

Ott István Dániel<sup>1</sup>

## ARGENTÍNA TENGERI KERESKEDELME ÉS HADITENGERÉSZETÉNEK RÖVID TÖRTÉNETE A KEZDETEKTŐL NAPJAINKIG

DOI: 10.30583/2019/1-2/244

### **Absztrakt:**

*Argentína közel 4700 kilométer hosszú óceánparttal rendelkezik, ezért annak ellenőrzése céljából erős flottát kellett építenie. 1880-1916 között az ország hatalmas agrár-ipari fejlődésen ment keresztül. A britekkel folytatott kereskedelem tengeri úton zajlott. A haderőn belül így mindig is kiváltságos szerepet töltött be az Argentin Haditengerészet; 1940-re a világ nyolcadik legnagyobb haditengerészete volt darabszám szerint.*

**Kulcsszavak:** Argentína, tengeri kereskedelem, haditengerészet

### **Abstract:**

*Argentina has about 4700-kilometer long ocean coasts, so it needs to build a strong fleet to control it. Between 1880 and 1916, the country underwent massive agro-industrial development. Trade with the British was off the coast. Within the army, the Argentine Navy has always played a privileged role, including the dreadnought race, and by 1940 the world's eighth largest navy was Argentine.*

**Keywords:** Argentina, maritime trade, navy, dreadnought competition

### **Bevezetés**

Argentína függetlenségét az Európában zajló napóleoni háborúk közvetett következményeként 1816-ban nyerte el Spanyolországtól. Az ország **közel 4700 kilométer hosszú óceánparttal rendelkezik**, ezért már csak annak ellenőrzése miatt is erős flottát kellett építenie.

---

<sup>1</sup> Ott István Dániel főelőadó MH Logisztikai Központ Technológiai Igazgatóság Kutatás-fejlesztési, Tudományos és Szabványosítási Osztály

1880-1916 között az ország hatalmas agrár-ipari fejlődésen ment keresztül. **A britekkel folytatott kereskedelem tengeri úton zajlott.** A haderőn belül így mindig is kiváltságos szerepet töltött be az Argentin Haditengerészet, amelynek gyökerei egészen a XIX. századig nyúlnak vissza. Argentína is bekapcsolódott a dreadnought-építési (csatahajó-építési) versenybe. Argentína, Brazília, Chile egyaránt regionális nagyhatalomnak képzelte magát. Ennek egyik jelképe, hogy dreadnought-jaik vannak. Viszont hajógyári és konstrukciós kapacitása egyiküknek sem volt. Dreadnought-okat csak vásárolni tudtak az USA-tól és Nagy-Britanniától, ahol volt szabadkapacitás az ilyen típusú hadihajók gyártására és exportjára. A nagyarányú haditengerészeti fejlesztéseknek köszönhetően **1940-re a világ nyolcadik legnagyobb haditengerészete Argentínáé volt.** 1943-ban a parlament felhatalmazásával az ország jogot formált az Antarktisz egyes területeire, ahogy közigazgatásához tartozik 1992 óta a brit fennhatóság alatt álló Falkland, Déli-Orkney-szigetek, Déli-Georgia és Déli-Sandwich szigetek. **E „tengerentúli” területek védelme, logisztikája** még inkább indokolták az ütőképes flotta kiépítését és fenntartását.

## 1. Argentína története, gazdaságának és tengeri kereskedelmének összefüggése

Argentína területeit 1516-ban fedezték fel az új kontinensen; 1580-ban spanyol gyarmattá vált a perui, majd a XVIII. században a Rio de la Plata-i Alkirályság részeként. Neve a földjében található nemesfémek, főleg az ezüst (latin: argentum) után lett Argentína.

Őslakóseit, hasonlóan a többi amerikai gyarmathoz, a XIX. századig bezárólag lemészárolták a főként spanyol telepesektől származó kreolok.<sup>2</sup>

Az ország gazdaságának története egyidős az amerikai gyarmatosítással. Az anyaország, a spanyol királyság nem számolt vele úgy, mint Mexikóval vagy Peruvál. Neve eredete ellenére ugyanis kevesebb arany és ezüst lelőhellyel rendelkezett, mint a másik két terület. A XVII századi spanyol uralkodók, V. Károly, II. Fülöp és utódai az egész gyarmati kereskedelmet és a spanyol kincstár működtetését is az új világból behozott nemesfémekre építették. Emiatt az argentin területek kevésbé játszottak szerepet a gyarmati kereskedelemben. A fejlődésnek

---

<sup>2</sup> [http://hvg.hu/plazs/20100323\\_argentina\\_ismeretlen\\_osi\\_kultura](http://hvg.hu/plazs/20100323_argentina_ismeretlen_osi_kultura) 2018.02.14.

az sem kedvezett, hogy a XIX. századig területének jelentős része, például a patagóniai fennsík, zord időjárású és gyéren lakott volt. Bár igaz, hogy a hatalmas és szinte érintetlen környezet kínálta magát az agráriumra alapozott megélhetés, majd az erre települő gazdaság és ipar kiépítésére. A már említett földrajzi környezet miatt szinte semmilyen infrastruktúrával nem rendelkezett. Utak nem léteztek, a nagyobb folyók, mint például a Rio de la Plata ugyan széles tölcserőkövekkel érték el az óceánt, de a mederszintek miatt mégis csak rövid szakaszok voltak hajózhatók, és folyásirányuk miatt is csak az északi területek felé biztosíthaták az összeköttetést. A nagyobb arany- és ezüstbányák hiánya miatt sokkal kevesebb afrikai rabszolgát hurcoltak be ide, mint a későbbi Mexikóba vagy akár a portugál gyarmati területekre Braziliában. A kemény fizikai munkát jelentő földműveléshez, szűzföldek feltöréséhez, ültetvényes gazdasághoz, legeltetéshez kevés volt a munkaerő, amit később majd a nagyarányú bevándorlás kompenzált.

