa llevaría invertidos \$ 491 millones en los trabajos del Irizar, a lo que se suman otros \$ 90 millones aportados por la Armada para garantizar las condiciones de seguridad y salvamento (botes, chalecos salvavidas y otros elementos para 313 tripulantes).

Hasta el momento, según revelaron fuentes allegadas al ámbito naval, sólo se completaron parcialmente los trabajos previstos para la reconstrucción del rompehielos, por lo que se estima que el buque no estará listo para la próxima campaña 2013/2014. "Se instalaron los motores y las líneas de media tensión. Pero falta completar todo el cableado, los conectores, la mesa de control, el sistema de abastecimiento de combustible y el sistema de escapes".

Peritos navales consultados por *La Nación* estimaron que para completar los trabajos pendientes será necesario invertir unos \$ 200 millones más. (Ver *La Nación*, sección Política, 20/05/2013)

7. Juicio por los crímenes de La Perla

En una nueva jornada del juicio que investiga los crímenes cometidos en el centro clandestino de detención que funcionó en La Perla, la testigo Cecilia Suzzara relató cómo, estando secuestrada en ese centro clandestino, fue obligada junto a otras personas a interrogar a soldados a quienes se les hacía creer que habían caído en manos de "comunistas": entre ellos, el hijo del propio dictador Jorge Videla.

Como recordó *Página/12*, el juicio tiene 44 imputados, entre ellos Ernesto "El Nabo" Barreiro y Luciano Benjamín Menéndez.

Antes de la muerte de Videla se conoció que la Sala B de la Cámara Federal de Apelaciones de Córdoba, por mayoría, confirmó su procesamiento "como autor mediato de los delitos de tentativa de violación agravada y abuso deshonesto agravado". Por primera vez fueron imputado por crímenes de índole sexual, siguiendo la teoría del "autor mediato". Esto es: no lo hicieron ellos directamente pero facilitaron las condiciones y permitieron que estos delitos sucedieran bajo sus respectivos mandos.

Según narró Suzzara, "en los terrenos de La Perla habían armado una especie de campo de entrenamiento de soldados del Ejército Argentino que, supuestamente, habían caído en manos enemigas. Cavaron trincheras, pusieron luces y altoparlantes como en las películas, y hasta plantaron carpas. En una de esas carpas, a mí me obligaron a hablar con un soldado. El muchacho estaba destruido. Tenía el uniforme de fajina, los labios sangrantes. El realmente creía que estaba en un campo enemigo. De comunistas. Me acuerdo que rogaba por un vaso con agua. Estaba desesperado de sed. Yo tenía que obtener la mayor cantidad de datos: a qué compañía pertenecía, cuántos hombres tenía... Recuerdo que le pregunté si tenía familia. Me dijo que sí, que tenía esposa e hijos. Siguió pidiéndome agua. Se la di. Entonces terminó contestándome todo lo que le pregunté. Tiempo después me enteré, por los mismos represores, de que se trataba nada menos que del hijo del general (Jorge Rafael) Videla".

Declararon también dos sobrevivientes, José Cannata y Juan Carlos Pereyra, y Lucio Garzón Maceda, que fue defensor de presos políticos. El abogado habló del rol de los sindicatos en aquel momento y recordó a los dirigentes de Luz y Fuerza Agustín Tosco y Tomás Di Toffino, su adjunto. (Ver *Página/12*, sección El País, 22/05/2013)

8. Puente aéreo para salvar el invierno en la Antártida

La Fuerza Aérea se prepara para llevar adelante un puente aéreo con la Antártida como destino. Como explicó *Ámbito Financiero*, la maniobra tiene el propósito de completar el combustible y los insumos que necesita la Base Antártica Marambio para funcionamiento y calefacción durante la invernada. En la megaoperación logística participarán cuatro aviones de transporte C-130 Hércules, todos veteranos de la guerra, que acumulan cientos de horas de vuelo. En medio de una situación adversa por el avance del hielo duro y debido a que su casco es incapaz de penetrarlo, el buque holandés Timca no pudo completar la provisión de Marambio, tarea que abandonó. Falta una última maniobra: retirar la basura de la Base Antártica Esperanza y luego el Timca dejará la Antártida y enfilará hacia Ushuaia o Río Gallegos. Son escalas obligadas porque allí tendrá que descargar más de dos millares de tambores de 200 litros de gasoil antártico (GOA), además de carga general destinada a Marambio que será luego reenviada por el puente aéreo de los Hércules.