A nehézségek ellenére a pampákon hamar elterjedt a főleg európai telepések és leszármazottjaik által folytatott gabonatermesztés és állattenyésztés. A szarvasmarhatartás nagy hagyományra tett szert, és az ország később erre építi szinte a teljes exportját. Az állatok ridegtartáson voltak, ehhez egyre több területet kellett legelővé alakítani. Ez sajnos sokszor az őslakosok elűzésével járt együtt úgy, mint például Észak-Amerikában. A XVIII. századra a tartományokban elzártan önellátásra berendezkedett gazdaságok eleinte csak egymással, majd az egyre több feleslegnek köszönhetően a külvilággal is kereskedni kezdtek.

A következő században Argentína elnyeri függetlenségét. Ez az Európában zajló napóleoni háborúk közvetett következménye. 1808-ban ugyanis a francia császárrá vált tábornok megszállja Spanyolországot, és lemondásra kényszeríti annak uralkodóját. Az esemény „láncreakció-szerű” függetlenségi mozgalmakat indít el a latin-amerikai gyarmatokon, melyek többsége a XIX század elejére elszakad az anyaországtól. Így jön létre 1816-ban az immár önálló Argentína is, bár az anyaország és az általa közvetített európai hatás még ma is érezhető, elég csak arra gondolni, hogy a hivatalos nyelve a spanyol.<sup>3</sup>

Az önálló nemzeti lét játékon hatott a gazdaságra, és tovább lendítette a külkereskedelmet.

---

<sup>3</sup> Vadász Sándor: 19. századi egyetemes történelem 1789-1890. Korona, Budapest, 1998.

Argentína első elnöke Bernardino Rivadavia és az általa vezetett junta protekcionista politikát hirdetett. Előrelátóan a világ akkori első számú tengeri és gazdasági hatalmával, Nagy-Britanniával veszik fel a kereskedelmi kapcsolatokat, amely a partnerségért cserébe rengeteget investált a térségbe. Többek között kiépítik a Buenos Aires kikötőt; ennek központja a La Boca városrész, mely a mai napig magán viseli a bevándorlók által hozott heterogén etnikai viszonyokat. A XIX. századtól kezdve főleg olaszok költöznek be, ezért a kikötőkben dolgozó munkások és tengerészek egy része is közülük kerül ki.<sup>4</sup>



1. számú ábra. A La Boca kikötő egyik mólója a XIX. század második felében. A képen rakodó vitorlás gőzhajók.

A boldog békeidők 1880-tól 1916-ig tartottak, ekkor az ország hatalmas agrár-ipari fejlődésen ment keresztül. A brit kereskedelmi partnereknek köszönhetően az export szárnyalt.<sup>5</sup> Argentína ekkor a világ tíz leggazdagabb országa közé tartozott, a lakosság pedig meghétszereződött!<sup>6</sup>

A kereskedelem fő útvonala az Atlanti-óceán volt, tucatnyi argentin, brit és más nemzetek hajózási társaságai veszik fel úticéljaik közé a

---

<sup>4</sup> [http://cvaa.com.ar/04ingles/02dossiers\\_en/la\\_boca\\_en/3\\_intro.php](http://cvaa.com.ar/04ingles/02dossiers_en/la_boca_en/3_intro.php) 2018.05.09.

<sup>5</sup> Kende István: Fejlődő Országok Lexikona. Akadémia Kiadó, Budapest, 1973. 122. p.

<sup>6</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Argentína> 2018.02.14.

latin-amerikai országot. A kor színvonalán a legkorszerűbb kereskedelmi hajók és hozzájuk szükséges kikötői infrastruktúra jelenik meg La Boca-ban. A fő kiviteli cikket, a marhahúst az 1870-es évektől már nemcsak mint élőállatot, hanem mirelitként! is behajózhatták a Buenos Aires-i kikötőben. Ehhez a kort megelőzve az akkori legkorszerűbb technikákat felhasználva hűtőházakat és hűtőhajókat vonnak be a szállításba. Ennek köszönhetően a fagyasztott hús kivitelének mennyisége közel tízszeresére nőtt 1910-re.<sup>7</sup>



2. számú ábra. Argentín kikötő a huszadik század elején. Vitorlások és kereskedelmi gőzösök, iparvágánnyal a vagonok és kezdetleges „Ro-Ro szállítás”

Ekkor még nagy szerepe volt a személyszállításnak is, főleg európai bevándorlók utaztak az Argentína felé tartó gőzhajókon. A Panama-csatorna megnyitása miatt a huszadik század elején kissé csökkent Argentína szerepe az óceánon zajló kereskedelemben.

---

<sup>7</sup> Daniel K. Lewis: The History of Argentina. Greenwood, Oxford England 60. p.

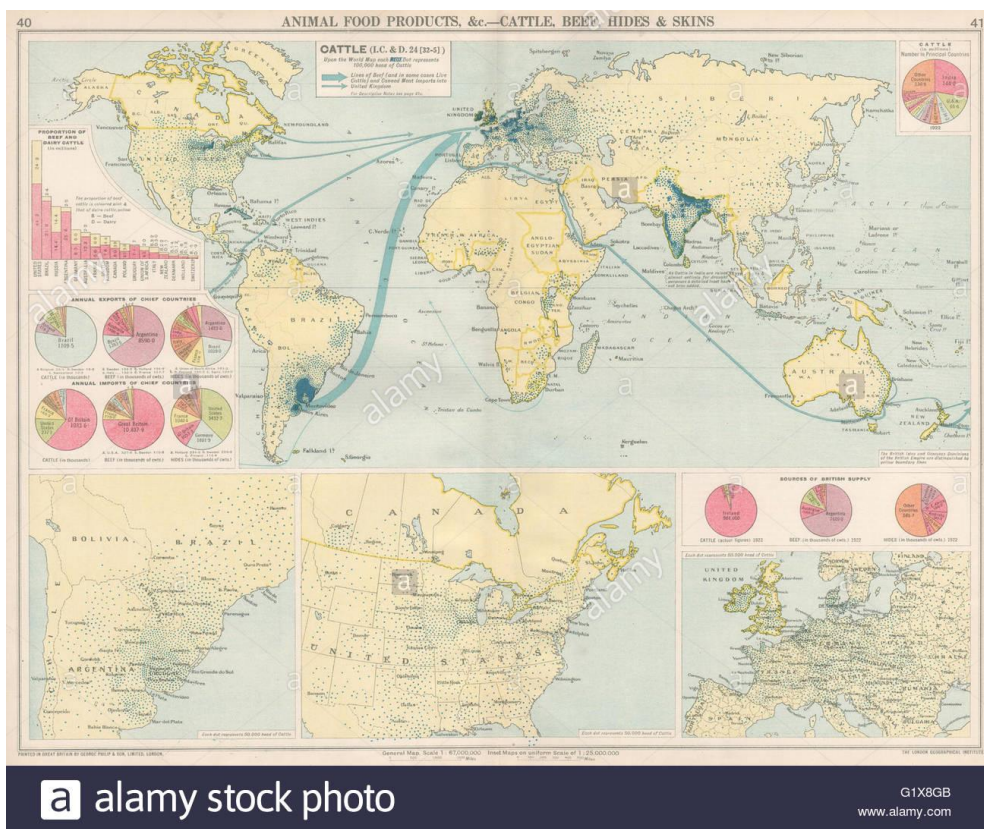


3. számú ábra. Bevándorlók érkeznek az (argentín) új hazába.



4. számú ábra. Buenos Aires kikötőnegyedének, La Boca-nak egy tipikus utcája

Az argentin ipari forradalom kezdete és a vasút kialakulása is az angoloknak köszönhető. Az igazsághoz persze hozzátartozik, hogy a legtöbb gazdasági szerződés erősen egyoldalú volt, előtérbe helyezve a brit érdekeket. Ráadásul a szinte csak Nagy-Britanniára épített export miatt Argentína gazdasága veszélyes függő viszonyba került. A XIX századi brit külpolitika befolyási övezetének, amolyan „informális gyarmatnak”<sup>8</sup> tekintette a latin-amerikai országot.



5. számú ábra. Egy 1925-ben készült térkép, mely a főbb vágóállat-kereskedelmi útvonalakat mutatja. Jól látható vastag nyíllal jelölve az Argentínából Nagy-Britannia felé irányuló marhaexport.

A „boldog békeidők” sem voltak problémamentesek. Az egyoldalú exportra alapozott gazdaság és a „primitív” hazai bankrendszer, mely kevés tőkével rendelkezett az új beruházásokhoz, 1889-ben gazdasági válságot idézett elő.<sup>9</sup> Ebből Argentína csak tíz év után állt talpra.

<sup>8</sup> Szabó-Zsoldos Gábor: John Darwin: A birodalom projekt. A brit világrendszer felemelkedése és bukása. Klió, 2012. 21. évf. 1 14-18. p.

<sup>9</sup> A Baring-válság, lásd: <https://docplayer.hu/43441974-Az-argentin-gazdasagi-valsga-kialakulasanak-okai.html> (a szerkesztő megjegyzése)

Senki nem gondolta még ekkor, hogy a huszadik században az ilyen válságok az ország mindennapjainak részévé válnak. A XIX. század végén ugyanis más gazdaságok, például az Osztrák-Magyar Monarchia is átesett hasonló recessziókon.<sup>10</sup> Az első világháború pedig még hoz is némi fellendülést, hisz a központi hatalmak tengeralattjárói által „szorongatott” Nagy-Britannia hadigazdasága számára az egyik fő élelmiszer- és nyersanyagforrás lesz a régi kereskedelmi partner, aki a háborúban egyébként semleges maradt.<sup>11</sup>

Ezután azonban megkezdődik a belpolitikai „mélyrepülés”. 1930-tól folyamatos katonai puccsok váltották egymást. Ebben csak hosszabb átmenetet jelentett a közismert Juan Perón<sup>12</sup> 20. század közepén kezdődő évtizedes hatalma, melyet újabb államcsínyek követtek, végül pedig a fegyveres erők juttái jutottak hatalomra.

A bevételek egyik fő forrása Nagy-Britannia, amely egy ideig még jelen volt az argentin piacokon, de a külpolitikai kapcsolatok egyre jobban elmérgesedtek, melyek végül az 1982-es falklandi háborúval jutottak teljesen mélypontra. Más állandó kereskedelmi partnerre sem számíthatott, mivel a szomszédos dél-amerikai államokkal kis híján háborút vívott.<sup>13</sup>

A belpolitikában anarchikus állapotok uralkodtak, nem csoda, hogy Argentína állandó gazdasági válságokkal küzdött, küzd, és ez kihatással van a fegyveres erőkre is. A szűkös anyagi háttér, az emiatt elmaradt karbantartások, a kiképzés hiánya közvetett okként ott sorakozik az Ara San Juan tengeralattjáró 2017-es tragédiája mögött is.

---

<sup>10</sup> Estók János: Magyarország története 1849-1914. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 1999.

<sup>11</sup> <http://novekedes.hu/100-eve-az-egyik-leggazdagabb-oroszag-volt-most-keptelen-kijutni-a-valsagbol/> 2018.08.01

<sup>12</sup> Horváth Gyula-Anderle Ádám: Fekete-fehér Perón-Che Guevara. Pannonica kiadó, hn. 2000. Juan Peron argentin katonatiszt, aki szervezőként több puccsban is részt vett, de a tényleges hatalmat civilként szerezte meg. Háromszor volt argentin elnök. Bár választások útján került hatalomra, politikája autokrata volt, melyben az európai fasizmust követendő példának tartotta. Mindemellett az argentin történelem egyik meghatározó alakja volt, tettei, pályája ma is megosztja a közvéleményt.

<sup>13</sup> <http://adst.org/2014/10/argentinas-dirty-war-and-the-transition-to-democracy/> 2018.02.27.



## 2. Az argentin haditengerészet dinamikus fejlődésének időszaka (1810-1945)

Argentína közel 4700 kilométer hosszú óceáni parttal rendelkezett, ezért már csak annak ellenőrzése miatt is erős flottát kellett építenie.

Ez a XIX. század első felében a korlátozott lehetőségek és a kevés szakember miatt nehezen ment. Nem meglepő, hogy első tengerészeinek egy része idegen országból származott: írek, britek szolgáltak a magántulajdonban lévő vitorlásokon.<sup>14</sup>

A haderőn belül mindig is kiváltságos szerepet töltött be az Argentin Haditengerészet (spanyol: Armada de la República Argentina - Ara, rövidítve Armada Argentina)<sup>15</sup>. Gyökerei egészen a XIX. századig nyúlnak vissza. Alapításának hivatalos dátuma 1810. május 25, a spanyol uralom elleni forradalom kirobbanása.