La travesía y operación de un Hércules en Marambio ronda los 59.000 dólares por vuelo; los planificadores estiman que se realizarán 35 para completar el combustible de la base, operación que agrega más de dos millones de dólares a la cuenta de 16 millones de esa moneda que abonó Defensa por la fallida tercerización de la logística antártica. Una vez más se hace sentir la ausencia del rompehielos Almirante Irizar en el sostén logístico del país cuyo despliegue antártico es el de mayor envergadura del mundo; seis bases permanentes: Orcadas, Marambio, Carlini (ex Jubany), Esperanza, General San Martín y General Belgrano II; y siete bases de actividad temporaria: Almirante Brown, Teniente Matienzo, Primavera, Teniente Cámara, Melchior, Petrel y Decepción.

La logística iba a ser resuelta en 35 días; según el Plan Antártico de la Campaña de Verano 2012-2013, se superó por más del doble el lapso previsto y la misión no se cumplió. Los científicos de la Dirección Nacional del Antártico (DNA) que trabajan año a año en el continente blanco fueron los primeros en dar la voz de alerta cuando notaron que la campaña que habitualmente comienza en diciembre sufrió un atraso y arrancó a mediados de febrero, fecha que aproxima el peligro de la formación de hielo y el cambio de las condiciones climáticas al rigor del invierno; hecho que sucedió. El arranque tardío y una seguidilla de problemas técnicos del Timca y del helicóptero Kamov 32, alquilados a la empresa Transport & Services, signaron el fracaso de la logística. (Ver *Ámbito Financiero*, sección Política, 20/05/2013 y ver *Clarín*, sección Política, 21/05/2013)

Por su parte, *Página/12* informó sobre los dichos del ministro de Defensa, Arturo Puricelli, quien se refirió al aprovisionamiento de las bases antárticas, destacando que estas bases cuentan con provisiones para tres meses y que ninguna se encuentra en situación de crisis, como vienen informando algunos medios. “La Campaña Antártica 2012/2013 ha garantizado el normal desempeño de las seis bases permanentes y siete transitorias que la Argentina tiene en el continente blanco”. (Ver *Página/12*, sección El País, 21/05/2013)

9. El Timca regresa sin finalizar la campaña antártica

El barco contratado para abastecer las bases en la Antártida terminó su participación sin haber trasladado el 30 por ciento de su carga de combustible, según dio a conocer *La Nación*.

Según la información oficial, el Timca embarcó en febrero pasado, en la base de Puerto Belgrano, 5201 barriles con gasoil antártico, kerosene, nafta súper, Jet A1 (para aviación), anticongelante y aceites, además de otras provisiones generales, mientras que dejó la campaña antártica con 1500 barriles aún en su bodega debido a una serie de trastornos que dejaron a la base Marambio con combustible sólo hasta septiembre.

La intención es trasladar esos barriles -de 200 litros cada uno- por vía aérea. El faltante aludido son más de 200.000 litros de gasoil antártico (GOA) esencial para el funcionamiento y calefacción, además de JP1, aeronafta utilizada por el avión Twin Otter de la Fuerza Aérea que permanece todo el invierno con el rol de búsqueda y rescate y traslados médicos interbase, tal como explicó *Ámbito Financiero*. El Ejército Argentino también fue convocado, pondrá camiones de la Base de Apoyo Logístico Río Gallegos y trasladarán la preciada carga desde el muelle de Punta Loyola hasta la base aérea local distante unos 50 kilómetros.

El puente aéreo del Hércules a la Antártida comenzó a tomar forma en una cumbre de la que participaron Puricelli; el titular del Estado Mayor Conjunto, brigadier general Jorge Chevalier; su colaborador directo, brigadier mayor Humberto Trisano, ambos responsables de planificar, dirigir y ejecutar la actividad logística antártica según lo establece el Decreto N° 11.798/2008; y el brigadier mayor Marcelo Ayerdi, comandante de Alistamiento y Adiestramiento, el "dueño de los fierros" encargado de poner el auxilio de los Hércules.

Los aviadores sostuvieron que "Cada 6 vuelos con 50 tambores por travesía estiramos un mes más la autonomía de Marambio". "No es necesario trasladar toda la carga que dejó el Timca, eso siempre que nos asegure que hay buque zarpando en diciembre para la campaña de verano 2013-2014", aclararon los uniformados.

La estadística planteada supone que los veteranos C-130 no presenten novedades técnicas graves al cabo de un viaje. La fuerza cuenta con cuatro Hércules en servicio, tres de la versión H son aptos para la operación antártica, el cuarto matrícula TC-100 que es un modelo civil adaptado al concepto militar, no puede maniobrar en la pista de Marambio, limitado por las dimensiones del fuselaje.

Durante la campaña de 2010 por ciertas demoras del buque ruso Vasili Golovnin ya se había evaluado la alternativa de abastecer a Marambio por aire en un plan de 100 vuelos; en aquella oportunidad Chevalier lo descartó de plano.

El protocolo de operación con carga inflamable como lo es el combustible no permite llevar víveres ni ningún otro insumo -mucho menos pasajeros- en el mismo vuelo, por lo que el traslado sumará horas extra a las programadas en el ejercicio 2013. El costo de la hora de vuelo de un Hércules ronda u\$s 7.900 y la travesía hasta Marambio cuesta alrededor de u\$s 59.000; por lo que habría en juego más de 2 millones de dólares.

El Timca empezó el trabajo a mediados de febrero, cuando lo habitual es una zarpada con la carga en diciembre para evitar el mal clima de mediados de abril. Eso ocurrió porque no fue transferido el total de los 15,8 millones de dólares tras un acuerdo de pago adelantado. El helicóptero subcontratado a una empresa sudafricana rompió una turbina y quedó 20 días sin poder operar. Esa aeronave no contaba con hangar en el buque y estaba expuesta al clima antártico en navegación.

El 10 de abril, el Timca se quedó sin combustible para seguir y quedó amarrado en Ushuaia durante dos semanas durante una discusión por pagos de días adicionales. Ese barco no contó con permiso para transporte de pasajeros, por lo que tuvo que usarse el buque Canal Beagle para cambiar la dotación en Orcadas y subalquilar un crucero de turismo para hacer lo mismo en San Martín. El Timca no tenía, además, experiencia en la Antártida. (Ver *La Nación*, sección Política, 21/05/2013 y ver *Ámbito Financiero*, sección Política, 23/05/2013)

10. Juicio por crímenes de la ESMA

Pedro y Eva Victoria, los hijos de Eduardo Marín y María Cristina Solís, secuestrados después del golpe de Estado, en dos momentos distintos declararon en el juicio por los crímenes cometidos en la Escuela de Mecánica de la Armada tal como dio cuenta *Página/12*.

Ambos trabajaban en el diario La Nación, pero perseguidos, los dos dejaron el diario en 1975. Militaban en el Bloque Peronista de Prensa. Sobrevivieron dando clases de física y matemática. Cuando secuestraron a Eduardo, Cristina empezó a mudarse con los dos hijos.

Los nombres de Eduardo y María Cristina son parte del listado de más de noventa trabajadores de prensa que son "causa" en este juicio. Pedro, su hijo, dijo que eran de Montoneros cuando le preguntaron por la filiación política de sus padres. Eva los situó, en cambio, dentro de la

actividad sindical, como estableciendo causas y efectos en ese territorio. (Ver *Página/12*, sección El País, 21/05/2013)

11. Procesan a un represor

Rubén Osvaldo Bufano, ex miembro del Batallón de Inteligencia 601, fue procesado por la Justicia Federal por haber integrado una asociación ilícita –junto con efectivos de fuerzas de seguridad– que se dedicaba a la realización de secuestros extorsivos a empresarios y financistas durante la dictadura, según informó *Página/12*. La medida fue dictada por el juez federal Sebastián Casanello, quien dio por acreditado que Bufano y sus socios llevaron a cabo un plan destinado a cometer diversos delitos, entre éstos, secuestros a empresarios que eran acusados de formar parte de la llamada “subversión económica”, en perjuicio de Ricardo Tomasevich, Alberto Martínez Blanco y Carlos Koldovsky.

Los investigadores judiciales lograron probar que con esta modalidad la banda integrada por Bufano pretendía cobrar rescates para destinarlos no sólo a su propio beneficio personal, sino también a financiar la denominada “lucha antisubversiva”. En la resolución también se procesó a Bufano como coautor del delito de secuestro extorsivo y tormentos sufridos por Tomasevich y Martínez Blanco y se le dictó la prisión preventiva. Además, el magistrado le trabó un embargo por 3 millones de pesos.