A huszadik században, hasonlóan a többi kortárs tekintélyelvű rendszerhez, az argentin költségvetésben is kiemelt szerepet kap a fegyverkezés, azon belül az „ékkő”, a flotta továbbfejlesztése. Az Armada is bekapcsolódott a dreadnought-versenybe,<sup>16</sup> tehát megkezdte saját páncélos flottájának kiépítését a századforduló idején. Ez válasz volt a brazil flotta fejlesztésére. Két ilyen kategóriájú hajót rendelnek az USA-ból. A hajóosztályt az első argentin elnök, a már említett Bernardino Rivadavia után nevezik el. Az ARA RIVADAVIA és testvérhajója, az ARA MORENO 1914-ben kerül az argentin flottához. Sokáig ezek voltak a legnagyobb hadihajók, amelyeket az USA exportra épített. Ráadásul annyira korszerűek voltak, hogy nemcsak a rivális Brazíliában keltettek félelmet, de a kirobbant világháború feszültségében a nagyhatalmak is úgy vélték, hogy ilyen korszerű eszköz Argentína kezében komoly politikai veszélyt jelent. Mind az Antant, mind a központi hatalmak attól féltek, hogy Argentína hadviselő féllé válhat hajóinak fegyvereiben bízva, vagy ami talán még rosszabb, tovább értékesítheti azokat valamelyik oldalnak. Ma már tudjuk, ezek a félelmek alaptalanok voltak.<sup>17</sup>

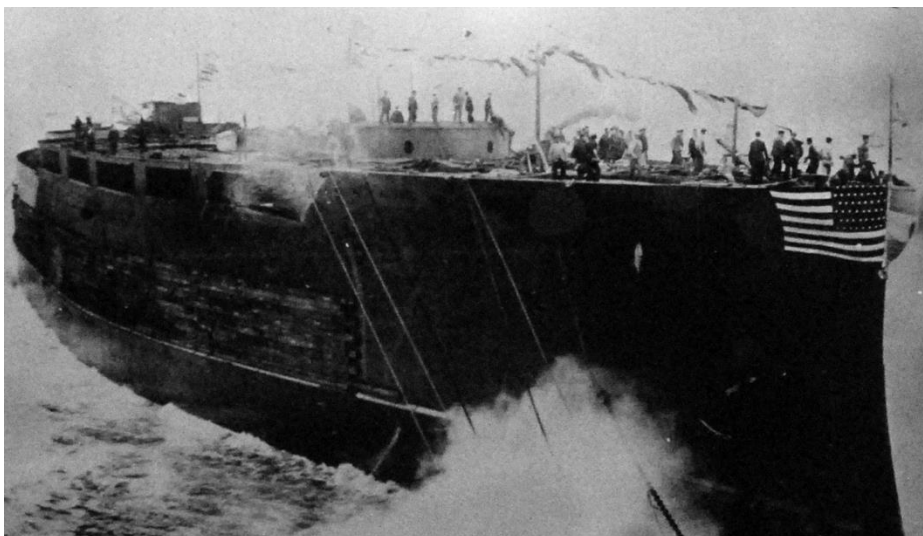
---

<sup>14</sup> Robert L. Scheina: Latin America: A Naval History, 1810-1987. Naval Inst Press, 1987. 3-9. p.

<sup>15</sup> <http://www.etranslator.ro/hu/magyar-spanyol-online-fordito.php> 2018. 03. 18.

<sup>16</sup> Dr. Bak József-Dr. Csonkaréti Károly-Lévay Gábor-Sárhidia Gyula: Hadihajók. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984. 120. p.

<sup>17</sup> Robert M. Farley: The Battleship Book. Wildside Press LLC, hn., 2015 129-130. p



6. számú ábra. Argentína első dreadnought-jának, az ARA RIVADAVIA-nak a vízre bocsátása Bostonban 1911-ben



7. számú ábra. Az Argentin Armada csatahajói fénykorukban (1926-ban)

A fejlesztés azonban nem állt meg a csatahajóknál, egy sor kisebb és korszerű hadihajó és idővel tengeralattjárók is megjelentek a haditengerészet kötelékében. A „búvárhajók” rendszeresítésének szándéka már korábban felmerült a döntéshozók fejében, ennek ellenére a

rendszeresítéshez a gyakorlati lépéseket a többi tengeri hatalomhoz mérten viszonylag későn, csak 1917-ben kezdték meg az Armadánál. Ekkor már javában zajlik az első világháború, amelyben az ország semleges maradt, de tisztjei – köztük a neve alapján feltehetően magyar ősökkel is rendelkező Ferenc Lajous hadnagy<sup>18</sup> – az Amerikai Egyesült Államokban vettek részt tengeralattjáró kiképzéseken. Az itt szerzett tapasztalatok nyomán indultak meg a későbbi beszerzések.

## LATIN-AMERIKAI DREDNOUGHT-OK ÖSSZEHOSONLÍTÁSA

## 1. számú táblázat

<b>Latin-amerikai dreadnought-ok adatai</b>	<b>Argentína</b>	<b>Brazília</b>	<b>Chile</b>
Osztály, név	RIVADAVIA	MINAS GERAES	ALMIRANTE LA-TORRE
Megépült (db)	2	2	1
Gyártó ország	USA	Nagy-Britannia	Nagy-Britannia
Bruttó vízkiszorítás	30.600 tonna	21.200 tonna	31.120 tonna
Hossz	181,28 méter	166 méter	201 méter
Legnagyobb sebesség	41,7 km/h	41,28 km/h	42,13 km/h
Fegyverzet	4 toronyban 12 db 305 mm-es ágyú, 12 db 152 mm-es ágyú, 16 db 102 mm-es ágyú, 2 db 533 mm-es torpedóvető cső	6 toronyban 12 db 305 mm-es ágyú, 22 db 120 mm-es ágyú, 8 db 47 mm-es gyorstüzelő ágyú	5 toronyban 10 db 355 mm-es ágyú, 16 db 152 mm-es ágyú, 6 db 76 mm-es légvédelmi löveg, 12 db 47 mm-es gyorstüzelő ágyú, 4 db 533 mm-es torpedóvető cső
Páncélzat	300-250 mm között	300-230 mm	280-230 mm
Szolgálati idő	1914-1952	1910-1950	1915-1959

<sup>18</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_submarines\\_of\\_Submarine\\_Force\\_Command](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_submarines_of_Submarine_Force_Command)  
2018.02.16.

Az Armada tengeralattjáró fejlesztéseit öt generációra osztják fel, az elsőben Olaszországtól rendeltek három egységet. A SANTA FE<sup>19</sup> osztálynak nevezett tengeralattjárók igen hosszú ideig, 1933-tól 1960-ig szolgáltak!<sup>20</sup> Ne feledjük, a gyártó Olaszországban ekkor már írmagja sem volt a még Mussolini hatalma(!) alatt épített tengeralattjáróknak, amikor ezek az Armadánál még hadrendben álltak.

Argentína a második világháború kirobbanásakor is semleges maradt, és csak a végén, 1945. március 27-én üzent hadat a szövetségesek oldalán a tengelyhatalmaknak. Ez azért több mint érdekes, mert a harmincas évektől főleg a hadseregen belül egyre jobban nőtt a német befolyás.<sup>21</sup> Nagy-Britannia érdekei pedig azt diktálták, hogy Argentína ne váljon hadviselő féllé, mert ahogy az első világháborúban is, a latin-amerikai ország volt az egyik „éléskamrája”. A harcokban csak egy jelképes erő, főleg pilóták vesznek részt a Brit Királyi Légierő kötelékében.<sup>22</sup> Annak ellenére, hogy a flotta kimaradt az ütközetekből, nagyarányú fejlesztésen esett át, az Armada már 1940-re a világ nyolcadik(!) legnagyobb haditengerészetévé vált.<sup>23</sup> Az erőfitogtatás elsősorban a szomszédoknak szólt, ugyanis a három legerősebb latin-amerikai ország: Argentína, Brazília és Chile között még évtizedeken át tartani fog a fegyverkezési verseny.

1943-ban az argentin parlament felhatalmazásával az ország jogot formált az Antarktisz egyes területeire, ahogy jogilag a közigazgatásához tartozik 1992 óta sic! a brit fennhatóság alatt álló Falkland, Déli-Orkney-szigetek, Déli-Georgia és Déli-Sandwich szigetek!<sup>24</sup> Ez utóbbiakra Argentína már jóval 1992 előtt is igényt tartott.

E „tengerentúli” területek védelme, logisztikája ugyancsak indokolták az ütőképes flotta kiépítését és fenntartását.

---

<sup>19</sup> A név, mint más tengerészetek hagyományaiban is, többször öröklődött, így nem összetévesztendő a későbbi Guppy osztályú Santa Fe-vel, mely részt vett a falklandi háborúban. Szerző

<sup>20</sup> [https://www.revolv.com/main/index.php?s...item\\_type=topic](https://www.revolv.com/main/index.php?s...item_type=topic) 2018.02.16.

<sup>21</sup> [https://etd.ohiolink.edu/rws\\_etd/document/get/ohiou1256330041/inline](https://etd.ohiolink.edu/rws_etd/document/get/ohiou1256330041/inline) 2018.08.14.

<sup>22</sup> <http://en.mercopress.com/2004/03/08/thunder-wings-the-story-of-argentine-raf-pilots> 2018.08.14.

<sup>23</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Argentine\\_Navy](https://en.wikipedia.org/wiki/Argentine_Navy) 2018.02.21.

<sup>24</sup> House of Commons Foreign Affairs Committee Overseas Territories. Seventh Report of Session 2007-08. Volume II. 149-150.;237.;244. p.

### 3. Az argentin tengeri kereskedelem és a haditengerészet változásai a 2. világháború után

A huszadik század második felére Argentína gazdasági helyzete mélypontra került. Az okok között szerepelt, hogy az USA már a második világháború alatt embargó alá vonta az országot, mert túl szoros kapcsolatokat ápolta a tengelyhatalmakkal. Argentína válaszul Perón irányításával a latin-amerikai országokat akarta egy USA-ellenes kereskedelmi háborúba bevonni. Washington a második világháború után is fenntartotta az embargót, az argentin kereskedelmi flotta útvonalait és mennyiségét próbálta korlátozni, az élelmiszerimportjában pedig a konkurenciát, Kanadát és Ausztráliát részesítette előnyben. Így Buenos Aires fő kereskedelmi partnere továbbra is Nagy-Britannia maradt. Az USA argentinellenes politikája miatt azonban „róka fogta csuka” helyzet alakult ki, mert ha Washington szorított egyet Argentínán, akkor ő az Európába indított élelmiszerexport visszafogásával fenyegetett. A helyzet olyan súlyos volt, hogy a britek a hidegháború kezdetén attól féltek, hogyha csökkenek az argentin élelmiszerszállítmányok, az közvetve hozzájárul a kommunisták közép-európai hatalomátvételéhez. Utóbbi területek közvetlenül nem, de brit megszállási övezeteken keresztül függtek attól, hogy Angliába mennyi élelmiszer és nyersanyag érkezik. Ne feledjük, Nyugat-Berlin is csak a Nagy-Britanniából is kapott élelmiszer-segélyeknek köszönhetően tartott ki a Sztálin által szervezett blokádban 1948-49 folyamán.

Az egyirányú brit kereskedelem függő viszonya káros volt, mert a nagyarányú élelmiszerexportot a fogyasztási és iparcikkek importjával kellett ellentételeznie Argentínának. Ez pedig értelemszerűen a hazai ipar számára volt káros.<sup>25</sup>

A gazdasági nehézségek ellenére a katonai költségvetéssel nem voltak szűkmarkúak az ország „urai”. A térséghez viszonyítva az elmúlt ötven évben tekintélyt parancsoló haderő állt össze az argentin zászló alatt.<sup>26</sup> Azonban a fegyvervásárlásokban is tapasztalható a brit befolyás. A légierő Gloster Meteor vadászgépeket, Canberra sugárhajtású bombázókat vásárolt az ötvenes évektől; ugyancsak a brit hadipartól származott az Armada tucatnyi fregattja, rombolója és cirkálója, a két

---

<sup>25</sup> <https://ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/323.pdf> 2018.08.14.