Casanello dio por probado el delito de secuestro extorsivo, en tanto los empresarios “fueron ilegalmente privados de su libertad y mantenidos en tal condición en un inmueble al que fueron trasladados en forma clandestina, y que tales conductas encontraron, entre otras motivaciones, la de obtener la entrega de sumas de dinero en carácter de rescate, que fue efectivamente cumplida”. (Ver *Página/12*, sección El País, 23/05/2013)

12. Hallan a un prófugo en Uruguay

El diario *Clarín* informó sobre la detención de Alberto Julio Candiotti, quien estaba prófugo de la Justicia argentina por estar procesado por delitos de lesa humanidad. Candiotti, quien tenía pedido de captura internacional, perteneció al Batallón 601 del Ejército y se desempeñó en la Agrupación de Ingenieros Anfibios 601 y declarará en Montevideo. (Ver *Clarín*, sección Política, 24/05/2013)

13. Denuncian que Puricelli usa para sus actos helicópteros de la Antártida

Según un artículo del diario *Clarín*, el ministro Arturo Puricelli utilizaría para actos protocolares los dos helicópteros rusos comprados especialmente por el Estado para apoyar las campañas nacionales en la Antártida.

Según el artículo, "al jefe de Defensa se lo vio usando los helicópteros en varios actos, como el del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea, el 1° de Mayo pasado. O el lunes último, en el Día de la Armada, en la escuela naval, donde precisamente se refirió a la campaña antártica".

Los dos MI-17 habían sido comprados a Rusia por US\$ 15 millones bajo la gestión de su antecesora, Nilda Garré, como complemento de una campaña que por mar llevó adelante desde el incendio del Almirante Irizar (2007) y hasta diciembre pasado, el buque Vasily Golovnin, también ruso.

Clarín pidió en Defensa una respuesta pero no obtuvo réplica. (Ver *Clarín*, sección Política, 22/05/2013)

14. El ministro acusa de difamación a una empresa contratada para el aprovisionamiento de bases

Según *Clarín*, desde que dio su último discurso y se refirió a la accidentada campaña antártica de este verano, el ministro Arturo Puricelli se involucró en una pelea con la empresa que desplazó de las licitaciones como con la que eligió para que abasteciera en 2012/2013 las bases del Territorio Antártico Nacional.

Al mismo tiempo, desde el Congreso, el diputado Gerardo Milman, del GEN-FAP, presentó un proyecto pidiendo la creación de una comisión bicameral que investigue la campaña, y todas las irregularidades denunciadas en su momento también por el ex diputado Mario Cafiero (Proyecto Sur), y que generaron la apertura de una causa en la Justicia. Puricelli debería responder hoy la carta documento que le envió Trade Baires, representante del buque ruso Vasiliy Golovnin y de los helicópteros que sin sobresaltos prestaron servicios en las campañas entre 2008 y 2012, cuando inesperadamente Puricelli cambió la licitación. La empresa quiere que “ratifique” o “rectifique” la acusación que hizo el lunes, de que la misma realizó una campaña “de difamación” en connivencia con la prensa no oficialista.

Trade Baires es la que realizó una denuncia ante la Oficina Anticorrupción por presuntas irregularidades en la licitación que obtuvo Transport & Service, y que este año se quedó con la operatoria aérea y marítima en la Antártida. T&S la hizo con el buque holandés Timca. Puricelli también habría criticado lo actuado por Transport & Service, su elegida en la licitación de diciembre, y a quien al principio defendió en todas sus cualidades operativas para servir a la campaña que fue eje de todo tipo de críticas.

En principio, porque se demoraron los abastecimientos de Órcadas, entre otras. En su discurso, el ministro dijo que las “demoras logísticas injustificables de exclusiva responsabilidad de la empresa adjudicataria, complicaron el aprovisionamiento de las bases y prometió penalidades “de conformidad a los términos del contrato”. (Ver *Clarín*, sección Política, 23/05/2013)

Sitios de referencia

Ámbito Financiero - <http://www.ambito.com/diario/>

Clarín - <http://www.clarin.com/>

El Cronista Comercial - <http://www.cronista.com/>

La Nación - <http://www.lanacion.com.ar/>

Página/12 - <http://www.pagina12.com.ar>

El Informe Semanal – Argentina es un servicio de informaciones sobre asuntos de defensa y temas militares, que forma parte del Observatorio Sudamericano de Defensa y Fuerzas Armadas y es elaborado por Martina Ferrarino del Proyecto El Desarrollo de la Ciencia Política en Argentina y Brasil en Perspectiva Comparada de la Universidad Nacional de Quilmes.