<sup>26</sup> Árkus István: Egy kontinens egyenruhában (Hadseregek Latin-Amerikában). Zrínyi Katonai Kiadó, hn. 1977. p

egymást követő COLOSSUS osztályú repülőgép-hordozójával egyetemben.<sup>27</sup>

A tengeralattjáró-flottát viszont, a hektikus kapcsolatok ellenére, az USA-ból szerzettekkel cserélték le a hatvanas években. A Latin-Amerikában uralkodó politikai zűrzavar a hidegháború idején nem tartotta vissza az USA-t attól, hogy diplomáciai előnyöket remélve felfegyverezze a térséget. Így került két Balao osztályú tengeralattjáró az Armadához katonai segély keretén belül, 1960-ban. Ezek képviselték a második generációt. Visszaemlékezések szerint a hajók igen hatékony és használható eszközök voltak a kor színvonalának minőségét képviselve, ahogy ez a tengeralattjárók gyártása terén nagy tapasztalatra szert tett USA hadiiparától elvárható volt. Az ARA SANTA FE (S 11) és az ARA SANTIAGO DEL ESTERO (S 12) 1971-ben tértek vissza az USA-ba.

Ezeket 1971-ben szintén az USA-ból érkező két Guppy II egység váltotta.<sup>28</sup> A negyedik és ötödik generációt jelentő Type 209-es és TR 1700-as dízel-elektromos tengeralattjárók Nyugat-Németországból érkeztek. Ahogy az USA-t, úgy az NSZK fegyver-kereskedelmét sem „zavarta” az, hogy akár a legkorszerűbb fegyverrendszereket is exportálja a politikailag destabilizált térségekbe. Az utóbb említett TR 1700 osztály tagja volt a 2017 novemberében az Atlanti-óceánon elsüllyedt ARA SAN JUAN.

Argentína idővel az importból folytatott fegyverkezést a saját ipari termékeivel is kiegészítette. Pénzt nem kímélve komoly technikai és tudományos felkészültségű hadiipart épített ki a huszadik században.<sup>29</sup> Utóbbival kapcsolatban megoszlanak a szakértői vélemények a tekintetben, hogy ez képes volt-e felszerelni Argentínát bevethető nukleáris töltetekkel, vagy csak folyamatban voltak az ilyen irányú kutatások.

Azt a tényt azonban senki nem vitatja, hogy több előrehaladott katonai célú nukleáris kutatás folyt az országban a múlt század nyolcvanas éveinek végéig. Nem véletlen, hogy a demokratikus fordulat után egy „leszerelési” programra is kötelezte magát az ország.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Jane's Navy International Books különböző számai

<sup>28</sup> David Miller: Korszerű tengeralattjárók. Kossuth Könyvkiadó hn. 1994. 152 p

<sup>29</sup> English Adrian J.: Argentina: The Rise And Fall Of A Regional Superpower. Jane's intelligence review: IHS aerospace, defence&securityhn. 1992. 10. sz. 474-478. p.

<sup>30</sup> Valle Fontrouge Marcelo, F.: Desarmenuclear: régimenes internacional, latinoamericano y argentino de no proliferación. Ginebra: Instituto de las Naciones Unidas para la Investigación sobre el Desarme, hn. 2003

Az 1982-es falklandi konfliktusig nagyobb háborúban nem, de kisebb incidensekben és az ország belpolitikai harcaiban igen aktívan, sokszor az „emberiség elleni és háborús bűncselekmény” kereteit feszegetve vett részt a haditengerészet.

A múltban az Armada és annak tisztjei több ezer argentin civilt öltek meg.

Tételesen: Argentína történelmében az első és egyetlen légitámadást<sup>31</sup> a haditengerészeti légierő hajtotta végre 1955. június 16-án. A cél Juan Perón megbuktatása volt, de az AT-6 Texan, a Beechcraft AT-11 repülőgépek és a Consodilated Catalina repülőcsónakokból álló légikötélék bombái Buenos Airesben nem kímélték a lakosságot sem.<sup>32</sup> A hadsereg és a légierő azonban hű maradt a caudillo-hoz<sup>33</sup> olyannyira, hogy az egyik Gloster Meteor sugárhajtású vadászuk, a Rio de la Plata folyó felett lelőtte az egyik támadó AT-6-ost.<sup>34</sup>

A SANTIAGO DEL ESTERO (S 2) tengeralattjáró viszont blokádnál állt a folyótorkolatot, sőt egy feljegyzés szerint harcot vívott az egyik lojális Gloster Meteor vadászgéppel. Arról, hogy a víz alatti naszád és a sugárhajtású repülőgép küzdelmének mi lett a vége, nincs információ.<sup>35</sup>

A tengerészet akciója végül kudarcba fulladt, de ennek ellenére az év végén Perónnak így is menni kellett.

Nyolc évvel később, 1963 áprilisában a haditengerészeti légierő újabb kemény (bel)harcokat vívott, ekkor F9F Panther vadászgépeik, AT-6 Texan és F-4U Corsair repülőgépeik bombázták szét a hadsereg M 4 Sherman harckocsi oszlopát a Punta Indio haditengerészeti bázist védve.<sup>36</sup>

---

<sup>31</sup> Itt értelemszerűen a kontinentális Argentínára gondolok, nem pedig a vitatott Falkland-szigetekre, amelyeket 1982-ben több brit bombatámadás is elért. Szerző.

<sup>32</sup> <http://fdra-aereo.blogspot.hu/2013/01/argentina-faa-y-coan-1955-1965.html> 2018.02.16.

<sup>33</sup> spanyol: jelentése nagyjából vezér, a spanyol és latin-amerikai diktátorok félhivatalos megnevezése

<sup>34</sup> <http://wp.scn.ru/en/ww3/f/204/91/0> 2018.02.16.

<sup>35</sup> [https://www.revolvy.com/main/index.php?s...item\\_type=topic](https://www.revolvy.com/main/index.php?s...item_type=topic) 2018.02.16.

<sup>36</sup> <http://www.aeroflight.co.uk/waf/americas/arg/Navy/Argentina-naf-home.htm> 2018.02.16.

Ezeknél is szégyenteljesebb volt az 1976-tól meghirdetett „piszkos háború”. A flotta tisztikara nem tűrte a baloldali polgári erők szervezkedését, hatalomra törését. Az ellenzéki civilek között rendezett tisztogató egyik központja a „Halál háza”-ként emlegetett Haditengerészeti Műszaki Főiskola lett. A „terrorhadjáratban” a haditengerészet úszóegységei széles körben nem vettek részt. A helikopterek viszont igen, egyes visszaemlékezések szerint ezekről lökték ki a kivégzésre szánt elítélteket.<sup>37</sup>

Az Armada rövid történetéhez még idekíváncsozok, hogy az 1960-as évek végén és a következő évtizedben mintegy fél tucat incidens történt a szovjet és bolgár(!) hajókkal szemben; a fő ok a halászlé jogok megsértése volt.<sup>38</sup> Tengeri csatának ezek a kis csörték nem nevezhetők, mégis érdekes párhuzam, hogy 2017 novemberében az ARA SAN JUAN tengeralattjáró utolsó bevetésén a fő feladata az orvhalászat üldözése volt, mely évtizedekre visszanyúló probléma a dél-atlanti vizeken.<sup>39</sup>

Az időrendben következő 1982-es Falkland-i háborúra itt most nem térnek ki, mert ennek eseményeivel részletesen nagyon sok hadtörténeti munka foglalkozik.

Ami az itt elszenvedett argentin vereség tanulsága, hogy ez a kudarc is szükséges volt ahhoz, hogy az ország végre „észhez térjen”, és vége legyen az egymást váltó katonai „rémuralmoknak”.<sup>40</sup>

A demokratikus fordulat azonban nem hozott és nem ad ma sem megoldást az ország évtizedes, elsősorban gazdasági problémáira.

Emiatt szép lassan a flotta is erodált. Egy szomorú példája ennek, hogy utódlás nélkül kivonták a flotta egyetlen repülőgép-hordozóját, és nagyon sok karbantartás, felújítás a pénzhiány miatt késett vagy elmaradt az úszóegységeknél. A legszörnyesebb eset az ARA SAN JUAN katasztrófája előtt a Falklandnál is harcra vetett ARA SANTÍSMÁ TRINIDAD (D 2) romboló 2013 januárjában bekövetkezett elsüllyedése volt. A hajó a kikötőben egy fenékszelep hibája miatt telt

---

<sup>37</sup> Horacio Verbitsky: *The Flight: Confessions of an Argentine Dirty Warrior*. New Press, New York, 1996.

<sup>38</sup> James Cable: *Gunboat Diplomacy 1919–1991: Political Applications of Limited Naval Force*. The Macmillanpress Ltd, London, 1994. 204. p.

<sup>39</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/ARA\\_San\\_Juan](https://hu.wikipedia.org/wiki/ARA_San_Juan) 2018.02.16.

<sup>40</sup> <http://www.notimerica.com/politica/noticia-30-octubre-1983-dia-pueblo-argentino-retorno-democracia-20171030071435.html> 2018.02.16.



meg vízzel, és fordult az oldalára. A személyzet még időben evakuált. A felborult hajó szomorú látványa reprezentatív kép volt az egész Armada állapotáról.<sup>41</sup>

Ezen csak keveset szépítenek azok a pozitív változások, melyek az ország demokratizálódásával alakították át a flottát. Ilyen volt például, hogy 1990-ben a második öbölháború<sup>42</sup> alatt a térségbe küldték az ARA ALMIRANTE BROWN (D-10) rombolót, így a hajó egy tengerészeti kötelékben szolgált a britekkel, ezzel enyhítve valamit a Falklandi háborút követő szembenálláson.<sup>43</sup> Az ARA VEINTICIANO DE MAYO (V-2) selejtezése után, a 2000-es évek elején a Super Etendard repülőgépek pedig leszálltak, illetve touch and go-kat („érintsd és menj tovább” feladatokat) hajtottak végre a brazil és amerikai repülőgéphordozókra.<sup>44</sup> A szabadabb elvekre jellemző, hogy egy internetes hirdetés felhívására 2002-től csatlakozott a flottához Eliana María Krawczyk, aki kiképzése után az argentin haditengerészet első női tengeralattjáró tisztjeként szolgált. Sajnos az ARA SAN JUAN utolsó útján – feltételezhetően 43 társával együtt – merült a hullámsírba.<sup>45</sup>

## Összefoglalás

Argentína tengeri kereskedelmét és a haditengerészetének történetét a kezdetektől meghatározta az ország múltja, a földrajzi környezet és a politikai ambíciók. A többi latin-amerikai országhoz hasonlóan a XIX. század első felében nyerte el függetlenségét. A kezdeti nehézségek után eltökélt szándékkal kezdi létrehozni haditengerészetét, mely alapjait eleinte önkéntesek és kereskedelmi vitorlásaik adták. Az önvédelem mellett hamar megjelentek a stratégia elképzelések is, így elsősorban a szomszédos országokkal rivalizálva fegyverkezési versenybe kezdett. Ennek egyik csúcsa a dreadnought-ok rendszeresítése, ez jobb pozíciót biztosított Brazíliával és Chilével szemben. Az USA-ból

---

<sup>41</sup> <http://en.mercopress.com/2015/12/23/falklands-war-ara-santisima-trinidad-ref-loated-in-puerto-belgrano> 2018.02.16.

<sup>42</sup> A számozás nem tévedés, a klasszikus hadtörténet szakirodalmában I. öbölháborúnak az 1980-88 között zajló iraki-iráni, II.-nak a sivatagi vihart, III.-nak pedig a 2003-as hadműveleteket tekintik. Szemben a napi sajtóval. <https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96b%C3%B6lh%C3%A1bor%C3%BA> 2018.02.16.

<sup>43</sup> Tony Gibbson-David Miller Korszerű Hadihajók. Kossuth Könyvkiadó hn. 1993. 43. p.

<sup>44</sup> [http://www.airforceworld.com/attacker/eng/super\\_etendard.htm](http://www.airforceworld.com/attacker/eng/super_etendard.htm) 2018.02.16.

<sup>45</sup> [reible-historia-de-eliana-maria-krawczyk-no-me-asustan-los-submarinos/](http://reible-historia-de-eliana-maria-krawczyk-no-me-asustan-los-submarinos/) 2018.02.16.

rendelt csatahajók korszerűbbek és nagyobb véd- és tűzerejűek voltak, mint riválisaik. A dicsőség azonban „papíron” maradt, az ARA RIVADAVIA és testvérhajója egyetlen éles bevetés nélkül kerültek az 1950-es években rozsdatemetőbe, mint megannyi más csatahajó akkoriban.

Az ország gazdasága a kezdeti agrár-ipari „kánaán” után a folyamatos csőd állapotába került. Ennek okai, hogy az elmúlt százötven évben szinte csak Nagy-Britanniával kereskedett, ez a monopolhelyzet azonban a kereskedelem és pénzügy terén rendkívül kockázatos volt. A főleg az USA által indított külpolitikai támadások és saját belpolitikai anarchiája okán más partnerek felé nyitni nem tudott.

A pénzügyi nehézségek ellenére a térségben, de világviszonylatban is tekintélyt parancsoló flottává vált az Argentin Armada, mely a felségvizeken túl az argentin „tengerentúli” területek biztosításáért is felelt.

A közvélemény azonban ma is ambivalens a tengerészekkel szemben: ennek oka, hogy repülőgép-hordozóval, korszerű felszíni és felszín alatti egységekkel felszerelt flotta igazán sosem védte meg az argentinokat, sőt épp ellenkezőleg, az aktuális katonai junták „karhatalmi erőként” alkalmazták azt a „lázongó” civilek ellen. Ezt a „tűskét” csak napjainkra tudta „kihúzni” magából az argentin társadalom. Hiába vált mára Argentína megbecsült részévé az Armada, a pénzhiány, az ennek okán elmaradt karbantartások, korszerűsítések miatt csak árnyéka régi önmagának. A mindennapos gondok és problémák ott húzódnak a közelmúlt balesetei és katasztrófái mögött is.

## **Források**

[http://hvg.hu/plazs/20100323\\_argentina\\_ismeretlen\\_osi\\_kultura](http://hvg.hu/plazs/20100323_argentina_ismeretlen_osi_kultura)  
2018.02.14.

Kende István: Fejlődő Országok Lexikona. Akadémia Kiadó, Budapest, 1973. 122. p.

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Argentína> 2018.02.14.

Horváth Gyula-Anderle Ádám: Fekete-fehér Perón-Che Guevara. Pannonica kiadó, hn. 2000.

<http://adst.org/2014/10/argentinas-dirty-war-and-the-transition-to-democracy/> 2018.02.27.

Árkus István: Egy kontinens egyenruhában (Hadseregek Latin-Amerikában). Zrínyi Katonai Kiadó, hn. 1977. p

English Adrian J.: Argentina: The Rise And Fall Of A Regional Superpower. Jane's intelligence review: IHS aerospace, defence&securityhn. 1992. 10. sz. 474-478. p.

Valle Fontrouge Marcelo, F.: Desarmenuclear: regímenes internacional, latinoamericano y argentino de no proliferación. Ginebra : Instituto de las Naciones Unidas para la Investigación sobre el Desarme, hn. 2003

<http://www.etranslator.ro/hu/magyar-spanyol-online-fordito.php>  
2018.03.18.

Robert L. Scheina: Latin America: A Naval History, 1810-1987. Naval Inst Press, 1987. 3-9. p.

Dr. Bak József-Dr. Csonkaréti Károly-Lévay Gábor-Sárhidai Gyula: Hadihajók. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984. 120. p.

[https://en.wikipedia.org/wiki/Argentine\\_Navy](https://en.wikipedia.org/wiki/Argentine_Navy) 2018. 02. 21.

House of Commons Foreign Affairs Committee Overseas Territories. Seventh Report of Session 2007-08. Volume II. 149-150.;237.;244. p.

<http://fdra-aereo.blogspot.hu/2013/01/argentina-faa-y-coan-1955-1965.html> 2018.02.16.

spanyol: jelentése nagyjából vezér, a spanyol és latin-amerikai diktátorok félhivatalos megnevezése

<http://wp.scn.ru/en/ww3/f/204/91/0> 2018.02.16.

[https://www.revolvy.com/main/index.php?s...item\\_type=topic](https://www.revolvy.com/main/index.php?s...item_type=topic)  
2018.02.16.

<http://www.aeroflight.co.uk/waf/americas/arg/Navy/Argentina-naf-home.htm> 2018.02.16.

Horacio Verbitsky: The Flight: Confessions of an Argentine Dirty Warrior. New Press, New York, 1996.

James Cable: Gunboat Diplomacy 1919–1991: Political Applications of Limited Naval Force. The Macmillanpress Ltd, London, 1994. 204. p.

[https://hu.wikipedia.org/wiki/ARA\\_San\\_Juan](https://hu.wikipedia.org/wiki/ARA_San_Juan) 2018.02.16.

<http://www.notimerica.com/politica/noticia-30-octubre-1983-dia-pueblo-argentino-retorno-democracia-20171030071435.html>  
2018.02.16.

<http://en.mercopress.com/2015/12/23/falklands-war-ara-santisima-trinidad-refloated-in-puerto-belgrano> 2018.02.16.

<https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96b%C3%B6h%C3%A1bor%C3%BA> 2018.02.16.

Tony Gibbson-David Miller Korszerű Hadihajók. Kossuth Könyvkiadó hn. 1993. 43. p.

[http://www.airforceworld.com/attacker/eng/super\\_etendard.htm](http://www.airforceworld.com/attacker/eng/super_etendard.htm)  
2018.02.16.

reible-historia-de-eliana-maria-krawczyk-no-me-asustan-los-submarinos/ 2018.02.16.

WEYERS Flottentaschenbuch 1966/67 és 1997/98 évf. Bernard&Verlag München